

*Lokalplan og kommuneplantillæg
for Københavns Lufthavn i Kastrup
april 1997*



***Lokalplan og kommuneplantillæg
for Københavns Lufthavn i Kastrup
april 1997***

Titel

Lokalplan og
kommuneplantillæg for
Københavns Lufthavn i Kastrup
april 1997.

Udarbejdet af

Miljø- og Energiministeriet
Departementet
Landsplanafdelingen
6. kontor.

Omslag

Kortgrundlag: Copyright 1993
Stadskonduktørembedet,
København
(Reproduktionstilladelse: 264/97).
Opdateret af Miljø- og Energiministeriet
Landsplanafdelingen.

Sats

Skaarup & Jespersen a.s.

Kortbilag

Skaarup & Jespersen a.s.

Papirkvalitet

115 g Cyclus, 100% genbrugspapir
Omslag 200 g Silver Card mat.

Tryk

Tutein & Koch A/S
København.

Oplag

2.000 eksemplarer, 1. oplag.

**Henvendelse angående
publikationen**

Miljø- og Energiministeriet
Departementet
Landsplanafdelingen
Højbro Plads 4
1200 København K.
Telefon 33 92 76 00

Kan fås i

Miljøbutikken
Læderstræde 3
1201 København K.
Telefon 33 92 76 92
Telefax 33 32 22 27

ISBN 87-601-1811-3

Publikationen kan citeres
med kildeangivelse.

April 1997

INDHOLDSFORTEGNELSE

REDEGØRELSE

1.	INDLEDNING	5
2.	FORHOLDET TIL ANDEN PLANLÆGNING	6
2.1	Forhistorie	6
2.2	Lov om anlæg af fast forbindelse over Øresund	8
2.3	Lov om udbygning af Københavns Lufthavn, Kastrup	10
2.4	Lov om Ørestaden m.v.	12
2.5	Region- og kommuneplanlægning	13
2.6	Planlægning i kystnærhedszonen	26
2.7	Den gamle lufthavnsterminal	27
3.	LOKALPLANENS INDHOLD	28
4.	LOKALPLANENS RETSVIRKNINGER	35

LOKALPLANBESTEMMELSER

§ 1	LOKALPLANENS FORMÅL	37
§ 2	LOKALPLANENS OMRÅDE	38
§ 3	ZONEFORHOLD	39
§ 4	OMRÅDETS ANVENDELSE	40
§ 5	TRAFIKALE FORHOLD OG PARKERINGSKRAV	45
§ 6	OMFANG, PLACERING OG UDFORMNING AF ANLÆG OG BEBYGGELSE	47
§ 7	BEBYGGELSER OG ANLÆGS YDRE FREMTRÆDEN	52
§ 8	UBEBYGGEDE AREALER OG TERRÆNREGULERINGER	52
§ 9	LOKALPLANENS RETSVIRKNINGER	53

KOMMUNEPLANTILLÆG

REDEGØRELSE

1. INDLEDNING

Denne lokalplan erstatter den i 1983 af miljøministeren godkendte "Lokalplan for Københavns Lufthavn i Kastrup". Dette gælder dog ikke for arealerne i område Vest A beliggende mellem lufthavnen og Amager Landevej, hvor 1983-lokalplanen opretholdes. Endvidere ophæves to supplerende lokalplaner samt en lokalplan for et depot for restprodukter fra afsvovlingsanlæg øst for lufthavnen.

Lokalplanen skal ses i forlængelse af Folketingets vedtagelse af loven om den faste forbindelse over Øresund i 1991 og den efterfølgende ændring af udbygningsloven for lufthavnen i 1992. Baggrunden er endvidere Københavns Lufthavne A/S's planer for en større udbygning af lufthavnen. Der er herved skabt behov for en ny lokalplan for lufthavnen og et nyt landsplandirektiv.

Som led i planlægningsprocessen er der – i en særlig VVM-redegørelse for lufthavnen – udarbejdet en samlet vurdering af lufthavnens miljømæssige påvirkning af det omgivende samfund. Sideløbende hermed er der udarbejdet et nyt landsplandirektiv for lufthavnen og dens omgivelser samt en lokalplan med kommuneplan-tillæg, og der er givet en miljøgodkendelse af lufthavnen.

Lokalplanen omfatter arealer beliggende dels i Tårnby Kommune, dels i Dragør Kommune.

På grund af lufthavnsanlæggenes særlige karakter er det miljø- og energiministeren, der har forestået lokalplanarbejdet. Lokalplanen er derfor ikke vedtaget i de to kommunalbestyrelser, men godkendt af miljø- og energiministeren, der har overtaget kommunalbestyrelsernes kompetence i henhold til planlovens § 3, stk. 4.

Som omtalt ovenfor omfatter lokalplanen ikke helt det samme område, som den tidligere lokalplan fra 1983. Den hidtidige lokalplan vil således fortsat være gældende for område Vest A ved Amager Landevej. For enkelte andre arealer, som ligger i Øresundsforbindelsens tracé, ophæves de eksisterende lokalplanbestemmelser uden at blive erstattet af nye.

2. FORHOLDET TIL ANDEN PLANLÆGNING

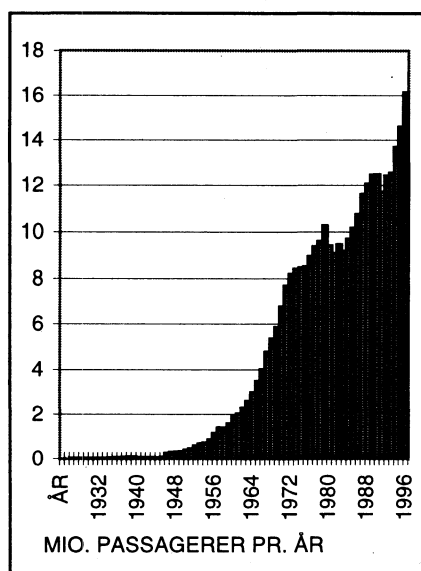
I henhold til planlovens § 16 skal en lokalplan ledsages af en redegørelse for, hvorledes planen forholder sig til anden planlægning for området.

En række love har givet bindende forudsætninger for den fysiske planlægning, der er gennemført i henhold til planlovgivningen.

Lokalplanlægning i lufthavnen skal i dag ske under hensyntagen til fire særlige love:

- Lov om anlæg af fast forbindelse over Øresund, lov nr. 590 af 19. august 1991.
- Lov om udbygning af Københavns Lufthavn, Kastrup, lovbekendtgørelse nr. 252 af 9. april 1992.
- Lov om Københavns Lufthavne A/S, lov nr. 428 af 13. juni 1990.
- Lov om Ørestaden m.v., lovbekendtgørelse nr. 477 af 24. juni 1992, ændret ved lov nr. 1091 af 21. december 1994 og lov nr. 1074 af 20. december 1995.

2.1 Forhistorie



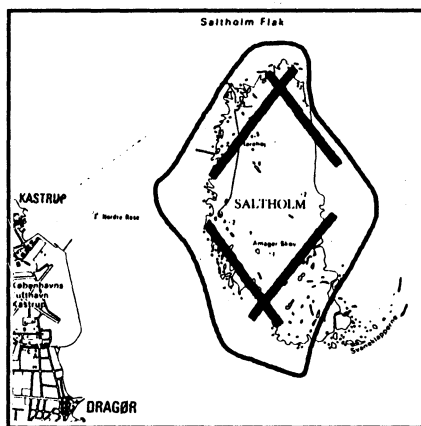
Vækst i passagertallet 1925–1996

Lufthavnens placering på Amager daterer sig helt tilbage til luftfartens pionertid.

Siden da har man været gennem en lang udvikling, hvor bane- og hangaranlæg, passagerfaciliteter m.v. er blevet successivt udbygget og forbedret. Et vidnesbyrd om den historiske udvikling er den gamle lufthavnsterminal, opført 1937–39. I dag har den en afsides beliggenhed. En del af bygningen anvendes til kontorer.

Da man i begyndelsen af 1960'erne oplevede en kraftig vækst i lufttrafikken, begyndte man at se sig om efter alternative udbygningsmuligheder. Det resulterede i, at Folketinget i 1973 vedtog en anlægslov om en Storlufthavn på Saltholm. Man indgik samtidig overenskomst med den svenske regering om en fast forbindelse over Øresund.

Saltholmlovens vedtagelse blev imidlertid efterfulgt af en periode med økonomisk afmatning og voldsomme stigninger i energipriserne. Prognoserne for flytrafikkens udvikling blev kraftigt revideret i nedadgående retning samtidig med, at den tekniske og teknologiske udvikling indebar en mulig kapacitetsforøgelse i Kastrup inden for de eksisterende arealmæssige rammer.



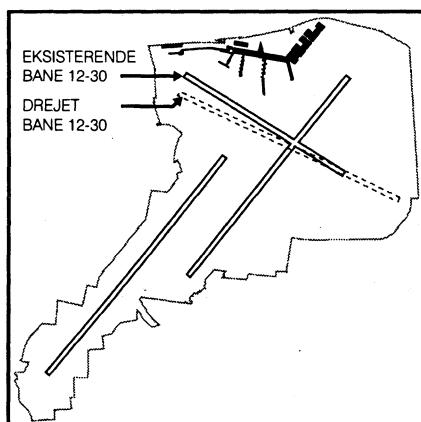
Forslag til Saltholm lufthavn

Det viste sig samtidig muligt at bygge ud uden at belaste det omgivende miljø med øgede støjgener. Efter en grundig nyvurdering af miljømæssige, økonomiske og kapacitetsmæssige faktorer blev planerne om en lufthavn på Saltholm opgivet.

Det skete med Folketingets vedtagelse af "Lov om udbygning af Københavns Lufthavn, Kastrup" i 1980. Heri blev det bestemt, at lufthavnen bortset fra mindre grænseændringer skulle udbygges inden for de eksisterende arealmæssige rammer.

Udbygningsloven beskrev nøje de enkelte funktioners indbyrdes placering, og på et kortbilag til loven blev de fremtidige bygningers placering fastlagt med en stor detaljeringsgrad.

Et hovedsynspunkt i udbygningslovens forudsætninger var, at der skulle ske en samfundsmæssig afvejning af lufthavnens udbygning med de miljømæssige hensyn. Derfor blev der i loven afsat 105 mio. kr. som tilskud til støjisolering af boliger omkring lufthavnen.



Eksisterende og drejet bane 12-30

Der blev samtidig fastlagt restriktioner med hensyn til benyttelse af lufthavnens tværbane, bane 12-30, idet banen blev lukket om natten. Det blev herudover besluttet, at banen på længere sigt skulle kunne flyttes 500 meter mod sydøst og drejes 6-7°. Endelig blev det besluttet at søge det generelle støjniveau fra såvel banesystem som forplads reduceret i nattetimerne.

Udbygningsloven blev fulgt op af et landsplandirektiv fra miljøministeren (Miljøministeriets cirkulære af 12. juni 1981 om udbygning af Københavns Lufthavn i Kastrup m.v.).

Landsplandirektivet fastlagde, med henblik på at forebygge fremtidige konflikter mellem lufthavn og omgivelser, bygge- og anvendelsesregulerende bestemmelser for områder omkring lufthavnen med en udendørs støjbelastning på 65 dB og derover. Disse bestemmelser fik bindende virkning for den regionale og den kommunale planlægning.

Ligeledes som konsekvens af udbygningsloven udarbejdede Miljøministeriet en lokalplan for lufthavnen ("Lokalplan for Københavns Lufthavn i Kastrup", 1983). Det centrale udgangspunkt for denne lokalplan var udbygningslovens detaljerede kortbilag.

Lokalplanen er siden suppleret, idet Miljøministeriet i 1986 udarbejdede lokalplan for et brændstoflager og i 1988 lokalplan for vejforpladsen ved Udenrigsterminalen.

På baggrund af et landsplandirektiv fra 1986 og et regionplantillæg fra 1987 udarbejdede Tårnby Kommune i 1988 en lokalplan og et kommuneplantillæg for et depot for restprodukter fra afsvovlingsanlæg øst for lufthavnen.

Endelig har Københavns Amt i 1995 vedtaget et regionplantillæg for et midlertidigt fabrikationsområde i forbindelse med etableringen af den faste forbindelse over Øresund. Miljø- og energiministeren har i 1995 godkendt en lokalplan og et kommuneplantillæg for arealerne til et midlertidigt produktionsområde på og ved den kunstige halvø.

Som konsekvens af den oprindelige lokalplans meget detaljerede bestemmelser om, hvor fremtidige aktiviteter og delfunktioner skal lokaliseres, har det været nødvendigt at give en række dispensationer fra lokalplanen.

I 1986 udstedte Industriministeriet en bekendtgørelse, som under hensyntagen til luftfartens sikkerhed forbyder ophold og fiskeri i en zone på 150 meter ud for lufthavnens kystlinie.

Lufthavnens status som institution blev i 1990 ændret med "Lov om Københavns Lufthavne A/S". Fra at være en statslufthavn omfattet af finansloven, er lufthavnen som organisation nu et delvist statsligt ejet aktieselskab med selvstændig økonomi.

Den ændrede status indebærer, at lufthavnen kan udvide sit virkefelt med henblik på at etablere erhverv og drive virksomhed, som har en forretningsmæssig sammenhæng med lufthavnens drift.

2.2 Lov om anlæg af fast forbindelse over Øresund (lov nr. 590 af 19. august 1991)

Folketinget vedtog i 1991 loven om en fast forbindelse over Øresund. Den faste forbindelse består af en dobbeltsporet jernbane og en fire-spøret motorvej mellem Kastrup og Limhamn, og den anlægges på baggrund af en aftale mellem den danske og den svenske regering. Samtidig påhviler det hvert af landene at sørge for forbindelsens tilslutning til det bestående bane- og vejnet.

Landanlæggene på den danske side udføres af et statsligt aktieselskab, A/S Øresund. Dette selskab danner sammen med et tilsvarende svensk selskab et konsortium (Øresundskonsortiet), som forestår projektering, finansiering, byggeri og drift af forbindelsen fra kyst til kyst mellem landene. Trafikministeren har den 8. juli 1994 godkendt en linieføring, som bl.a. medfører, at lufthavnen ikke får tilført så store arealreserver på den inddæmmede halvø, som oprindeligt var forudsat i den reviderede udbygningslov for lufthavnen.

Hovedelementerne i de hermed fastlagte forudsætninger for lufthavnens videre planlægning er følgende:

- Motorvej og godsspor føres nord om den nuværende vejforplads og ud på en inddæmmet halvø øst for lufthavnen. Motorvejen får to tilslutninger til lufthavnens Nordafsnit – én umiddelbart vest for parkeringshuset ved Udenrigsterminalens afgangshal med tilslutning til rundkørslen og én ved Amager Strandvej, hvor der ligeledes vil blive etableret en rundkørsel. Tilslutningen ved parkeringshuset får alene forbindelse mod vest. Tilslutningen ved Amager Strandvej får forbindelse mod både vest og øst.
- Jernbanens passagerspor føres nedgravet ind på lufthavnens vejforplads, hvor der etableres en underjordisk station, Københavns Lufthavn Station. Linieføringen løber under parkeringshuset ved Udenrigsterminalens afgangshal.
- Passagersporet føres fra stationen – stadig nedgravet – nord om hangarområdet og kommer op til overfladen på de inddæmmede arealer, hvor det mødes med motorvej og godsspor. Herfra føres linierne sammen ned i en tunnelportal og videre mod Sverige.
- Ellehammersvej omlægges som følge af baneforløbet gennem lufthavnens Nordafsnit og vil i fremtiden forløbe mellem de to rundkørsler.
- Arealerne mellem den forlagte Ellehammersvej og godsbane/motorvej anvendes til lufthavnsrelaterede erhvervsfunktioner.
- Mellem den underjordiske station og Udenrigsterminalen anlægges lufthavnen efter særlig aftale en Stationsterminal, som forbinder de to anlæg. Stationsterminalen vil indeholde opholdsrum, check-in, billetsalg, bagageudlevering, publikumfaciliteter og kontorer. I forbindelse med Stationsterminalen etableres kælderparkering.
- På den inddæmmede halvø anlægges vendespor og der sikres mulighed for klargøringsanlæg for tog langs den nye kystlinie.

De fremtidige sporanlæg på halvøen giver mulighed for at føre et cargospor ind på lufthavnens arealer. Herved vil der efter behov blive mulighed for at foretage udveksling af gods mellem jernbane og fly.

Bygge- og anlægsarbejder, som udføres i medfør af lov om anlæg af fast forbindelse over Øresund, reguleres ikke i lokalplanen for lufthavnsområdet.

2.3 Lov om udbygning af Københavns Lufthavn, Kastrup (lovbekendtgørelse nr. 252 af 9. april 1992)

Grundlaget for lufthavnens udbygning er fastlagt i en særlig anlægslov ("udbygningsloven"), vedtaget af Folketinget i 1980. Denne lov blev i 1992 ændret som følge af loven om den faste forbindelse over Øresund og af lufthavnens nye status som aktieselskab.

Med vedtagelsen af udbygningsloven i 1980 fastslog Folketinget, at Københavns internationale lufthavn skal forblive og udbygges på den hidtidige placering, og som konsekvens heraf blev planerne om Saltholmlufthavnen opgivet.

Udbygningsloven er baseret på en samfundsmæssig afvejning mellem på den ene side denne overordnede målsætning om at fastholde og styrke Københavns Lufthavns internationale position og på den anden side hensynet til det omkringliggende miljø. På den baggrund blev der ydet tilskud til isolering af nærliggende boliger mod støj.

