

På den anden side må planlægningen samtidig være så konkret, at det ikke vil blive nødvendigt med supplerende planlægning, hver eneste gang noget nyt skal bygges.

På grund af lufthavnsanlæggets særlige karakter vil det ved udarbejdelse af større lokalplaner inden for lufthavnens område fortsat være miljøministeren, der forestår lokalplanarbejdet.

#### *Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser*

##### *Til § 1*

Til nr. 1:

Som det fremgår af de almindelige bemærkninger til lovforslaget, vil etableringen af Øresundsforbindelsen og dettes tilslutningsanlæg ved Københavns Lufthavn indebære, at visse arealer, der støder op til lufthavnens nuværende grænser, bliver disponible.

Dette sker dels som følge af ekspropriation til tilslutningsanlæg til Øresundsforbindelsen af et antal ejendomme i boligområderne nord for lufthavnen, som afskæres ved etableringen af Øresundsforbindelsens tilslutningsanlæg, dels ved en opfyldning af søterritoriet øst for lufthavnen.

Sidstnævnte område vil i øvrigt overlape den opfyldning af søterritoriet ved lufthavnens nordøstlige hjørne, som kan foretages i henhold til den gældende udbygningslovs § 2.

De nye arealer vil i det omfang, de ikke skal anvendes til landanlæggene til Øresundsforbindelsen og dennes tilslutningsanlæg, med fordel kunne indtages i den videre udbygning af lufthavnen. Med hensyn til anvendelsesmulighederne for disse arealer henvises til bemærkningerne under nr. 3 til § 3 litra b og c nedenfor.

Til nr. 2:

For at opnå den større fleksibilitet ophæves byggezoneerne i udbygningslovens kortbilag, og retningslinjerne i lovens § 3 for anvendelsen af lufthavnens arealer ændres samtidig.

På den tidligere omtalte kortskitse er lufthavnssområdet opdelt i de 4 geografiske hovedafsnit, som det eksisterende banesystem inddeler lufthavnen i.

Til nr. 3:

Til § 3 litra b: Den umiddelbare anledning til forslaget om en justering af udbygningslovens bestemmelser om disponeringen af lufthavnens arealer er som nævnt placeringen og udformningen af det sammenbyggede stations- og terminalanlæg, der skal opføres i Københavns Lufthavn i tilknytning til Øresundsforbindelsen.

Den forudsatte tætte integration mellem stationen og lufthavnens terminalkompleks vil kræve opførelse af et bygningsanlæg til passager ekspedition på det område foran lufthavnen, som i udbygningsloven er disponeret til tilkørsels- og parkeringsanlæg. Jernbaneanlægget og stationsbygningen i Københavns Lufthavn vil således beslaglægge visse af lufthavnens nuværende arealer og medføre en begrænsning i den oprindeligt planlagte udnyttelse af vejforpladsområdet til parkeringsanlæg. Sådanne bør derfor tillige kunne etableres på de nye arealer nord for lufthavnen, og det åbnes der mulighed for ved den forelåede ændring af udbygningsloven.

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 konferencfaciliteter, hotel, butikcenter og andre fremtidige aktiviteter, som har en forretningsmæssig sammenhæng med lufthavnssdriften.

Planlægningen for nordafsnittet, hvor bygningsanlæggene til ekspedition af lufthavnens passagerer er samlet, vil i øvrigt fremover koncentrere sig om en udbygning af lufthavnens udenrigsterminalkompleks.

Som allerede forudsat i udbygningsloven skal denne udbygning, der både omfatter en udvidelse af det bestående ankomstområde og etablering af et helt nyt afgangsområde, ske ved en østvendt udbygning i tilslutning til det nuværende terminalkompleks.

Dette vil indebære en central placering af jernbanestationen imellem to afgangsområder i det fremtidige terminalkompleks.

Medens den overordnede placering af de fremtidige anlæg, som skal indgå i det samlede terminalkompleks, således lægges fast, bør der med hensyn til den nærmere placering samt med hensyn til udformningen og indretningen af disse anlæg levnes en betydelig frihed i planlægningen.

Den teknologiske udvikling i luftfarten og den konkurrencemæssige situation, internationale lufthavne befinder sig i, har på mange måder påvirket og skærpet kravene til effektivitet i ekspeditionssystemerne og fleksibilitet i indretningen af disse. Derfor bør udformningen af terminalkomplekset ikke fremover på forhånd fastlægges med en nøjagtighed, som det hidtil har været tilfældet i udbygningslovens kortbilag.

Samme grundlæggende betragtninger kan anføres med hensyn til udbygningen af terminalområdet i