I loven var der endvidere opregnet en række miljømæssige tiltag, som efter nærmere vurderinger kunne komme på tale.

Udbygningsloven beskrev nøje de enkelte funktioners indbyrdes placering, og på et kortbilag til loven blev de fremtidige bygningers placering fastlagt med en stor detaljeringsgrad.

Ændringen af udbygningsloven er en direkte følge af loven om anlæg af en fast forbindelse over Øresund, idet de heri forudsatte anlæg delvis lægger beslag på arealer, som udbygningsloven oprindeligt har disponeret på anden vis.

Udbygningslovens ændring har endvidere til formål at bløde op på de hidtil gældende arealmæssige bindinger. I bemærkningerne til lovforslaget "finder regeringen det hensigtsmæssigt, at der samtidig mere generelt skabes grundlag for en større fleksibilitet i lufthavnsselskabets udbygningsplanlægning – vel at mærke med fortsat respekt for de miljømæssigt betingede, overordnede retningslinier."

De overordnede retningslinier fra 1980-loven for den samfundsmæssige afvejning af lufthavnens udbygning med de miljømæssige hensyn er fastholdt ved 1992-revisionen. Der skal således tages miljømæssige hensyn, herunder initiativer til at mindske støjbelastningen, uden at det får konsekvenser for lufthavnens position som international lufthavn. Trafikministeren fastlægger i samarbejde med miljøministeren nærmere retningslinier herom.

Med ændringen af udbygningsloven gives mulighed for, at lufthavnen kan udbygges på arealer, der tilvejebringes i forbindelse med etableringen af den faste forbindelse over Øresund dels ved arealinddragel-

se til vejanlæg mm. nord for lufthavnen, dels ved opfyldning af søterritoriet mod nordøst og øst. Til gengæld vil vej- og jernbaneanlæg lægge beslag på visse af lufthavnens nuværende arealer og begrænse den hidtil planlagte anvendelse af andre arealer.

Udbygningslovens tidligere detaljerede kortbilag bortfaldt ved lovændringen, og anvendelsesbestemmelserne blev moderniseret. Det indebærer en større fleksibilitet i lufthavnens fremtidige dispositionsmuligheder.

Om de mere fleksible anvendelsesbestemmelser hedder det bl.a. i bemærkningerne: "Herefter vil lufthavnsselskabet i Nordafsnittet tillige kunne opføre andre bygninger og anlæg i forbindelse med den kommercielle virksomhed, som lufthavnsselskabet i henhold til lov nr. 428 af 13. juni 1990 om Københavns Lufthavne A/S vil kunne drive i tilknytning til den egentlige lufthavnsvirksomhed, såsom kontor- og konferencefaciliteter, hotel, butikscenter, og andre fremtidige aktiviteter, som har en forretningsmæssig sammenhæng med lufthavnsdriften."

Med direkte relation til lokalplanen, anføres i bemærkningerne til loven: "I den videre planlægning i henhold til planloven fastlægges den generelle anvendelse af lufthavnens arealer, herunder højdegrænseplaner og retningslinier for støjafskærmninger i forbindelse med nyanlæg. Endvidere fastsættes principperne for anvendelse af og for byggemulighederne på arealerne i lufthavnens fire delafsnit, hoveddisponering af vej- og parkeringsanlæg m.v. – En planlægning med dette indhold skal have til formål at bidrage til et mere smidigt administrationsgrundlag, således at den fleksibilitet i udbygningsplanlægningen, som er et af formålene med lovændringen, bevares."

Udbygningsloven har efter ændringerne følgende ordlyd:

"§ 1. Lov nr. 414 af 13. juni 1973 om anlæg af lufthavn på Saltholm ophæves.

§ 2. Med henblik på at sikre den fortsatte afvikling af lufttrafikken til og fra Københavns Lufthavn, Kastrup, gennemføres en udbygning af lufthavnen. Udbygningen skal foretages inden for lufthavnens nuværende grænser, bortset fra en mindre arealinddragelse til vejanlæg umiddelbart nord for lufthavnen samt en mindre opfyldning af søterritoriet ved lufthavnens nordøstlige hjørne.

Stk 2. Udbygningen vil tillige kunne foretages på arealer, der ved etablering af tilslutningsanlæggene for fast forbindelse over Øresund tilvejebringes ved arealinddragelser nord for lufthavnen og ved opfyldning af søterritoriet nordøst og øst for lufthavnens nuværende grænser.

§ 3. Udbygningen skal ske efter følgende retningslinier:

- a) Placeringen af lufthavnens tværbane (12-30) ændres ved forskydning af denne ca. 500 m mod kystlinien samtidig med, at der foretages en drejning af banen 6-7° mod vest.
- b) Lufthavnens Nordafsnit anvendes til udbygning af terminalanlæg med tilhørende tekniske funktioner, herunder luftgodsanlæg og standpladsområder. Endvidere kan etableres tilkørsels- og parkeringsanlæg, kontorbygninger, hotel, konferencefaciliteter og lignende, som har sammenhæng med lufthavnens drift. Hangar- og værkstedsområdet i Nordafsnittets østlige del kan udbygges, og der kan etableres et brændstoffsyningsanlæg.
- c) Lufthavnens Østafsnit anvendes til opførelse af tekniske anlæg og andre anlæg med service- og forsyningsmæssige formål. Endvidere kan etableres luftgodsanlæg, flystandpladser med tilhørende ekspeditionsfaciliteter og hangarer.
- d) Lufthavnens Sydafsnit anvendes til udbygning af hangar- og værkstedsanlæg samt til etablering af kontorbygninger og lignende, som har sammenhæng med lufthavnens drift.
- e) Lufthavnens Vestafsnit anvendes til udbygning af anlæg og sikringstjenester og værkstedsanlæg samt til etablering af kontorbygninger og lignende, som har sammenhæng med lufthavnens drift.

§ 4. Trafikministeren fastlægger i samarbejde med miljøministeren de nærmere retningslinier for varetagelsen af miljøhensynene i forbindelse med den fortsatte udbygning og drift af lufthavnen."

Lovens bestemmelser er sammen med bemærkninger til lovforslaget og det nye landsplandirektiv det overordnede grundlag for lokalplanen.

2.4 Lov om Ørestaden m.v. (lovbekendtgørelse nr. 477 af 24. juni 1992, ændret ved lov nr. 1091 af 21. dec. 1994 og lov nr. 1074 af 20. dec. 1995)

Med det formål at sikre Hovedstadens langsigtede vækstmuligheder har Københavns Kommune og finansministeren i henhold til Ørestadsloven stiftet Ørestadsselskabet I/S. Selskabet skal planlægge og udvikle en bydel på Amager Fælled og Vestamager nær lufthavnen samt etablere en letbane, Ørestadsbanen. Ørestadsbanen skal forbinde

Nørreport og Lergravsparken på Amagerbro med en gren fra Christianshavn sydpå gennem Ørestaden.

Et såkaldt Frederiksbergbaneselskab viderefører letbanen fra Nørreport til Frederiksberg og Vanløse, ligesom et Østamagerbaneselskab kan beslutte at videreføre letbanen fra Lergravsparken i den gamle Amagerbanes tracé til lufthavnen.

Ørestadsselskabet har besluttet, at letbanen skal udføres som en mini-metro, hvilket indebærer stor hastighed og stor driftssikkerhed.

I lovbemærkningerne er der omtalt en tidsplan, hvorefter Ørestadsbanen etableres 1994-97, Frederiksbergbanen 1998-2000 og Østamagerbanen 1998-99. Stiftelsen af Ørestadsselskabet skete dog ca. 2 år senere end oprindelig forudsat, hvilket må forventes at indebære en forsinkelse af anlæggenes gennemførelse i forhold til den i lovbemærkningerne omtalte tidsplan.

Metroen føres på søjler over Øresundsforbindelsens motorvej og godsbane. Herfra er der i lokalplanen fastlagt en arealreservation ned til den kommende Stationsterminal, således at metrostationen vil kunne forbindes med både terminalkompleks og underjordisk station via en gangbro over Ellehammersvej under Stationsterminalens forlængede tag. Der vil inden for reservationszonen kunne etableres andre funktioner og anlæg, som ikke foregriber, at metroen kan etableres. For at sikre dette forudsættes større bygge- og anlægsarbejder inden for reservationszonen forelagt Ørestadsselskabet til udtalelse inden gennemførelsen.

2.5 Region- og kommuneplanlægning

Landsplandirektiv

På baggrund af den udarbejdede VVM-redegørelse for lufthavnen har miljø- og energiministeren udarbejdet et nyt landsplandirektiv. Landsplandirektivet har virkning som regionplan.

Landsplandirektivet, som afløser det tidligere direktiv af 12. juni 1981, lyder:

"CIRKULÆRE OM UDBYGNING AF KØBENHAVNS LUFTHAVN, KASTRUP, SAMT BYGGE- OG ANVENDELSESREGULERENDE BESTEMMELSER FOR OMRÅDER, DER ER BELASTET AF STØJ FRA TRAFIKKEN PÅ LUFTHAVNEN

(Til Københavns Amt samt Dragør og Tårnby kommuner)

Cirkulærets baggrund og formål

§ 1. Ved loven om den faste forbindelse over Øresund (lov nr. 590 af 19. august 1991) og ændringerne i lov om udbygning af Københavns Lufthavn, Kastrup, (jf. lovbekendtgørelse nr. 252 af 9. april 1992) er lovbestemmelserne om anvendelsen af lufthavnsarealerne ændret.

Stk. 2. I lov nr. 477 af 24. juni 1992 om Ørestaden mv., ændret ved lov nr. 1091 af 21. december 1994 og lov nr. 1074 af 20. december 1995 er fastlagt principperne for en letbane, Østamagerbanen, til lufthavnen delvis i Amagerbanens tracé.

Stk. 3. Københavns Lufthavne A/S har ved årsskiftet 1994/95 fremlagt en 10 års investeringsplan omfattende en større udbygning af lufthavnen.

§ 2. Cirkulærets formål er at medvirke til, at udbygningen af Københavns Lufthavn kan fortsættes i overensstemmelse med den i lov om udbygning af Københavns Lufthavn, Kastrup forudsatte udbygning.

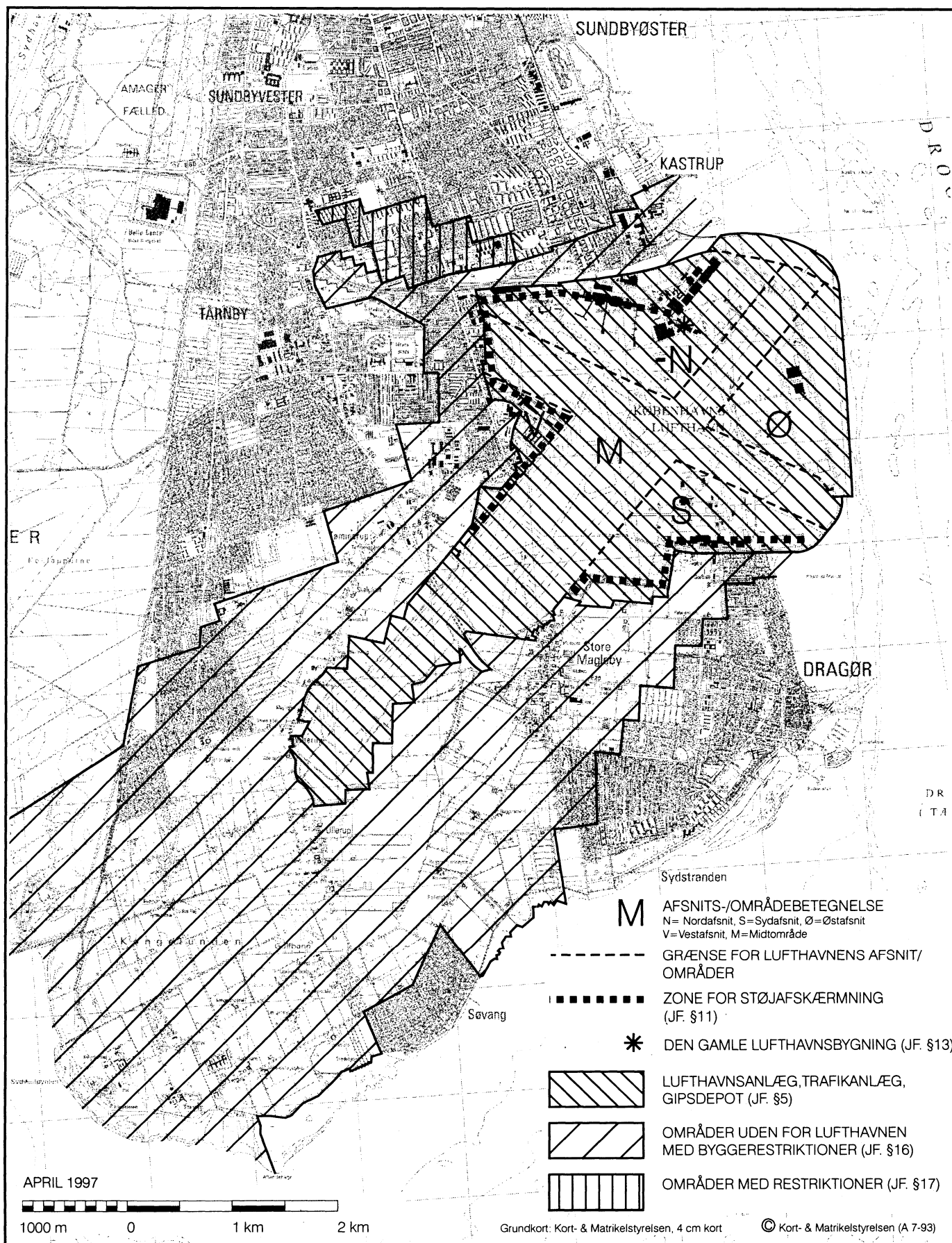
Stk. 2. Cirkulæret har endvidere til formål at fastlægge rammerne for lufthavnens miljømæssige påvirkning af omgivelserne, således at der bl.a. sker en reduktion af støjniveauet.

Stk. 3. Cirkulæret fastlægger retningslinier for beliggenheden og udformningen af lufthavnens udbygning.

Stk. 4. Cirkulæret ajourfører herudover de bestemmelser om udbygningen af Københavns Lufthavn, Kastrup, der hidtil har været fastsat i Miljøministeriets cirkulære af 12. juni 1981, og viderefører cirkulærets bygge- og anvendelsesregulerende bestemmelser for områder uden for lufthavnen, der er belastet af støj fra trafikken på lufthavnen.

§ 3. Cirkulæret har været forhandlet med de berørte ministerier og styrelser, Københavns Amt samt Dragør og Tårnby kommuner.

§ 4. Cirkulæret udstedes i henhold til § 3, stk. 1 og stk. 2, 1. pkt. i lov om planlægning (jævnfør lovbekendtgørelse nr. 746 af 16. august 1994). De i §§ 5-17 fastsatte retningslinier har retsvirkning som regionplan.



Regionplanretningslinier for lufthavnsområdet mv.

§ 5. De med tæt, skrå skraveret viste arealer på kortbilag 1 skal anvendes til lufthavn, lufthavnsrelaterede erhvervs- og servicefunktioner samt trafik anlæg, således som fastlagt i lov om udbygning af Københavns Lufthavn, Kastrup, til vej- og jernbaneanlæg til den faste forbindelse over Øresund, til anlæg af spor- og stationsanlæg til Østamagerbanen samt til et depot for restprodukter fra afsvovlingsanlæg.

§ 6. Lufthavnens nordafsnit – som vist på kortbilag 1 – bliver stationsnært og er de kommende års væsentligste udbygningsområde. Det skal tilstræbes, at arbejdskraftintensive funktioner i lufthavnen placeres optimalt i relation til den kollektive trafik.

Stk. 2. Den kunstige halvø, som anlægges ud fra lufthavnens kystlinie, kan – ud over vej- og baneanlæg samt vendespor og klargøringsanlæg til jernbanen i medfør af lov om anlæg af en fast forbindelse over Øresund – anvendes til lufthavnsformål og til deponering af 0.5 mio. m³ restprodukter fra kraftværkers afsvovlingsanlæg. Mulighederne for at finde alternative lokaliteter til deponeringen undersøges med henblik på, at arealerne kan frigives til lufthavnsformål.

Stk. 3. Østafsnittet er lufthavnens langsigtede udbygningsområde. Østafsnittet skal blandt andet rumme placeringsmuligheder for støjende og forurenende aktiviteter.

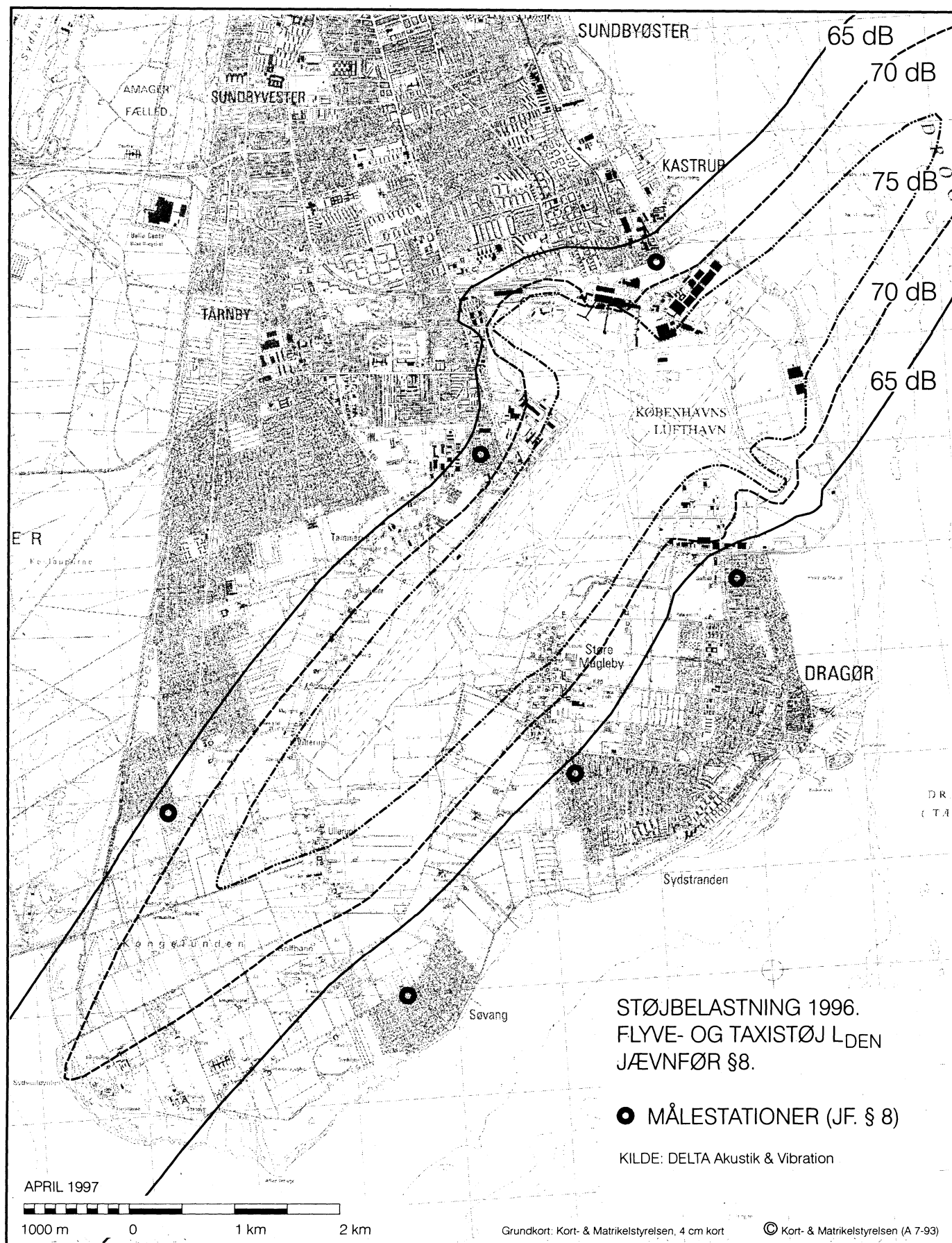
Stk. 4. Der kan gennemføres parallelbancoperationer i lufthavnen.

Stk. 5. I lufthavnens midtområde kan der foretages en udbygning af rullebanerne, herunder etablering af en ny bro over Englandsvej.

§ 7. Udbygningen af lufthavnen skal sikre den kollektive trafik en attraktiv og central placering, hvorved mest mulig persontrafik kan afvikles som kollektiv trafik. Der skal herunder sikres mulighed for en sammenhæng mellem Stationsterminalen og en endestation for Østamagerbanen.

Stk. 2. Der skal herudover sikres gode tilkørsels- og adgangsforhold for individuel trafik, og der skal sikres en parkeringskapacitet, som kan opfylde parkeringsbehovet hos ansatte og passagerer.

Stk. 3. Adgangen til lufthavnen skal fortrinsvis ske fra nord. Lufthavnens udbygning må ikke medføre en væsentlig trafikforøgelse på eksisterende lokalveje i lufthavnens naboområder.



Stk. 4. Der skal i den fortsatte planlægning sikres mulighed for etablering af en gang- og cykelsti langs kyststrækningen fra Kastrup til Dragør.

§ 8. Indtil år 2005 må støjbelastningen fra starter, landinger og taxikørsel med fly med en tolerance på 1 dB ikke overstige støjbelastningen i 1996. Støjbelastningen for 1996 er vist på kortbilag 2.

Stk. 2. Indtil år 2005 må det maksimale A-vægtede lydtrykniveau fra starter og landinger ved de på kortbilag 2 markerede målestationer i tidsrummet kl. 23-06 ikke overstige 85 dB(A), idet dog forsinkede fly eller for tidligt ankomende fly med planlagt afgang eller ankomst i tidsrummet kl. 06-23 er undtaget.

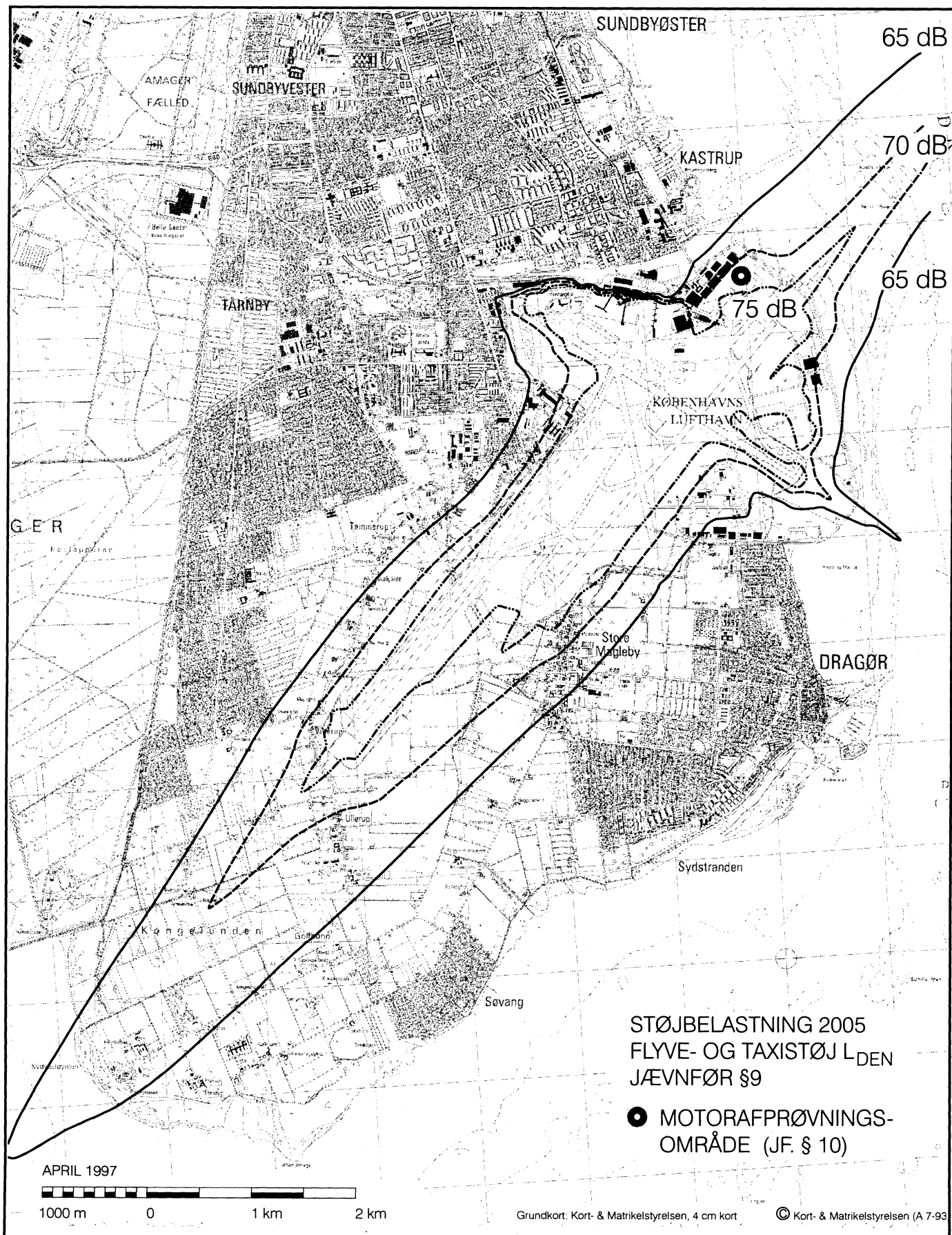
Stk. 3. Overskridelser af det i stk. 2 nævnte lydtrykniveau, der skyldes flyvesikkerhedsmæssige forhold, valg af bane som følge af banereparationer, snerydning, kategori 2 eller 3 landinger og andre særlige vejrforhold, samt overskridelser, der efter Statens Luftfartsvæsens vurdering skyldes meteorologiske forholds indflydelse på lydudbredelsen, betragtes ikke som tilsidesættelse af stk. 2.

§ 9. Senest i år 2005 må støjbelastningen fra starter, landinger og taxikørsel med fly med en tolerance på 1 dB ikke overstige den fremskrevne støjbelastning. Den fremskrevne støjbelastning i 2005 er vist på kortbilag 3.

Stk. 2. Senest i år 2005 må det maksimale A-vægtede lydtrykniveau fra starter og landinger ved de på kortbilag 2 markerede målestationer i tidsrummet kl. 23-06 ikke overstige 80 dB(A), idet dog forsinkede fly eller for tidligt ankomende fly med planlagt afgang eller ankomst i tidsrummet kl. 06-23 er undtaget.

Stk. 3. Overskridelser af det i stk. 2 nævnte lydtrykniveau, der skyldes flyvesikkerhedsmæssige forhold, valg af bane som følge af banereparationer, snerydning, kategori 2 eller 3 landinger og andre særlige vejrforhold, samt overskridelser, der efter Statens Luftfartsvæsens vurdering skyldes meteorologiske forholds indflydelse på lydudbredelsen, betragtes ikke som tilsidesættelse af stk. 2.

§ 10. Motorafprøvninger, som indebærer et maksimalt støjniveau på 70 dB(A) eller mere i boligområder ved luft-havnen, må efter 31. marts 1999 kun finde sted ved det på kortbilag nr. 3 markerede motorafprøvningsområde. Motorafprøvninger kan dog finde sted på andre motorafprøvnings-



pladser, såfremt afprøvningerne kan gennemføres med et tilsvarende eller lavere støjniveau i de pågældende boligområder.

§ 11. Ny bebyggelse placeret på lufthavnens område skal i videst muligt omfang placeres således, at den bidrager til at beskytte boligområderne omkring lufthavnen mod støj.

Stk. 2. Ved de på kortbilag 1 angivne strækninger kan der etableres fysisk afskærmning mod støj efter de i stk. 3-5 angivne retningslinier. Afskærmningen udføres på strækninger, hvor en afskærmning vil kunne reducere støjbelastningen for boliger omkring lufthavnen.

Stk. 3. Afskærmningen må ikke være til gene for varetagelse af flysikkerheden.

Stk. 4. I nordafsnittet skal afskærmningen udføres som sammenhængende bebyggelse eller skærme.

Stk. 5. I områder i lufthavnens syd- og vestafsnit, hvor der kan bygges, skal det tilstræbes, at ny bebyggelse bidrager til en sammenhængende bebyggelse. I andre markerede områder kan afskærmning udføres som jordvolde.

Stk. 6. Det skal for støjfølsomme erhverv placeret på lufthavnens område (hoteller, kontorer og lignende) tilstræbes, at det indendørs støjniveau ikke overstiger 35 dB(A).

§ 12. Jorddeponering og anlæg af støjvolde på lufthavnens område skal foretages efter en landskabsplanlægning for lufthavnens enkelte områder.

§ 13. Den på kortbilag nr. 1 med særlig signatur viste gamle lufthavnsbygning forudsættes fjernet fra sin nuværende placering enten gennem nedrivning eller ved relokalisering inden for lufthavnens område. Bygningen må ikke nedrives uden miljø- og energiministerens tilladelse.

§ 14. Til afløsning af den eksisterende brandøvelsesplads i lufthavnens sydømråde kan der etableres en ny brandøvelsesplads i lufthavnens østafsnit.

Stk. 2. Der kan etableres et jordbehandlingsanlæg i lufthavnens østafsnit. Det eksisterende jordbehandlingsanlæg i lufthavnens sydømråde og midtområde afvikles, så snart dette er muligt.

Stk. 3. Der kan etableres et hydrantanlæg i den østlige del af lufthavnen.

§ 15. I områder med særlige drikkevandsinteresser må der ikke etableres grundvandstruende anlæg.

Stk. 2. Der skal udarbejdes en handlingsplan med henblik på, at forbruget af urea afvikles hurtigst muligt.

Stk. 3. Der skal udarbejdes en handlingsplan for renovering af lufthavnens kloaksystemer.

Regionplanretningslinier for støjramte arealer uden for lufthavnens område

§ 16. Inden for det med åben, skrå skravering viste område på kortbilag 1 gælder følgende bestemmelser:

1) Der må ikke udlægges yderligere byzone eller sommerhusområder.

2) Byzonearealer, der ikke er bebygget med boligbebyggelse, må ikke i en kommuneplan eller i en lokalplan udlægges til boligbebyggelse.

3) Arealanvendelsesbestemmelserne for byfornyelsesområder og for større ubebyggede arealer, der i endeligt vedtagne eller godkendte planer er udlagt til bolig- eller sommerhusbebyggelse, skal søges ændret, således at disse områder forbeholdes ikke-støjfølsom bebyggelse eller anvendelse samt servicefunktioner til forsyning af det nuværende bysamfund.

4) Planer for områder, der omfatter støjfølsom bebyggelse, skal indeholde bestemmelser om, at det indendørs støjniveau ikke må overstige 30 dB(A) for sove- og opholdsrum i boliger og institutioner og 35 dB(A) for støjfølsomme erhverv (hoteller, kontorer og lignende).

§ 17. Inden for det med lodret skravering viste område på kortbilag 1 gælder bestemmelserne i § 16, indtil den i udbygningsloven for lufthavnen anførte drejning af tværbanen (bane 12-30) er foretaget.

Retningslinier for landzoneadministrationen uden for lufthavnens område

§ 18. På arealer i landzone inden for de på kortbilaget med åben, skrå skravering viste områder må der principielt ikke meddeles tilladelse til opførelse, indretning af eller ændret

anvendelse af ubebyggede arealer, hvis den nye bebyggelse eller anvendelse omfatter støjfølsom anvendelse.

Stk. 2. I særlige tilfælde kan der dog meddeles tilladelse til den i stk. 1 omhandlede anvendelse, når tilladelsen tilgodeser,

1) at det i boliger til helårsbeboelse og institutionsbebyggelse sikres, at det indendørs støjniveau ikke overstiger 30 dB(A) i sove – og opholdsrum,

2) at rekreative områder (herunder campingpladser og nytteha-ver) ikke bliver belastet med støj fra startende og landende fly, der væsentligt overstiger en grænseværdi på 55 dB (L_{DEN} -værdi).

Stk. 3. For eksisterende kolonihaveområder med tidsbegrænsede tilladelser kan der uanset bestemmelserne i stk. 1 meddeles tilladelse til en fortsættelse af anvendelsen.

Lokalplan og kommuneplantillæg for lufthavnsområdet

§ 19. Lokalplan for lufthavnsområdet og kommuneplantillæg for en del af lufthavnsområdet tilvejebringes af miljø- og energiministeren i henhold til § 3, stk. 4 i lov om planlægning.

Ikrafttrædelsesbestemmelser

§ 20. Ved cirkulærets ikrafttræden 30. april 1997 ophæves Miljøministeriets cirkulære af 12. juni 1981 om udbygning af Københavns Lufthavn, Kastrup, samt bygge- og anvendelsesregulerende bestemmelser for områder, der er berørt af miljømæssige gener fra lufthavnen.

Stk. 2. Ved cirkulærets ikrafttræden 30. april 1997 ophæves bestemmelserne i Regionplan 1993 for Københavns Amt om et specialdepot for afsvovlingsgips fra kraftværker ved Københavns Lufthavn, Kastrup."

Regionplan 1993 for Københavns Amt

Regionplan 1993 for Københavns Amt indeholder retningslinier om, at byfunktioner, som har en intensiv karakter (herunder kontor- og serviceerhverv), skal lokaliseres stationsnært.

Byfunktioner af national og international karakter skal lokaliseres stationsnært ved en af regionplanens "knudepunktsterminaler", fortrinsvis ved Kastrup Lufthavn og Høje Taastrup.

I det stationsnære område ved Kastrup Lufthavn skal intensivering af byggemulighederne til kontor- og centerformål tage sigte på lokalisering af funktioner og aktiviteter, der er relevante i forhold til lufthavnens funktion og udvikling, jf. udbygningsloven for Københavns Lufthavn, Kastrup.

Det forudsættes også i Regionplan 1993, at der skal sikres en planlægningsmæssigt og miljømæssigt tilfredsstillende afgrænsning mellem lufthavnen og de omkringliggende byområder. Lufthavnens primære trafikbetjening skal ske via jernbane og motorvej.

Herudover er der ved lufthavnens kystlinie i regionplanens miljøbeskyttelsesdel fastlagt mulighed for deponering af restprodukter fra kraftværkers afsvovlingsanlæg. Rummeligheden i det eksisterende depot er ca. 500.000 m³. I Regionplan 1993 for Københavns Amt tages det forbehold, at Øresundsforbindelsens anlæg eventuelt reducerer kapaciteten.

Regionplanens hovedstiplan indeholder en prioriteret hovedsti langs kystlinien.

Kommuneplanen for Tårnby Kommune

På grund af Øresundsforbindelsen har lokalplanen ikke helt samme afgrænsning mod nord, som de tidligere lokalplaner for lufthavnen, idet arealerne syd for Øresundsforbindelsen overgår til lufthavnsformål.

I forhold til "Kommuneplanrevision 1987-1997" drejer det sig om dele af områderne 1.B21, 1.B22a og 1.B22b, som er udlagt til: "boligformål, åben, lav boligbebyggelse". Endvidere drejer det sig om dele af områderne 1.F4 og 1.F6, som i kommuneplanen er udlagt til offentligt grønt område. De nævnte arealer udlægges i et tillæg (nr. 25) til kommuneplanen til lufthavnsrelaterede erhvervs- og servicefunktioner sammen med en del af det nuværende lufthavnsområde 9.DI.

De arealer på den kunstige halvø, som er omfattet af lokalplanen, er også omfattet af et kommuneplantillæg. I kommuneplantillægget udlægges arealerne til trafik anlæg, lufthavnsformål samt til depot for restprodukter fra afsvovlingsanlæg.

Der er herudover ved Øresundsforbindelsen arealer, som er med i lokalplanerne fra 1983 og 1988, men ikke medtages i den nye lokalplan. Det drejer sig dels om arealer, som er omfattet af den faste forbindelse over Øresund, dels om et areal nordøst for lufthavnen, som tidligere var forudsat opfyldt, men som nu forudsættes at forblive vandareal. For disse arealer ophæves tidligere lokalplanbestemmelser uden at blive erstattet af nye.

Med hensyn til område Vest A opretholdes bestemmelserne i lokalplanen fra 1983. Bortset fra adgangsvejen fra Amager Landevej til Vestafsnittet er område Vest A således ikke omfattet af nærværende lokalplan eller kommuneplantillæg.

Lokalplan for depot øst for Københavns Lufthavn

Det ovenfor omtalte depot for restprodukter fra afsvovlingsanlæg er indeholdt i Tårnby Kommunes kommuneplan og er omfattet af en lokalplan (nr. 62) fra 21. juni 1988. Dele af lokalplanen er senere ophævet med lokalplanen for et midlertidigt fabrikationsområde (se efterfølgende).

1988-lokalplanens område må i opfyldningsperioden kun anvendes til offentlige formål (depot for restprodukter fra afsvovlingsanlæg, gips- og tørprodukter samt aktiviteter, der naturligt knytter sig hertil) samt til redningshavn for Københavns Lufthavn.

Depotet har en samlet rummelighed på 500.000 m³ gips. 1. etape af depotet er anlagt, idet der i lokalplanområdets sydlige del er foretaget en inddæmning, som efter opfyldning til kote 2.0 vil kunne rumme ca. 100.000 m³ gips.

Efter endt opfyldning af lokalplanområdet overgår dette ifølge lokalplanen til offentlige formål, lufthavnsformål.

Det er vanskeligt at forudse en tidshorisont for udfyldningen af depotet og dermed tidspunktet for en fremtidig anvendelse af arealerne til lufthavnsformål. Med de nuværende markedsforhold anvendes det meste gips industrielt til bygningsmaterialer m.v.

Hvis markedet vender, kan det blive vanskeligt at eksportere gips, og i så fald er der alene kapacitet i depotet i Kastrup til nogle få år.

Lokalplanen for depotet ophæves med denne lokalplan. Den nye lokalplan indeholder bestemmelse om, at der på arealer på den kunstige halvø skal kunne indrettes et depot med en tilsvarende rummelighed. Fastlæggelse af depotets beliggenhed og udformning skal ske i en supplerende lokalplan, som tilvejebringes, når kraftværkerne får behov for deponering, eller når lufthavnen får behov for at anvende arealer på halvøen.

Deponeringen giver imidlertid en række problemer for lufthavnen – såvel trafikale, miljømæssige og luftfartstekniske som tidsmæssige – i forhold til, hvornår arealerne kan tages i brug til lufthavnsformål.

Der er derfor igangsat undersøgelser med henblik på at finde alternative lokaliseringer uden for lufthavnen til et depot for restprodukter fra afsvovlingsanlæg. I den udstrækning dette lykkes, forudsættes det, at der ikke sker en fuld og meget langsigtet udnyttelse af deponeringsmulighederne i Kastrup, men at deponeringen afsluttes inden for en overskuelig tidshorisont.

Planlægning for et midlertidigt fabrikationsområde

I forbindelse med etableringen af den faste forbindelse over Øresund skulle Øresundskonsortiet forud for anlægsarbejdernes udbud sikre alternative placeringsmuligheder for et midlertidigt fabrikationsområde til fremstilling af sænketunnel og forbindelsesbroer m.v.

Der blev derfor – med udgangspunkt i en forudgående VVM-redegørelse og et regionplantillæg – udarbejdet en lokalplan og et kommuneplantillæg, som muliggør etablering af midlertidige produktionsanlæg på og ved den kunstige halvø ud for lufthavnen.

Lokalplan og kommuneplantillæg for området er godkendt af miljø- og energiministeren den 3. juni 1995.

I lokalplanen er angivet en vejadgang fra Kystvejen. Det forudsættes, at tilrettelæggelse af trafikbetjeningen til og fra det midlertidige fabrikationsområde foregår i samarbejde mellem entreprenører, Øresundskonsortiet, A/S Øresundsforbindelsen, Københavns Lufthavne A/S samt de relevante vej- og trafikmyndigheder.

Planlægningen muliggør blandt andet etablering af en midlertidig opfyldning til produktion af tunnelelementer. Denne del af produktionsprocessen er senere besluttet placeret i Københavns Nordhavn.

Ved anlægsarbejdernes færdiggørelse vil lokalplanens bestemmelser blive ophævet.

2.6 Planlægning i kystnærhedszonen

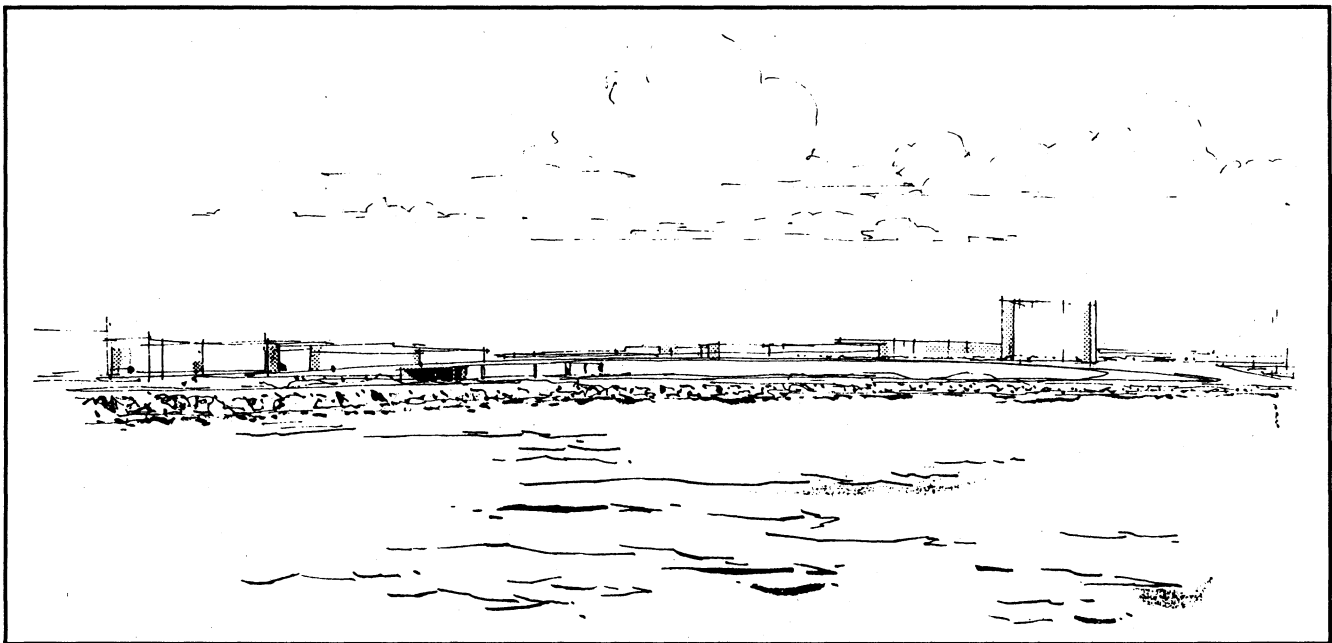
Store dele af lufthavnen er beliggende i kystnærhedszonen. I følge planloven skal der i redegørelsen til lokalplanforslag for bebyggelse og anlæg i kystnærhedszonen oplyses om den visuelle påvirkning af omgivelserne, og der skal ved bygningshøjder over 8,5 meter anføres en begrundelse for den større højde.

De bygningsmæssige volumener i lufthavnen er dels nødvendige af hensyn til funktionerne i lufthavnen, dels tjener de – specielt i Nordafsnittet – som støjskærm. Lufthavnsanlæggene er af en sådan karakter, at de uundgåeligt påvirker det visuelle indtryk af kystlinien.

På havet kan de i dag ses fra lang afstand. Dette indtryk forstærkes naturligvis af Amagers små terrænforskelle. Mulighederne for delvis at skjule anlæggene begrænses af, at der ikke må etableres beplantning, som medfører risiko for flere fugle på lufthavnsområdet.

Med etableringen af den kunstige halvø rykker lufthavnsbygningerne længere bort fra kystlinien. Den nye kystlinie vil blive præget af en langstrakt togklargøringshal, som etableres i henhold til loven om anlæg af en fast forbindelse over Øresund.

De eksisterende lufthavnsanlæg vil herefter kun kunne ses fra nordøst og fra længere afstand af kysten. Der er planer om at bygge et hotel i op til 45 meters højde i lufthavnens Nordafsnit. Et sådant hotel vil aftegne sig tydeligere i Amagers skyline.



Nordafsnittet set fra vandet

Hotellet bliver den højeste bygning i lufthavnsområdet og kommer herved til at fremstå som et vartegn for lufthavnen. Københavns Lufthavne A/S lægger i den forbindelse vægt på, at bygningen i arkitektonisk henseende kommer til at afspejle det kvalitetsniveau, man i øvrigt tilstræber. Der bliver tale om et kombineret hotel og konferencecenter med 350-400 værelser. Hotellet får overdækket gangforbindelse til Stationsterminalen og til den kommende mini-metro. På grund af bygningens højde indeholder lokalplanen bestemmelse om, at bygningens nærmere udformning skal fastlægges i en supplerende lokalplan.

Det skal i øvrigt bemærkes, at alle nye lufthavnsanlæg vil blive placeret i et område, som i forvejen er domineret af høje bygninger.

2.7 Den gamle lufthavnsterminal

Det Særlige Bygningssyn har i 1984 og i 1991 indstillet Vilhelm Lauritzens lufthavnsbygning fra 1939 til fredning. Fredningssagen har af hensyn til lufthavnens udbygningsplaner været stillet i bero, idet bygningen ligger på arealer, hvor der i udbygningsloven siden 1980 er forudsat placering af et nyt terminalanlæg med tilhørende standpladser.

Det er således en forudsætning, at bygningen fjernes fra sin nuværende placering enten gennem nedrivning eller ved relokalisering i lufthavnen. Da bygningen er fundet fredningsværdig af Det Særlige Bygningssyn, er det målsætningen, at bygningen relokaliseres i lufthavnen.

Det er derfor nødvendigt, at de anvendelsesmæssige samt de tekniske og økonomiske muligheder for en relokalisering og genanvendelse af bygningen undersøges, og der gennemføres en undersøgelse i et samarbejde mellem Københavns Lufthavne A/S, Trafikministeriet og Miljø- og Energiministeriet, som skal være afsluttet i september 1997.

I forbindelse med den offentlige fremlæggelse af VVM-redegørelsen og forslaget til lokalplan har der været skitseret forskellige muligheder for bygningens fremtidige placering. Disse muligheder har efterfølgende været overvejet i en rapport udarbejdet på foranledning af Skov- og Naturstyrelsen og Landsplanafdelingen. Gennem dette arbejde er bygningens fredningsværdige kvaliteter blevet yderligere understreget.

Blandt de vurderede muligheder har blandt andet været en lokalisering i lufthavnens Sydafsnit, med en anvendelse af bygningen til flymuseum eller luftfartsmuseum.

Københavns Lufthavn har fremført, at bygningen ved en relokalisering bør anvendes til lufthavnsformål, f.eks. til terminal for mindre luftfartsselskaber og til administration.

Ud fra en planlægningsmæssig vurdering bør en lokalisering i lufthavnens Vestafsnit foretrækkes. Ved en lokalisering her kan bygningen indgå i en funktionel sammenhæng med Lufthavnen, og det vil være muligt at placere et antal flystandpladser i forbindelse med bygningen. En placering her gør det endvidere muligt at fastholde bygningens historiske dimension.

Placeringsmuligheden ved Maglebylille i lufthavnens Vestafsnit er derfor sikret i lokalplanen. Lokalplanen bestemmer endvidere, at bygningen ikke må nedrives uden miljø- og energiministerens tilladelse, at bygningen kan anvendes til lufthavnsformål, og at der i tilknytning til genplaceringen vil kunne etableres 4 flystandpladser ved bygningens flyforplads.

3. LOKALPLANENS INDHOLD

Det har ved udbygningslovens revision været et motiv at sikre større fleksibilitet i lufthavnens udbygningsmuligheder under respekt for de miljømæssige aspekter.

Lufthavnens langsigtede udbygning vil strække sig over nogle tiår. Det vil i en sådan proces – som både tidsmæssigt og fysisk skal koordineres med A/S Øresunds anlægsprojekter og A/S Øresunds midlertidige råden over lufthavnsarealer i Nordafsnittet – være nødvendigt at etablere midlertidige veje og bebyggelser for kortere eller længere åremål.

Da lovgivningen imidlertid ikke giver hjemmel til i en lokalplan at optage bestemmelser om etapevis udbygning eller om levetid af midlertidige anlæg, stilles der hermed ekstraordinære krav til lokalplanens fleksibilitet.

Fleksibiliteten omfatter såvel lufthavnens aktuelle planer som en langsigtet udvikling. De aktuelle planer, som muliggøres med lokalplanen, omfatter bl.a. en Stationsterminal, som forbinder Øresundsforbindelsens underjordiske station med den nuværende Udenrigsterminal, et nyt bagagesorteringsanlæg, en ny Terminal 2 øst for Stationsterminalen og placeret som en finger ud i forpladsarealerne på airside, et nyt Cargo-center i overgangszonen til Hangarområdet og med funktionelle relationer til Terminal 2, en ny Finger Vest

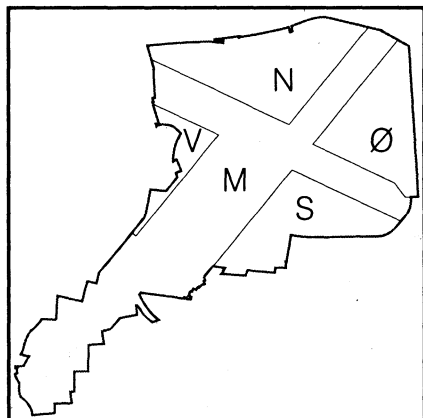
mellem Uden- og Indenrigsterminalen, nye flystandpladser og nye rulleveje ved baneanlæggene, herunder en ny bro over Engelsvej.

Lokalplanen bliver således et udtryk for den nuværende planlægningsmæssige status. Der kan i fremtiden blive behov for at udarbejde supplerende lokalplaner for dele af lufthavnen, således at lufthavnens udvikling på længere sigt ikke fastlåses af bindinger, der måtte vise sig at være uhensigtsmæssige.

Det er en forudsætning for sikring af fleksibiliteten, at der gives de nødvendige dispensationer fra lokalplanens bestemmelser (samt zonetilladelser) i forbindelse med midlertidige foranstaltninger og midlertidig anvendelse af bebyggelse, således at de nødvendige rokader med funktioner kan finde sted, mens delafsnit af lufthavnen er ude af funktion som følge af bygge- og anlægsarbejder.

Det skal i øvrigt tilføjes, at A/S Øresundsforbindelsen og Øresundskonsortiet i en overgangsperiode vil disponere over arealer, som er omfattet af lokalplanen, og anvende dem midlertidigt til helt andre formål. Denne midlertidige anvendelse, der følger af etableringen af Øresundsforbindelsen – som beskrevet i anlægsloven – kan realiseres, selv om anvendelsen ikke er i overensstemmelse med lokalplanen.

Hoveddisposition



Lokalplanens hovedafsnit

Lokalplanens hoveddisposition opdeler lufthavnsområdet i 5 hovedafsnit – Nordafsnit (N), Østafsnit (Ø), Sydafsnit (S), Vestafsnit (V) og Midtområde (M) – svarende til udbygningslovens afsnit.

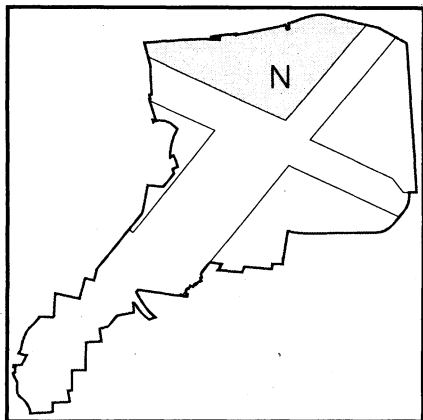
Det er primært i Nordafsnittet og i Østafsnittet, at den fremtidige udbygning vil finde sted. Der er i lokalplanens formålsparagraf en bestemmelse om, at arbejdskraftintensive funktioner skal søges lokaliseret optimalt i forhold til den kollektive trafik.

Af overordnet betydning for udbygningen indeholder lokalplanen herudover bestemmelser om, at trafikken til lufthavnsfunktionerne i Østafsnittet skal foregå fra nord, og at anlæg, som vil medføre en væsentlig forøgelse af arbejdspladstallet i Sydafsnittet, ikke kan etableres, uden at der tilvejebringes en supplerende lokalplan. Disse bestemmelser er fastlagt under hensyntagen til principperne i regionplanlægningen om stationsnær arbejdspladsløkalisering og til trafikken på de omkringliggende veje, herunder i særlig grad lokalveje i Dragør kommune. Supplerende vejadgang til lufthavnen fra syd vil forudsætte, at der etableres nye vejanlæg uden for lufthavnen.

Lokalplanen indeholder som nævnt en bestemmelse om, at den gamle lufthavnsbygning fra 1939 ikke må nedrives uden miljø- og

energiministerens tilladelse, samt at bygningen kan genplaceres i lufthavnens Vestafsnit, jf. kortbilag nr. 2.

Nordafsnit

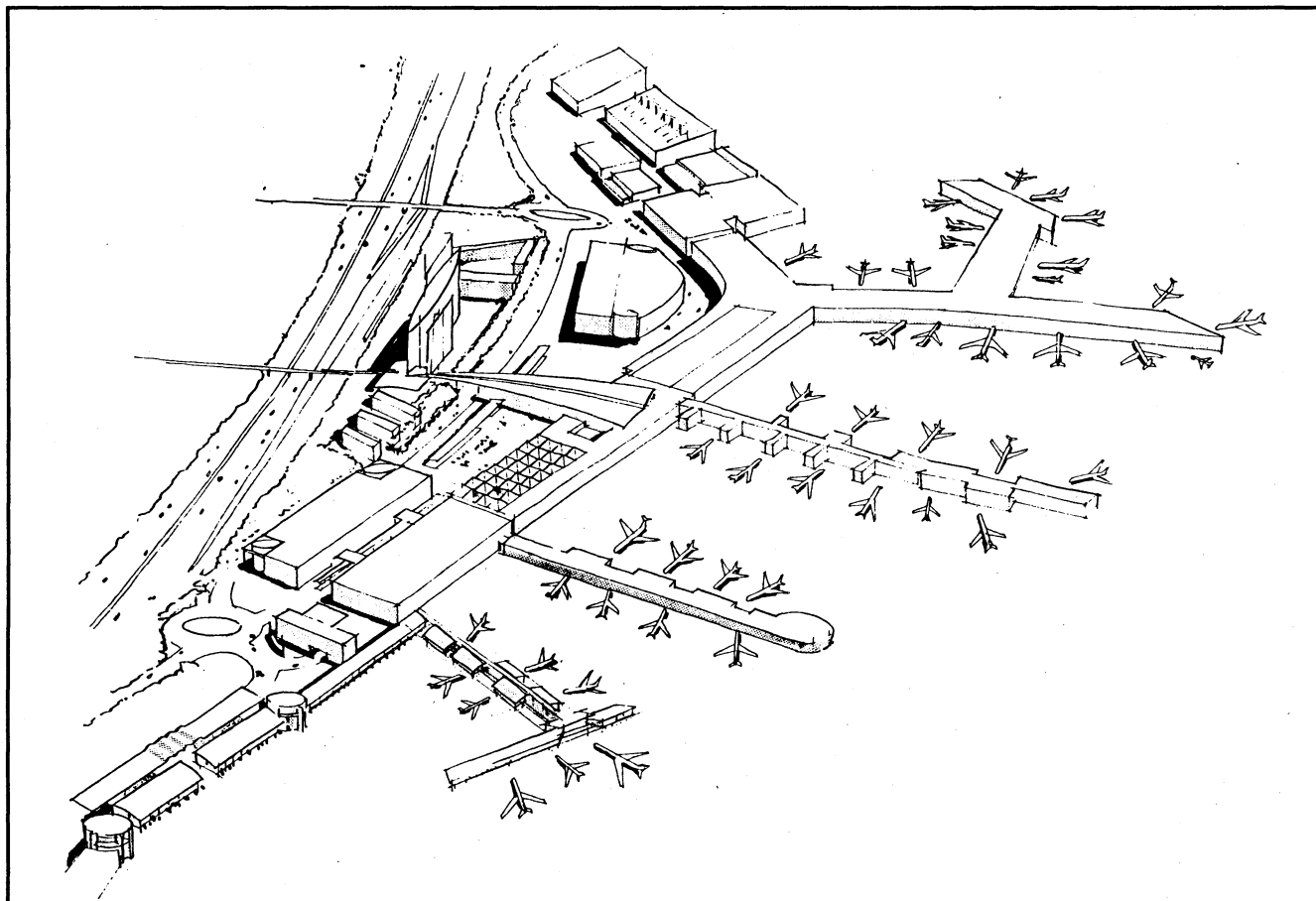


Nordafsnittet

Nordafsnittets fremtidige udstrækning og udformning påvirkes af anlægsarbejderne i forbindelse med den faste forbindelse over Øresund. Motorvej og godsbanetracé vil fremover afgrænse området i forhold til det øvrige bysamfund. Der skal endvidere tages hensyn til anlæg af en Østamagerbane.

I lokalplanens bestemmelser opdeles Nordafsnittet i områderne Nord A, Nord B, Nord C og Nord D – opdelingen fremgår af lokalplanens kortbilag nr. 2.

Nord A består af et gennemgående bånd fra vest til øst, omfattende nuværende Indenrigsterminal, Udenrigsterminal og Hangarområdet. Båndet adskiller "landside" og "airside" og virker samtidig som en støjdæpende skærm. Lokalplanen indeholder bestemmelse om, at bebyggelsen i båndet skal være sammenhængende – af hensyn til den støjdæpende virkning. Båndet vil bl.a. rumme Stationsterminalen.



Nordafsnittet set fra vest

Lokalplanen indeholder bestemmelse om, at der i terminalområder vil kunne etableres servicefunktioner for passagerer og andre med ærinde i lufthavnen. Da et højt serviceniveau vil være en af fremtidens konkurrenceparametre mellem lufthavne og mellem luftfartsselskaber, skal begrebet service i den sammenhæng forstås bredt. Lufthavnen har eksempelvis hvilekabiner med tilhørende sauna, og man har for nylig indrettet et islamisk bederum. Af en helt anden art kan der i fremtidens lufthavn være efterspørgsel efter diverse former for underholdning, tidsfordriv og motion.

Der sikres i lokalplanen mulighed for at placere detailhandelsareal i terminalområdet. Det er forudsat, at der alene er tale om detailhandelsareal til betjening af lufthavnens kunder m.v. og ikke butikker til betjening af boligområderne i Kastrup.

Område Nord B – airside forplads – udlægges til standpladser for fly, med tilhørende bebyggelse for passagerfaciliteter. Inden for området kan der etableres et brændstoffsyningsanlæg og andre tekniske funktioner.

Område Nord C udlægges til landside forplads med terminalgader og parkeringsanlæg. I terminalgaderne kan der etableres plads til afsætning og optagning af passagerer, samt holdepladser for hyrevogne og busser.

Gennem Nord C anlægges der i øst-vestgående retning en underjordisk jernbanestrækning med station. Restriktioner med hensyn til anlæg og bebyggelse oven på banen vil blive fastlagt i en deklaration. På særligt fastlagte arealer i Nord C vil der på søjler kunne etableres bebyggelse til administration og servicefunktioner.

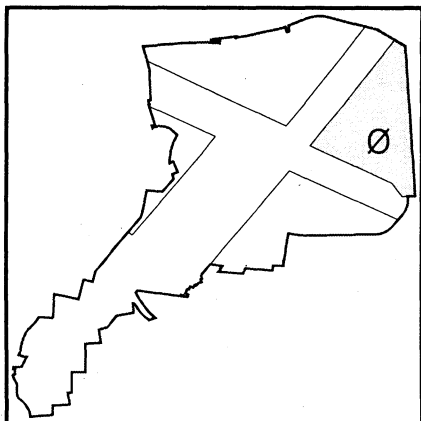
Område Nord D udlægges til de lufthavnsrelaterede erhvervsfunktioner, som i henhold til udbygningsloven kan etableres i lufthavnsområdet. I området vil der kunne etableres hotel- og konferencefaciliteter i op til 45 meter. Den øvrige bebyggelse vil kunne opføres i 4 etager. Bebyggelsesprocenten må for området under et ikke overstige 150.

Etablering af bebyggelse med en højde på mere end 22 m forudsætter tilvejebringelse af en supplerende lokalplan. Endvidere vil etablering af detailhandel i området nord for Ellehammersvej forudsætte udarbejdelse af et kommuneplantillæg og en supplerende lokalplan i overensstemmelse med regionplanlægningen.

I den vestligste del af Nord D kan der etableres en varmecentral/vekslerstation.

Østamagerbanen vil krydse motorvejen og jernbanen som højbane og får station i område Nord D med overdækket gangforbindelse til Stationsterminalen.

Østafsnit



Østafsnittet

Østafsnittet forøges arealmæssigt som følge af opfyldninger af søteritoriet og vil i et langsigtet perspektiv udgøre lufthavnens fremtidige udbygningsområde.

I lokalplanen fastlægges bestemmelse om, at der skal sikres mulighed for anlæg af en gang- og cykelsti langs kysten. En sådan sti vil først kunne etableres, når arbejderne i forbindelse med etablering af den faste forbindelse over Øresund er tilendebragt. Etablering af en sådan sti forudsætter, at den kan anlægges, uden at der opstår flysikkerhedsmæssige problemer. Nord for lokalplanområdet er der teknisk set mulighed for at lade den servicevej, der placeres på digekronen langs kystlinien, fungere som gang- og cykelsti samtidig.

Østafsnittet opdeles i lokalplanen i områderne Øst A – som i princippet svarer til det nuværende landområde – samt Øst B og Øst C.

Område Øst A og område Øst B udlægges til service- og forsyningsmæssige funktioner (herunder eksempelvis catering, værksteder, lager, speditør og administration), luftgodsanlæg, tekniske anlæg og hangarer.

Fremtidige hangarer skal kunne rumme store og høje fly. Lokalplanen indeholder derfor bestemmelse om, at hangarer i Østafsnittet vil kunne opføres i op til 40 meters højde.

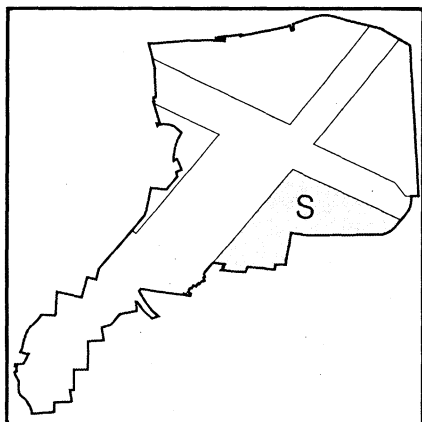
Inden for område Øst A skal det være muligt at etablere flystandpladser med tilhørende ekspeditionsanlæg og passagerfaciliteter. Etablering af en "terminalsatellit" til passagertransport forudsætter dog, at der tilvejebringes en supplerende lokalplan.

I område Øst B skal det være muligt at etablere tekniske anlæg, f.eks. en afskærmet motorafprøvningsplads, brandøvelsesplads, jordbehandlingsanlæg, redningshavn og brandstation, anlægsplads for flyvebåde, rampe for aflæsning af sne samt depot for restprodukter fra afsvovningsanlæg.

Etablering af større bygningsmæssige anlæg i Øst B og supplerende bestemmelser om bebyggelsens omfang forudsættes fastlagt i en supplerende lokalplan, som samtidig tager stilling til beliggenhed af nyt gipsdepot. Indtil da gælder byggelovens almindelige bestemmelser, og det vil kun være muligt at etablere mindre anlæg.

Område Øst C udlægges til vendespor og opstillingsspor samt klargøringsanlæg til jernbanens rullende materiel o.l.

Sydafsnit

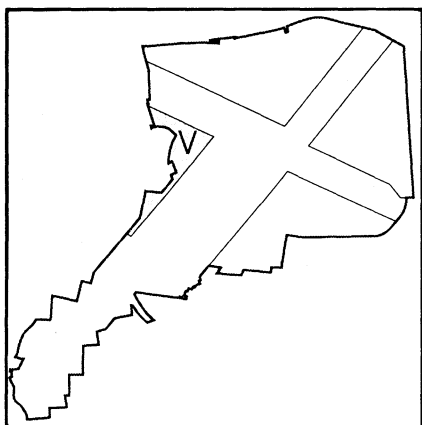


Sydafsnittet

Området må anvendes til hangar- og værkstedsanlæg, lagerformål, samt administrationsbebyggelse med relation til lufthavnens drift. Herudover kan der etableres tekniske anlæg.

Ny bebyggelse skal primært lokaliseres i to øst-vestgående zoner, som vist på kortbilag nr. 2, og der skal tilstræbes en sammenhængende bebyggelse, således at den får en støjdæmpende virkning. Herudover udlægges areal til støjdæmpende anlæg langs grænsen til naboområderne.

Lokalplanen indeholder bestemmelse om, at større kontorbebyggelser eller andre arbejdspladsintensive funktioner ikke kan etableres i området, medmindre der tilvejebringes en supplerende lokalplan, hvori der nærmere redegøres for de trafikale konsekvenser.



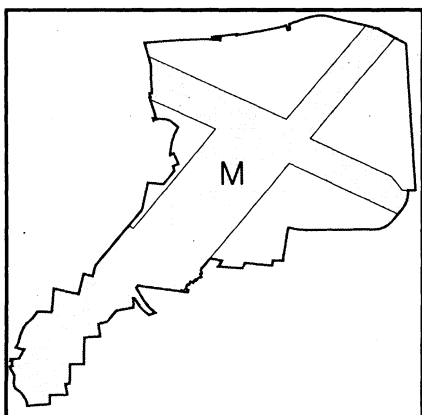
Vestafsnittet

Vestafsnit

Området udlægges til sikringstjenester, værkstedsanlæg, flykøkken samt kontorformål, lager o.l. med relation til lufthavnens drift, herunder tekniske anlæg.

Herudover udlægges areal til støjdæmpende anlæg langs grænsen til naboområderne.

Midtområde – område M



Midtområdet

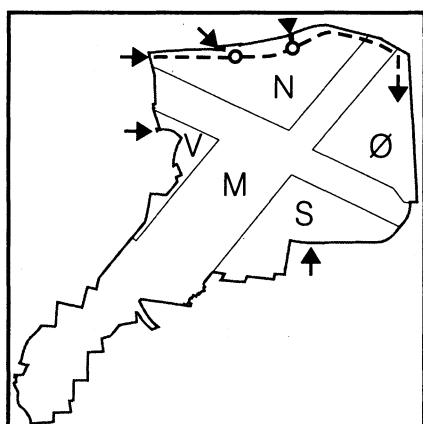
Hensigten med at afgrænse et særligt Midtområde er – udover at sikre tilstrækkeligt areal til starter og landinger – at fastlægge en sikkerhedsmæssig zone med henblik på at tilgodese flyvesikkerheden. Da der løbende sker en teknisk udvikling, som formindsker de arealmæssige krav til en sådan sikkerhedszone, skal Midtområdets afgrænsning opfattes som principiel. Afgrænsningen af området skal ikke være til hinder for, at anlæg i de øvrige hovedafsnit strækker sig ud i Midtområdet, når disse anlæg ikke indebærer en forøget sikkerhedsmæssig risiko i forbindelse med starter og landinger. (Den egentlige sikkerhedsmæssige zone omkring baneanlæggene – kaldet manøvreområdet – er fastlagt i forbindelse med lufthavnens luftfartstekniske godkendelse. Manøvreområdets udstrækning er mindre end lokalplanens Midtområde.)

Område M må anvendes til baneanlæg, rulleveje samt interne køreveje, der måtte være nødvendige af hensyn til lufthavns drift. Området skal disponeres, så flytning af tværbanen ca. 500 meter mod kystlinien senere vil kunne finde sted.

Området skal i princippet friholdes for bebyggelse, men det skal være muligt at etablere tekniske anlæg, som er nødvendige for flydrift og flysikkerhed. Det drejer sig om master, lysanlæg, bebyggelse til navigationsudstyr, brand- og redningstjeneste o.l.

Langs en del af Midtområdets grænser mod lufthavns naboområder udlægges areal til støjafskærmning.

Trafikforhold



Trafikstruktur

Inden for lokalplanområdet er der tale om dels en trafik på offentligt tilgængelige arealer, og dels en intern, funktionsbestemt trafik på lufthavns afspærrede områder. Lokalplanen har alene til hensigt at fastlægge bestemmelser om den offentlige trafik, og indeholder en bestemmelse om, at lufthavns afspærrede arealer skal hegnes forsvarligt mod uvedkommende trafik.

De i medfør af "Lov om fast forbindelse over Øresund" fastlagte linieføringer for motorvej og jernbane indgår som forudsætninger for lokalplanens trafikale bestemmelser.

Der bliver to tilslutninger til motorvejen i Nordafsnittet. De to tilslutninger forbindes begge med en omlagt Ellehammersvej. Herudover er der til lufthavns Nordafsnit en vejadgang fra Amager Landevej parallelt med motorvejen.

Langs terminalkomplekset udlægges terminalgader og forpladser med afsætningsmuligheder og parkering – jf. ovenstående om Nord C. Tilrettelæggelse af trafikforholdene må sikre, at Østamagerbanen kan få tilslutning til Stationsterminalen i område Nord D.

Adgang til lufthavnsfunktionerne i Østafsnittet skal ske fra nord. Adgang til Sydafsnittet sker gennem Sydvagten og til Vestafsnittet gennem Maglebylillevagten.

Zoneforhold

Den væsentligste del af lokalplanens område ligger i landzone. Den del af Nordafsnittet, der anvendes til lufthavnsrelaterede erhvervsfunktioner, overføres med lokalplanen til byzone.

Anlæg og bebyggelse i landzone forudsætter normalt en zonetilladelse, men der kan i en lokalplan fastsættes bestemmelse om, at nærmere beskrevne anlæg ikke forudsætter zonetilladelse. En sådan bestemmelse findes i lokalplanens punkt 3.3. Bestemmelsen omhandler anlæg, som er omfattet af VVM-redegørelsen.

Anlæg og bebyggelse i landzone, som kræver dispensation fra lokalplanen, vil i almindelighed forudsætte zonetilladelse.

Miljømæssige hensyn

I henhold til udbygningsloven fastlægger trafikministeren i samarbejde med miljø- og energiministeren de nærmere retningslinier for varetagelse af miljøhensyn i forbindelse med den fortsatte udbygning og drift af lufthavnen. Der er i det nye landsplandirektiv fastlagt nogle overordnede miljømæssige rammer.

Der er samtidig med landsplandirektivet givet en miljøgodkendelse af lufthavnen med udgangspunkt i den udarbejdede VVM-redegørelse for lufthavnen. Miljøgodkendelsen er delt i en del som vedrører flystøj og luftforurening (Miljøstyrelsens ressort) og andre miljømæssige forhold (Københavns Amt).

4. LOKALPLANENS RETSVIRKNINGER

Lokalplanens primære retsvirkning er, at der ikke inden for lokalplanens område kan etableres forhold, som strider mod planens bestemmelser.

Lokalplanen er derimod ikke til hinder for, at nuværende lovlig anvendelse af en ejendom kan fortsætte som hidtil. Lokalplanen medfører heller ikke i sig selv krav om etablering af de anlæg med videre, der er indeholdt i planen.

Lokalplanen ophæver de gældende lokalplaner for det område, lokalplanen omfatter, bortset fra lokalplanen for det midlertidige fabrikationsområde til Øresundsforbindelsen.

Endvidere ophæves lokalplan for Københavns Lufthavn i Kastrup fra 1983 for arealer uden for nærværende lokalplans område. Undtaget herfra er bestemmelser for område Vest A.

Der kan dispenseres fra lokalplanens bestemmelser, når planens principper ikke herved fraviges.

Dispensationsbeføjelsen ligger i henholdsvis Tårnby og Dragør kommune. Dispensationer fra lokalplanen er omfattet af planlovens § 19, stk. 3, hvilket indebærer, at dispensationer kræver miljø- og energiministerens samtykke. I forbindelse med lokalplanudarbejdelsen er det mellem Miljø- og Energiministeriet, Tårnby Kommune og Dragør Kommune aftalt, at dispensationer i følgende tilfælde umiddelbart kan meddeles af kommunerne:

- Midlertidige anlæg eller midlertidig anvendelse af eksisterende anlæg, som er forudsætninger for andre om- og tilbygningsarbejder.
- Bygninger og anlæg inden for lufthavnens afspærrede område, hvis opførelse har til formål at nedbringe miljømæssige gener.

LOKALPLANBESTEMMELSER

I henhold til lov om planlægning (lovbekendtgørelse nr. 746 af 16. august 1994) fastsættes følgende bestemmelser for det i § 2 nævnte område:

§ 1 LOKALPLANENS FORMÅL

- 1.1 Det er lokalplanens formål – i overensstemmelse med lov om udbygning af Københavns Lufthavn, Kastrup (lovbekendtgørelse nr. 252 af 9. april 1992) – at fastlægge bestemmelser om anvendelse og udformning af det i § 2 nævnte område til lufthavn, lufthavnsrelaterede erhvervsfunktioner og trafik anlæg, jf. punkterne 1.3 – 1.7.
- 1.2 Inden for det i § 2 nævnte område reserveres arealer til et depot for restprodukter fra afsvovlingsanlæg. Arealerne kan med miljø- og energiministerens tilladelse anvendes til lufthavnsformål, jf. punkt 4.7.2.
- 1.3 De planmæssige rammer for lufthavnens udvikling skal – under hensyntagen til det omgivende miljø – have en fleksibilitet, der muliggør en løbende tilpasning til fremtidens krav til en moderne storlufthavn, herunder blandt andet tilpasning til ny flyteknologi, til nye internationale normer og krav samt til nye servicetilbud til luftfartsselskaber og passagerer.
- 1.4 Ved placering af nye funktioner i lufthavnens områder skal det tilstræbes, at arbejdskraftintensive funktioner lokaliseres optimalt i relation til den kollektive trafik.

Adgangen til lufthavnen skal fortrinsvis ske fra nord. Lufthavnens udbygning må ikke medføre væsentlig trafikforøgelse på eksisterende lokalveje i lufthavnens naboområder, herunder ved lufthavnens Sydafsnit.
- 1.5 Der skal sikres gode tilkørsels- og adgangsforhold for såvel individuel som kollektiv trafik, og der skal sikres en parkeringskapacitet, som kan opfylde parkeringsbehovet hos ansatte og passagerer.

- 1.6 Der skal ved områdets udbygning tages miljømæssige hensyn, herunder ved valg af støjende funktioners placering. Ny bebyggelse skal placeres således, at den – hvor det er muligt – bidrager til at beskytte boligområderne omkring lufthavnen mod støj.
- 1.7 Der skal ved udformning og placering af bebyggelse, offentligt tilgængelige veje, hegning af arealer m.v. tages sådanne sikkerhedsmæssige hensyn, som en moderne lufthavn nødvendiggør.

(Generel note til lokalplanen: Inden for lokalplanens område etableres anlæg i henhold til "Lov om anlæg af fast forbindelse over Øresund". Disse anlæg reguleres ikke af lokalplanen.)

§ 2 LOKALPLANENS OMRÅDE

- 2.1 Lokalplanens område afgrænses som vist på kortbilag nr. 1 og vedrører følgende matrikelnumre og veje og stier:

Tårnby kommune

Kastrup by, Kastrup: 2o, 2v, 2ca, 2dæ, 2 ed, 2fn, 2fp, 2gn, 2gv, 7g, 7h, 7k, 7ac, 7ad, 7ae, 7af, 7ag, 7ah, 7ap, 7aq, 7ar, 7as, 7at, 7au, 7av, 7ax, 7bg, 7bi, 7bk, 7bl, 7bm, 7bn, 7bo, 7bp, 7bq, 7br, 7bs, 7bt, 7bz, 7cb, 7cf, 49a, 65, 66, 82, 83, "b", "bb", "bn", "br", "bæ" og "cb".

Maglebylille By, Kastrup: 13c, 13n, 13p, 13u, 13x, 13y, 13z, 13æ, 13ø, 13aa, 13ab, 13ac, 13ad, 13ae, 124, "æ" og "aa".

Maglebylille By, Tårnby: 130a, 130b, 130c, 130d, 130e, 130f, 130g, 130h, 130i, 130k, 130l, 134 og 135.

Tømmerup By, Tårnby: 87.

Kongens Små Enge, Tårnby: 31.

Skelgårde, Tårnby: 16.

Ullerup By, Tårnby: 39a.

Viberup By, Tårnby: 6.

Dragør kommune:

St. Magleby By, St. Magleby: 144a,

samt alle parceller, der efter den 29.06.1996 udstykkes herfra.

Herudover omfatter lokalplanen et umatrikuleret vandareal (Øresund), der er under inddæmning.

2.2 Lokalplanen opdeles som vist på kortbilag nr. 2 i 5 hovedafsnit, benævnt Nordafsnit (N), Østafsnit (Ø), Sydafsnit (S), Vestafsnit (V) og Midtområde (M).

2.3 Nordafsnittet opdeles som vist på kortbilag nr. 2 i følgende underområder:

Nord A1 : Terminalkompleks og Stationsterminal
Nord A2 : Terminalkompleks og hangarer
Nord B : Airside forplads; terminalfingre og flystandpladser
Nord C : Landside forplads; terminalgader og parkering
Nord D1/D2: Lufthavnsrelaterede erhvervsfunktioner.

Den på kortbilaget viste områdeopdeling er retningsgivende.

Grænsen mellem områderne Nord C og Nord D1/D2 udgøres af Ellehammersvej og Kystvejen.

2.4 Østafsnittet opdeles som vist på kortbilag nr. 2 i områderne Øst A1, Øst A2, Øst B1, Øst B2, Øst B3 og Øst C.

2.5 Sydafsnittet opdeles som vist på kortbilag nr. 2 i områderne Syd A, Syd B og Syd C.

2.6 Midtområdets afgrænsning i forhold til de øvrige hovedafsnit fastlægges ud fra sikkerhedsmæssige betragtninger og er principiel. Afgrænsningen skal ikke være til hinder for, at anlæg i de øvrige hovedafsnit strækker sig ud i Midtområdet, når disse anlæg ikke indebærer en forøget sikkerhedsmæssig risiko i forbindelse med afvikling af flytrafikken.

§ 3 ZONEFORHOLD

3.1 Af kortbilag nr. 1 fremgår, hvilke arealer der er beliggende i byzone. Alle øvrige arealer, bortset fra en mindre del af søterritoriet, er beliggende i landzone.

3.2 De på kortbilag nr. 1 med særlig signatur viste dele af Nordafsnittet overføres ved bekendtgørelse af den endelige lokalplan til byzone. Bortset fra arealer, som ligger i område D2, forbliver inddæmmede arealer i landzone.

3.3 Følgende anlæg og bebyggelse i landzone kan, jf. planlovens § 15 stk. 4 og § 36 stk. 1 nr. 5, udføres uden zonetilladelse:

- Terminalanlæg, hangarer, værksteder, luftfragtanlæg og tekniske funktioner i områderne Nord A1 og Nord A2,
- Terminalfingre, standpladser, rulleveje og tekniske anlæg i Nord B,
- Terminalgader og parkeringsanlæg i Nord C,
- Rulleveje og de-icingplatforme i Midtområdet, vist på kortbilag 2,
- Bro over Englandsvej med tilhørende ramper,
- Bebyggelse og anlæg i Øst A1 og inden for zonerne omfattet af særlige bestemmelser i Syd A,
- Støjdæpende anlæg langs grænsen til naboområder i henhold til bestemmelserne i punkterne 4.4 – 4.6.

§ 4 OMRÅDETS ANVENDELSE

4.1 Lokalplanens område fastlægges til lufthavn, lufthavnsrelaterede erhvervs- og servicefunktioner samt trafikanlæg i overensstemmelse med lov om udbygning af Københavns Lufthavn, Kastrup, og lov om anlæg af fast forbindelse over Øresund, samt til et depot for restprodukter fra afsvovlingsanlæg.

4.1.1 Udover de efterfølgende, differentierede anvendelsesbestemmelser skal det i alle områder være muligt at etablere de til ledningssystemet hørende nødvendige tekniske funktioner, såsom koblings- og transformerstationer, pumpestationer o.l., de til afvikling af flytrafikken nødvendige tekniske anlæg samt mindre bygninger til brand- og redningstjenesten.

4.2 Nordafsnit

Nordafsnittet anvendes til terminalkomplekser, forpladser, lufthavnsrelaterede erhvervs- og servicefunktioner samt trafikanlæg med en retningsgivende fordeling af funktionerne mellem underområderne, som anført i punkterne 4.2.1 – 4.2.7.

4.2.1 Nord A1 må kun anvendes til terminalkompleks for passagerer og andre med ærinde i lufthavnen med dertil hørende ekspeditions- og servicefaciliteter samt tekniske anlæg.

I terminalkomplekset kan der indrettes lokaler til lufthavnens administration, andre lufthavnsrelaterede kontorer, indkøbs- og restaurationsfaciliteter, bagage- og fragthåndtering, pas- og toldkontrol, politistation samt lignende funktioner af administrativ, sikkerhedsmæssig og serviceorienteret art.

Inden for område Nord A1 – landside – må det samlede bruttoetageareal til detailhandel højst udgøre 1.500 m². Bruttoetagearealet for den enkelte butik må højst være 400 m². Airside kan der placeres det for lufthavnens drift nødvendige detailhandelsareal.

- 4.2.2 Nord A2 skal anvendes til hangarer, værksteder, luftfragt- og tekniske anlæg. Det skal endvidere være muligt at etablere terminalkompleks med samme funktioner som i Nord A1.

Inden for område Nord A2 – landside – må det samlede bruttoetageareal til detailhandel højst udgøre 2.500 m². Bruttoetagearealet for den enkelte butik må højst være 400 m². Airside kan der placeres det for lufthavnens drift nødvendige detailhandelsareal.

- 4.2.3 Nord B må kun anvendes til flystandpladser, hangarer, rulleveje, motorafprøvning, manøvreområde og "terminalfingre" med dertil hørende service- og sikkerhedsmæssige funktioner. Endvidere kan der etableres de for driften fornødne tekniske anlæg, herunder brændstofforsynings- og de-icinganlæg samt garager o.l. til opbevaring af flybetjeningsgrej.

- 4.2.4 Nord C må kun anvendes til forplads og ankomst- og afgangsfunktioner – såsom busterminaler, terminalgader, mindre bygningsanlæg, parkeringsanlæg o.l. – samt andre trafikale og forsyningsmæssige anlæg.

På de på kortbilag nr. 2 med særlig signatur afgrænsede felter kan der opføres administrations- og servicebebyggelse. Bebyggelsen skal opføres på søjler.

I tilknytning til parkeringsanlæggene skal det være muligt at etablere særlige servicefunktioner, såsom biludlejning, servicestation o.l.

(Note: Øresundsforbindelsens personbane løber i tunnel under en del af område Nord C. Der vil i deklaration blive fastsat nærmere bestemmelser om byggeri over banegraven.)

- 4.2.5 Nord D1 og Nord D2 må kun anvendes til lufthavnsrelaterede erhvervs- og servicefunktioner – eksempelvis hotel- og kongresfaciliteter, administration, butikker, showrooms, P-huse o.l. – som naturligt forbindes med en international storlufthavn eller i øvrigt falder ind under de kommercielle aktiviteter, lufthavnen kan drive i henhold til lov om Københavns Lufthavne A/S. Der skal i område

Nord D1 sikres mulighed for etablering af en metrostation i forbindelse med Stationsterminalen og med niveaufri gangforbindelse over Ellehammersvej. Endvidere må der i områdets yderste vestlige del etableres en varmecentral/vekslerstation. Etablering af detailhandel inden for område Nord D1 og Nord D2 forudsætter tilvejebringelse af en supplerende lokalplan.

Arealerne må – indtil de bebygges – anvendes til terrænparkering for lufthavnen.

4.2.6 Det skal gennem dispensation være muligt at tillade funktioner fra ét område at strække sig ind over et andet område i Nordafsnittet, når dette ikke forandrer den hovedopdeling på funktioner, som områdeopdelingen tilstræber at fastlægge.

4.2.7 Der kan inden for Nord A eller Nord B etableres en hovedvagt med kontrolleret adgang til airsideforpladsen.

4.3 Østafsnit

4.3.1 Øst A1 og Øst A2 må kun anvendes til service- og forsyningsmæssige funktioner (herunder eksempelvis catering, værksteder, lager, brændstofanlæg, spedition og administration), luftfragtanlæg, helikopterlandingsplads, hangarer, brandstation, varmemforsyningsanlæg, tekniske anlæg og parkeringsanlæg, samt nødvendige rulleveje.

Det skal endvidere være muligt at etablere flystandpladser med tilhørende ekspeditionsanlæg og passagerfaciliteter. Etablering af sådanne bygningsmæssige faciliteter forudsætter, at der tilvejebringes en supplerende lokalplan.

4.3.2 Område Øst B kan på længere sigt anvendes som område Øst A, jf. punkt 4.3.1. Det skal endvidere være muligt at etablere tekniske og miljøtekniske anlæg som brandøvelsesplads, motorafprøvningsanlæg, jordbehandlingsanlæg o.l., jf. i øvrigt punkt 4.7 om den kunstige halvø.

4.3.3 I tilknytning til Nordafsnittets udbygning skal det ud fra hensynet til lufthavnens løbende drift være muligt midlertidigt at indrette et areal inden for Øst A og Øst B til skurby, parkering, samling og produktion af delkomponenter samt andre funktioner, som under byggearbejderne ikke vil kunne finde plads i Nordafsnittet.

4.3.4 Område B2 må kun anvendes til depot for restprodukter fra afsvovningsanlæg, gips- og tørprodukter samt aktiviteter, der naturligt knytter sig hertil. Inden for området må der kun opføres eller indrettes bebyggelse eller anlæg, der er nødvendige for depotets drift.

Der kan dog etableres knuseanlæg til bearbejdning af asfalt- og betonrester samt en snerydningsrampe.

Efter færdiggørelsen af gipsdepotet, eller når miljø- og energiministeren har givet tilladelse hertil, kan arealerne anvendes til lufthavnsformål.

4.3.5 I område Øst B3 kan der etableres en mindre havn (til redningsfartøjer, flyvebåde og andre fartøjer med tilknytning til lufthavnens drift), bygningsmæssige anlæg til brand- og redningstjenesten, samt tekniske anlæg.

4.3.6 Område Øst C kan anvendes til vendespor og klargøringscenter for tog i overensstemmelse med loven om den faste forbindelse over Øresund.

Grænsen mod syd er retningsgivende og vil med trafikministerens samtykke kunne tillades forlænget ca. 200 m.

4.4 Sydafsnit

4.4.1 Områderne Syd A og Syd B må kun anvendes til hangar-, lager-, værksteds- og administrationsbebyggelse med relation til lufthavnens drift, til motorafprøvning samt til rulleveje og tårn til overvågning af flytrafikken.

En del af område Syd B kan anvendes til brandøvelsesplads.

4.4.2 Område Syd C må kun anvendes til landbrugsmæssige og gartnerimæssige formål samt til støjafskærmende foranstaltninger. Anvendelse til andet formål vil forudsætte udarbejdelse af en supplerende lokalplan – jf. dog punkt 6.1.3.

4.4.3 Herudover kan der inden for Sydafsnittet etableres støjdæmpende anlæg langs grænserne til naboområderne i en højde på indtil 13 meter.

4.5 Vestafsnit

4.5.1 Området må kun anvendes til sikringstjenester, værkstedsanlæg, flykøkken samt administration, lager o.l. med relation til lufthavnens drift, herunder tekniske anlæg.

I området kan der endvidere ske en relokalisering af den gamle lufthavnsbygning. Bygningen placeres principielt på grænsen mellem Vestafsnittet og Midtområdet og kan strække sig ind i Midtområdet.

Bygningen kan anvendes til lufthavnsformål, herunder terminalfunktioner, administration o.l. I forbindelse med lufthavnsbygningen vil der kunne placeres 4 flystandpladser ved bygningens flyforplads.

Herudover kan der etableres støjdæmpende anlæg langs grænsen til naboområderne i en højde på indtil 13 meter.

4.6 Midtområde

- 4.6.1 Området må kun anvendes til baneanlæg, motorafprøvning, rulleveje samt interne køreveje, der måtte være nødvendige af hensyn til lufthavnens drift.

Der kan etableres en ny bro over Englandsvej – øst for den eksisterende – til en ny rullevej.

Inden for området kan der etableres tekniske anlæg, som er nødvendige for flydrift og flysikkerheden, herunder master, anlæg til deicing af fly, bebyggelse til brand- og redningstjeneste o.l.

Langs områdets grænser mod lufthavnens naboområder kan der etableres støjafskærmning i en højde indtil 13 meter.

4.7 Den kunstige halvø

- 4.7.1 En del af arealerne i områderne M, Øst B1 og Øst C er omfattet af lokalplanen for et midlertidigt fabrikationsområde til den faste forbindelse over Øresund (lokalplan godkendt af miljø- og energiministeren den 3. juni 1995) og kan indtil færdiggørelsen af Øresundsforbindelsen anvendes til produktionsområde i forbindelse med etableringen heraf samt til etablering af vendespor og klargøringscenter, jf. punkt 4.3.6. Derefter kan arealerne anvendes til vendespor og klargøringscenter, til depot for restprodukter fra afsvovlingsanlæg og til lufthavnsformål, jf. punkt 4.7.2 og punkt 9.9.

- 4.7.2 Inden for den på kortbilag nr. 2 med særlig signatur viste del af halvøen vil der inden for områderne M, Øst B1 og Nord B kunne udlægges et areal til deponering af 400.000 m³ restprodukter fra afsvovlingsanlæg. De på kortbilaget med særlig signatur viste arealer kan ikke tages i brug til lufthavnsformål, før der i en supplerende lokalplan er taget stilling til depotets nærmere beliggenhed og afgrænsning, jf. dog punkt 4.3.3, 4.3.4 og 6.3.4.

§ 5 TRAFIKALE FORHOLD OG PARKERINGSKRAV

5.1 Nordafsnit

Der udlægges arealer til nedennævnte færdselsarealer med en principiel beliggenhed, som vist på kortbilag nr. 2.

5.1.1 Motorvejen forbindes med lufthavnsområdet ved tilslutningsanlæggene a og b, hvorfra der udlægges fordelingsveje til rundkørslerne d og e.

5.1.2 Fra rundkørslen d udlægges areal til en fordelingsvej til punkt c, idet vejen uden for lokalplanens område forudsættes at have forbindelse til Amager Landevej.

(Note: Den eksisterende vejforbindelse kan forventes omlagt i forbindelse med anlægsprojekter i terminalzonen.)

5.1.3 Mellem rundkørslerne d og e udlægges areal til en fordelingsvej, Ellehammersvej. Denne vej udlægges som en firesporet vej med midterrabat.

5.1.4 Den eksisterende Kystvej tilsluttes rundkørslen ved punktet e.

5.1.5 Langs vejforløbet Amager Landevej via punkt c, punkt d og e til Kystvejen udlægges en cykelsti. Der udlægges stiforbindelser over motorvejen ved Kastruplundgade og cykelsti fra punkt e til Amager Strandvej.

5.1.6 Syd for Ellehammersvej mellem de to rundkørsler kan der anlægges terminalgader og forpladser med henblik på optagning og afsætning af passagerer til fly og tog.

Nord for Ellehammersvej kan der anlægges lokalgader til betjening af området.

Vejtilslutninger til Ellehammersvej skal koordineres og om nødvendigt reguleres via lyssignaler.

Kantstensparkering ved Ellehammersvej skal – bortset fra særlige lommer til busser og eventuel afsætning ved station – ikke være tilladt.

5.1.7 Der skal i område Nord D1 sikres mulighed for etablering af en metrostation i forbindelse med Stationsterminalen og med niveaufri gangforbindelse over Ellehammersvej.

Inden for område Nord C skal der på arealer med god tilgængelighed for rejsende og ansatte i lufthavnen sikres arealer til kollektiv trafikbetjening med busser.

- 5.1.8 Til terminalområde, Stationsterminal, hotel- og konferencefaciliteter skal der udlægges tilstrækkeligt med arealer til dækning af områdets behov for parkering – for passagerer, ansatte og gæster. Parkering kan etableres i bygning, kælder samt på terræn inden for område Nord C eller område Nord D.

Inden for område Nord C og område Nord D skal der sikres arealer til decentralt placerede cykelparkeringer.

- 5.1.9 Til bebyggelse i Nord D skal der på terræn, i kælder eller i konstruktion sikres mulighed for etablering af mindst én parkeringsplads pr. 200 m² etageareal.

5.2 Østafsnit, Vestafsnit og Sydafsnit

- 5.2.1 I hvert af områderne Østafsnit, Vestafsnit og Sydafsnit skal der udlægges tilstrækkeligt med arealer til dækning af områdets behov for parkering.

- 5.2.2 Vejforbindelse til lufthavnens Østafsnit skal etableres fra nord i forlængelse af den eksisterende Kystvej i lufthavnens Nordafsnit (punkt 5.1.4). Vejen placeres i den nordlige ende af område Nord B og Midtområdet samt i grænsen mellem område Øst B1 og område Øst C. Indtil der er fysisk mulighed for at etablere denne vej, betjenes område Øst C af den eksisterende arbejdsvej, der forbinder Kystvej med område Øst C.

- 5.2.3 Vejadgang til lufthavnens Sydafsnit foregår ved det på kortbilag nr. 2 markerede punkt.

Såfremt der udarbejdes supplerende lokalplan i henhold til punkterne 6.4.4 og 6.4.5, skal adgangsforholdene til lufthavnens Sydafsnit revurderes med henblik på en eventuel etablering af en ny vejadgang.

Ny vejadgang kan etableres vest for den eksisterende ved et af de på kortbilag nr. 2 med særlig signatur viste punkter, "mulig ny vejadgang", eller ved en anden efter aftale med Dragør Kommune udpeget lokalitet. Ny vejadgang til Sydafsnittet kan etableres uanset, om der foretages en udbygning i Sydafsnittet.

- 5.2.4 Langs kyststrækningen skal der sikres mulighed for anlæg af en 6 meter bred cykel- og gangsti. Stien vil kun kunne etableres, såfremt den ikke er uforenelig med sikkerhedsmæssige bestemmelser omkring lufthavnen.

§ 6 OMFANG, PLACERING OG UDFORMNING AF ANLÆG OG BEBYGGELSE

6.1 Generelle bestemmelser

6.1.1 Den af Trafikministeriet godkendte plan til sikring af indflyvningen på Københavns Lufthavn, Kastrup, skal respekteres. Inden for området som helhed gælder endvidere, at tekniske anlæg – herunder master – der er nødvendige af hensyn til flydrift og flysikkerhed, kan gives en højde, svarende til de i lufthavnen til enhver tid gældende højdebegrænsninger.

6.1.2 Alle anlæg, hvis højde overstiger 22 meter, skal placeres, så eventuelle genevirkninger for omgivelserne begrænses.

6.1.3 Den på kortbilag nr. 2 med særlig signatur viste gamle lufthavnsbygning må ikke nedrives uden miljø- og energiministerens tilladelse. Det skal være muligt at relokalisere bygningen ved Maglebylille ved grænsen mellem Midtområdet og lufthavnens Vestafsnit.

(Note: Spildevandsanlæg tilhørende Tårnby Kommune skal inden for en zone på 5 meter, målt fra hver side af en ledning, henholdsvis hver kant af et bygværk i deklaration eller ledningsprotokol sikres mod skadelige påvirkninger fra bebyggelse og beplantning med dybtgående rødder.

Tårnby kommune skal til enhver tid have adgangsret til eftersyn og reparation af spildevandsanlæggene. Omlægning af spildevandsanlæggene må kun finde sted efter aftale med kommunen.)

6.2 Nordafsnit

De i § 5 nævnte fordelingsveje afgrænser områderne Nord C, Nord D1 og Nord D2 og medregnes ikke ved beregning af områdernes byggemuligheder.

6.2.1 Inden for område Nord A1 skal følgende bestemmelser respekteres:

- Område Nord A1 må bebygges i fuld udstrækning.
- Ingen del af bebyggelsen må gives en højde, der overstiger 25 meter. Undtaget herfra er kontroltårn (Apron Tower) og de til bebyggelsen hørende tekniske installationer. Stationsterminalens tag må have en højde på op til 30 meter.

- Bebyggelsen skal opføres som sluttet bebyggelse i en højde på mindst 11 m. Huller i facadebebyggelsen – med undtagelse af porte og lignende – skal udfyldes med en sammenhængende støjskærm med en højde på mindst 11 meter. Bestemmelsen skal ikke være til hinder for, at en del af bebyggelsen opføres fritliggende, parallelt med den bagvedliggende sluttede bebyggelse.
- Der skal etableres en støjskærm i forbindelse med den gamle Indenrigsgård.

6.2.2 Inden for område Nord A2 skal følgende bestemmelser respekteres:

- Område Nord A2 må bebygges i fuld udstrækning.
- Bebyggelsen i facade mod Nord B – airside forplads – skal have en højde på mindst 13 meter og højst 40 meter. Mod Nord C skal der, under hensyntagen til en hensigtsmæssig indretning af bebyggelsen, tilstræbes en facadehøjde på maksimalt 25 meter og minimum 13 meter.
- Bebyggelsen skal opføres som sluttet bebyggelse. Huller i facadebebyggelsen – med undtagelse af porte og lignende – skal udfyldes med en sammenhængende støjskærm, hvis højde i arkitektonisk henseende tilpasses den omkringliggende bebyggelse og ikke må være mindre end 13 meter.
- Terminalbyggeri i område Nord A2 skal overholde de samme bestemmelser om bebyggelsens omfang og placering, som beskrevet for område Nord A1 under punkt 6.2.1.

6.2.3 Inden for område Nord B skal følgende bestemmelser respekteres:

- Det samlede bygningsmæssige volumen må ikke overstige 2 m³/m² grundareal. Rumfanget beregnes af hele den del af bebyggelsen, som ligger over færdigt terræn.
- Ingen del af bebyggelsen må gives en højde, der overstiger 22 meter. Undtaget herfra er tekniske installationer, som er nødvendige af hensyn til regulering af flytrafikken.
- Bebyggelsen skal fortrinsvis opføres som "terminalfingre" med forbindelse til bebyggelsen i Nord A1 og Nord A2.
- Eventuel ny hangarbebyggelse skal placeres på den nordøstlige del af arealerne ud for den eksisterende hangarrække. Hangarer vil kunne opføres i en højde på højst 40 m.

Herudover kan der opføres mindre, fritliggende bygningsanlæg til tekniske og serviceprægede funktioner med relation til flytrafikken.

6.2.4 Inden for område Nord C skal følgende bestemmelser respekteres:

- Det samlede bygningsmæssige volumen må ikke overstige 12 m³/m² grundareal. Rumfanget beregnes af hele den del af bebyggelsen, som ligger over færdigt terræn.
- Ingen del af bebyggelsen – bortset fra tekniske installationer – må gives en højde, der overstiger 22 meter.
- Det skal tilstræbes, at parkeringshuse opføres parallelt med veje i længdegående retning, således at de får en støjdæmpende og rumdannende virkning.

6.2.5 Inden for område Nord D skal følgende bestemmelser respekteres:

- I Nord D1 og Nord D2 må bebyggelsesprocenten for hvert af områderne ikke overstige 150.
- Bebyggelsens facader må ikke gives en højde, der overstiger 18 meter målt fra terræn, og den må ikke opføres i mere end 4 etager plus kælder.
- Parkeringshuse, hvor etageopdelingen ikke fremtræder i facaden, er inden for rammerne af den maksimale bygningshøjde ikke omfattet af bestemmelserne om maksimalt 4 etager.
- Tagkonstruktioner kan dog gives en højde på op til 22 meter over terræn.
- Undtaget fra disse højdebegrænsende bestemmelser er et eventuelt hotel med tilhørende konferencefaciliteter, der vil kunne opføres i en højde af op til 45 meter, idet dog de gældende højdebegrænsninger omkring lufthavnens baneanlæg skal respekteres.

Den endelige udformning af en bebyggelse på mere end 22 meter skal fastlægges i en supplerende lokalplan.

- Bebyggelsen skal i princippet opføres parallelt med eller vinkelret på den fremtidige Ellehammersvej. Bebyggelsen kan opføres med de angivne maksimumhøjder i skel mod Ellehammersvej og godsbanelinien.
- Det skal for støjfølsomme erhverv (hoteller, kontorer o.l.) tilstræbes, at arealer inden døre ikke belastes med et støjniveau, der overstiger 35 dB(A).

- 6.2.6 Med henblik på at sikre, at der i medfør af Ørestadsloven kan etableres en metro til lufthavnen, skal større bygge- og anlægsarbejder i område Nord D inden for en afstand af 15 meter til hver side af Stationsterminalens forlængede centerlinie forelægges Ørestads-selskabet/Østamagerbaneselskabet til udtalelse inden gennemførelsen.

6.3 Østafsnit

- 6.3.1 I område Øst A1 må det samlede bygningsmæssige volumen inden for området ikke overstige 12 m³ pr. m² grundareal. Rumfanget beregnes af hele den del af bebyggelsen, som ligger over færdigt terræn.

Det bebyggede areal må ikke overstige 60% af grundarealet.

- 6.3.2 Bortset fra tekniske installationer – herunder skorstene til energicentraler – og bygningsdele med særlige funktioner i relation til sikkerheden må bebyggelsen ikke gives en højde, der overstiger 22 meter, målt fra terræn. Nye hangarer vil dog kunne opføres med en bygningshøjde på op til 40 meter.

- 6.3.3 Opførelse af byggeri i Øst A2 og større byggerier eller anlæg i Øst B og Øst C (bortset fra anlæg i område Øst C i overensstemmelse med loven om den faste forbindelse over Øresund) forudsætter, at der tilvejebringes en supplerende lokalplan, jf. også bestemmelserne i punkt 4.7.1 og 4.7.2.

- 6.3.4 Undtaget fra bestemmelsen i punkt 6.3.3 og 4.7.2 er mindre, fritliggende bygninger til tekniske og serviceprægede funktioner med relation til sikkerhed og flytrafik.

6.4 Sydafsnit

- 6.4.1 Inden for område Syd A må det samlede bygningsmæssige volumen ikke overstige 5 m³ pr. m² grundareal. Rumfanget beregnes af hele den del af bebyggelsen, som ligger over færdigt terræn.

Det bebyggede areal må ikke overstige 30% af grundarealet.

- 6.4.2 Større bygninger i område Syd A skal have en højde på mindst 7,5 meter. Bebyggelse inden for de på kortbilag nr. 2 viste zoner, omfattet af særlige bestemmelser, må ikke gives en højde, der målt fra terræn overstiger 25 meter. Uden for de viste zoner må bebyggelsens højde ikke overstige 12 meter. Undtaget fra disse højdebestemmelser er tekniske installationer og bygningsdele med særlige funktioner i relation til sikkerheden.

- 6.4.3 I den sydligste zone omfattet af særlige bestemmelser i område Syd A skal bebyggelsen såvidt muligt søges opført sammenhængende, således at den virker støjdæmpende.
- 6.4.4 Bortset fra tekniske installationer og bygningsdele med særlige funktioner i relation til sikkerheden forudsætter ny bebyggelse i område Syd B, at der tilvejebringes en supplerende lokalplan, hvori der nærmere gøres rede for de trafikale konsekvenser – jf. punkt 5.2.3.
- 6.4.5 Større kontorbebyggelser eller andre arbejdspladsintensive bebyggelser i Sydafsnittet som helhed forudsætter, at der tilvejebringes en supplerende lokalplan, hvori der nærmere gøres rede for de trafikale konsekvenser – jf. punkt 5.2.3.
- 6.4.6 Uanset foranstående må der ikke opføres bebyggelse på de arealer, der er registreret som kemikalieaffaldsdepot 185-11, medmindre depotet frigives af Københavns Amt eller udgår af registret som affaldsdepot, jf. affaldsdepotlovens § 17 og bekendtgørelse nr. 582 af 13. august 1990.
- 6.5 **Vestafsnit**
- 6.5.1 Bebyggelsen må ikke have et rumfang, som overstiger 5 m³ pr. m² grundareal, og det bebyggede areal må ikke udgøre mere end 35% af grundarealet.
- Rumfanget beregnes af hele den del af bebyggelsen, som ligger over færdigt terræn.
- 6.5.2 Bortset fra tekniske installationer og bygningsdele med særlige funktioner i relation til sikkerheden må bebyggelsen ikke gives en højde, der overstiger 18 meter, målt fra terræn. Hvor det vil have en støjdæmpende effekt i forhold til omkringliggende boligområder, skal bebyggelsen tilstræbes opført som sammenhængende afskærmning.
- 6.6 **Midtområde**
- 6.6.1 Området skal såvidt muligt friholdes for bebyggelse. Det skal dog være muligt at opføre mindre, fritliggende bygninger til tekniske og serviceprægede funktioner med relation til flytrafikken.
- 6.6.2 Placering af større anlæg skal ske under hensyntagen til udbygningslovens bestemmelser vedrørende forskydning af tværbane 12-30 ca. 500 meter mod øst og drejning 6-7° mod vest.
- 6.6.3 Den på kortbilag nr. 2 med særlig signatur viste del af Midtområdet skal søges friholdt for anlæg og forbeholdes beplantning.

§ 7 BEBYGGELSER OG ANLÆGS YDRE FREMTRÆDEN

- 7.1 Bygninger og anlægs udformning, materialer, farve og øvrige ydre fremtræden skal gives et arkitektonisk tilfredsstillende udtryk.

Bygningsanlæg inden for Midtområdet skal med hensyn til udformning og farvesætning respektere internationale flyvesikkerhedsbestemmelser.

§ 8 UBEBYGGEDE AREALER OG TERRÆNREGULERINGER

- 8.1 Ubebyggede arealer skal ved beplantning, belægning o.l. gives et ordentligt udseende, ligesom passende orden ved oplag af materiel o.l. skal overholdes.

- 8.2 Beplantning skal udføres under særlig hensyntagen til, at fuglebestanden i lufthavnsområdet kan begrænses af hensyn til flyvesikkerheden. Bærbærende træer og buske må ikke anvendes.

- 8.3 På grund af lufthavnsfunktionerens særlige karakter forudsættes der ikke udlagt særlige udendørs opholdsarealer for de beskæftigede i Nordafsnittets terminalafsnit, hangarer og værksteder.

I område Nord D1 og Nord D2 skal opholdsarealet mindst udgøre 10% af bygningernes etageareal.

Til bebyggelsen i Østafsnit, Vestafsnit og Sydafsnit skal der indrettes udendørs opholdsarealer for de ansatte i områderne. Opholdsarealerens størrelse og placering fastlægges under hensyntagen til de enkelte bebyggelses særlige karakter og beliggenhed.

- 8.4 Langs lufthavnens ydre grænser – herunder også den nye kyststrækning i Østafsnittet – kan der foretages den til varetagelse af sikkerhedsmæssige hensyn nødvendige opsætning af hegn.

- 8.5 Arealer på den kunstige halvø kan maksimalt opfyldes til kote 2.4, inkl. en afdækning, som muliggør en græsvegetation, med en tilladt usikkerhedsmargin på $\pm 0,3$ meter.

Koter for depot for restprodukter fra afsvovlingsanlæg på den kunstige halvø fastlægges i en supplerende lokalplan.

Område Øst B2 må opfyldes med restprodukter fra afsvovlingsanlæg til kote 2.4, inkl. en afdækning, som muliggør en græsvegetation. I perioden, indtil et eventuelt depot nord herfor kan tages i brug, kan der midlertidigt deponeres restprodukter fra afsvovlingsanlæg i område B2 indtil kote 8.0.

(Note: Hvis der andre steder i Københavns Lufthavn end den kunstige halvø af Københavns Lufthavne A/S anvises lokaliseringmuligheder for deponering af overskudsjord fra anlægsarbejderne i forbindelse med etableringen af den faste forbindelse over Øresund, forudsættes det, at de endelige koter i lufthavnens Østafsnit nedsættes til kote 2.0).

- 8.6 Inden for Midtområdet vil der kunne foretages sådanne terrænreguleringer, som er nødvendige med henblik på etablering af ny rullevej og bro over Englandsvej øst for bane 04L-22R.
- 8.7 Jordvolde, jorddeponering og anden terrænregulering skal ske ud fra samlede landskabsplaner for større dele af lufthavnens arealer. Planer, som forudsætter større terrænreguleringer ved lufthavnens grænser, forudsættes drøftet med de respektive kommuner.

§ 9 LOKALPLANENS RETSVIRKNINGER

- 9.1 Efter miljø- og energiministerens endelige godkendelse og offentliggørelse af lokalplanen må der på de ejendomme, der er omfattet af planen, ikke etableres forhold i strid med planens bestemmelser, jf. planlovens § 18.
- 9.2 Den nuværende lovlige anvendelse af en ejendom kan fortsætte som hidtil. Lokalplanen medfører ikke i sig selv krav om etablering af de anlæg med videre, der er indeholdt i planen.
- 9.3 Der kan dispenseres fra lokalplanens bestemmelser under forudsætning af, at en dispensation ikke vil stride mod planens principper. Dispensation meddeles af Tårnby Kommune henholdsvis Dragør Kommune efter forudgående høring af miljø- og energiministeren. Ministeren kan aftale med kommunerne, at høring ikke er nødvendig til nærmere angivne kategorier af dispensationer eller inden for nærmere fastsætte områder.
- 9.4 Videregående afvigelser fra lokalplanen kan kun gennemføres ved tilvejebringelse af en ny lokalplan.

- 9.5 "Lokalplan for Københavns Lufthavn i Kastrup", godkendt af miljøministeren den 17. maj 1983, ophæves, bortset fra arealer beliggende i område Vest A. Dette gælder dog ikke lufthavnens adgangsvej fra Amager Landevej til Vestafsnittet.
- 9.6 "Lokalplantillæg (brændstoflager) for Københavns Lufthavn", godkendt af miljøministeren den 7. oktober 1986, ophæves.
- 9.7 "Lokalplan 62, depot øst for Københavns Lufthavn", vedtaget af Tårnby kommunalbestyrelse den 26. januar 1988, ophæves.
- 9.8 "Lokalplan for Udenrigsterminalens vejforplads, Københavns Lufthavn", godkendt af miljøministeren den 11. november 1988, ophæves.
- 9.9 "Lokalplan for et område ved Københavns Lufthavn til et midlertidigt fabrikationsområde til den faste forbindelse over Øresund", godkendt af miljø- og energiministeren den 3. juni 1995, vil blive ophævet, når lokalplanens område ikke længere skal anvendes til midlertidigt fabrikationsområde. (Enten via planlovens § 33 stk. 1 eller gennem en ny lokalplan, som samtidig har bestemmelser for den fremtidige anvendelse.)

Godkendt af miljø- og energiministeren

30 APR. 1997

København, den

Svend Flück

Linden Ulriksen

Lokalplanen er offentligt bekendtgjort 6. maj 1997 i Amagerbladet, Dragør Nyt, Aktuelt, Berlingske Tidende, Børsen og Politiken.





S
B
b

HOVEDAFSNITS-/OMRÅDEBETEGNELSE

UNDEROMRÅDEBETEGNELSE

BETEGNELSE FOR VEJANLÆG (JF. § 5)

LOKALPLANGRÆNSE

HOVEDAFSNITS-/OMRÅDEAFGRÆNSNING

GRÆNSE MELLEM UNDEROMRÅDER

ZONE OMFATTET AF SÆRLIGE BESTEMMELSER

ZONE FOR BEPLANTNING

ZONE, HVORI DER KAN UDPEGES AREAL TIL GIPSDEPONERING

ZONE I OMRÅDE NORD C, SOM MÅ BEBYGGES MED ADMINISTRATIONS- OG SERVICEBEBYGGELSE (JF. § 4.2.4)



SUPPLERENDE STØJVOLDE



PRINCIPIEL BELIGGENHED AF NYE RULLEVEJE (JF. § 3.3)

FORLÆGNING AF TVÆRBANE 12-30

STIFORBINDELSE



VEJADGANG TIL SYDAFSNITTET



MULIG NY VEJADGANG TIL SYDAFSNITTET



PRINCIPIEL BELIGGENHED AF NY DE-ICING PLATFORM



DEN GAMLE LUFTHAVNSBYGNING (JF. § 6.1.3)



MULIG NY LOKALISERING AF GL. LUFTHAVNSBYGNING

MÅL 1:20.000

0 500 1000 1500 M

LOKALPLAN
FOR KØBENHAVNS LUFTHAVN I KASTRUP

KORTBILAG 2
APRIL 1997

TILLÆG NR. 25 TIL KOMMUNEPLAN 1987-97 FOR TÅRNBY KOMMUNE FOR 2 OMRÅDER VED KØBENHAVNS LUFT- HAVN

Kommuneplantillægget er udarbejdet i medfør af planlovens § 3, stk. 4, hvorefter miljø- og energiministeren i særlige tilfælde kan overtage amtsråds og kommunalbestyrelses beføjelser i sager, der berører andre myndigheders lovbestemte opgaver eller har større betydning.

Kommuneplanens rammeafgrænsning ændres jf. kortbilag således:

Et nyt område, 9.D4, som vist på kortbilaget, omfatter de dele af den hidtidige kommuneplans områder 1.B21, 1.B22a, 1.B22b, 1.F4 og 1.F6, som er beliggende syd for Øresundsforbindelsens vejanlæg. Området omfatter endvidere en del af det hidtidige lufthavnsområde 9.D1.

Et nyt område, 9.D5, som vist på kortbilaget, omfatter den kunstige halvø, bortset fra arealer omkring Øresundsforbindelsens linieføring. Området omfatter den hidtidige kommuneplans område 9.D2, dele af 9.D1 samt nogle hidtidige vandområder.

For områderne gælder følgende rammebestemmelser:

Område 9.D4 kan anvendes til lufthavnsrelaterede erhvervs- og servicefunktioner. Der skal i området sikres mulighed for etablering af en metrostation i forbindelse med Stationsterminalen og med niveaufri gangforbindelse over Ellehammersvej. Der kan i området ved Stationsterminalen opføres et hotel og kongrescenter m.v. i overensstemmelse med lov om udbygning af Københavns Lufthavn.

Der kan endvidere etableres en varmecentral/vekslerstation.

Etablering af detailhandel inden for område D4 forudsætter tilvejebringelse af et kommuneplantillæg i overensstemmelse med regionplanlægningen.

Bebyggelsesprocenten må for området under ét ikke overstige 150.

Bebyggelsens facadehøjde må ikke overstige 18 meter, og taghøjden må ikke overstige 22 meter. Der kan opføres en hotelbygning i en højde på indtil 45 meter.

Der skal sikres mulighed for etablering af mindst én parkeringsplads pr. 200 m² etageareal. Opholdsarealerne skal udgøre mindst 10 procent af bygningernes etageareal.

Område 9.D5 kan anvendes til lufthavnsformål samt trafik anlæg i overensstemmelse med lov om udbygning af Københavns Lufthavn, Kastrup, og lov om anlæg af fast forbindelse over Øresund, samt til depot for restprodukter fra afsvovlingsanlæg. Det med skravering viste areal, 9.D3a, kan dog – jf. kommuneplantillæg nr. 20 – indtil færdiggørelsen af Øresundsforbindelsen alene anvendes til produktionsområde i forbindelse med etableringen heraf, samt til etablering af klargøringscenter. Derefter kan arealerne anvendes til klargøringscenter, til depot for restprodukter fra afsvovlingsanlæg og til lufthavnsformål.

Vejforbindelse til lufthavnens Østafsnit skal etableres fra nord i forlængelse af den eksisterende Kystvej i lufthavnens Nordafsnit.

Godkendt af miljø- og energiministeren

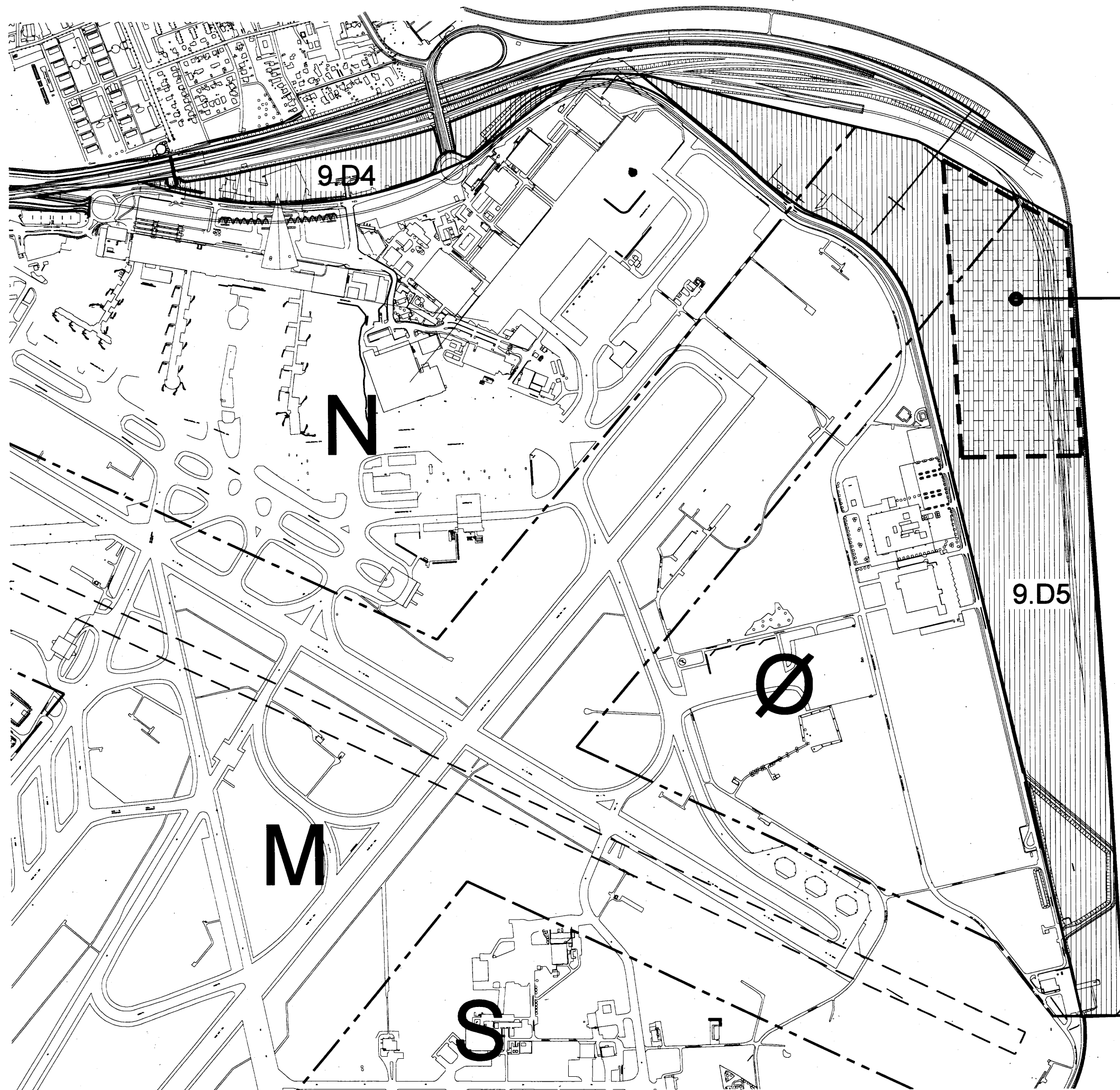
30 APR. 1997

København, den

Jv. d. Huk.

Kirsten Andersen

Kommuneplantillæget er offentligt bekendtgjort 6. maj 1997 i Aamagerbladet, Dragør Nyt, Aktuelt, Berlingske Tidende, Børsen og Politiken



9.D3a

9.D5

MAL 1:10.000



TILLÆG NR. 25 TIL KOMMUNEPLAN 1987 - 97 FOR
TÅRNBY KOMMUNE FOR 2 OMRÅDER VED
KØBENHAVNS LUFTHAVN KORTBILAG