

KØBENHAVNS LUFTHAVNE A/S
Lufthavnsboulevarden 6
2770 Kastrup

Att. Jasper Maaholm

Miljøvurdering & Plan
J.nr. 2026 - 14263
Ref. SOWAA
25. august 2026

Afgørelse om, at udvidelse af eksisterende asfaltfræsdepot ikke er omfattet af krav om miljøvurdering

Styrelsen for Grøn Arealomlægning og Vandmiljø (SGAV) har den 4. februar modtaget Københavns Lufthavne A/S ansøgning om udvidelse af eksisterende asfaltfræsdepot via Tårnby Kommune. Det eksisterende asfaltfræsdepot har vist sig at være for lille, hvorfor det ønskes udvidet og opdelt i flere fraktioner.

Afgørelse

SGAV har på baggrund af en screening vurderet, at projektet ikke vil kunne påvirke miljøet væsentligt og derfor ikke er omfattet af krav om miljøvurdering. Afgørelsen er truffet efter § 21 i miljøvurderingsloven¹.

Afgørelsen er ikke en tilladelse, men alene en afgørelse om, at projektet ikke skal gennemgå en miljøvurderingsproces. Bygherre har ansvar for at indhente eventuelle nødvendige tilladelser og dispensationer for at realisere projektet.

Screeningen er gennemført med udgangspunkt i det projekt, som er beskrevet i ansøgningen og sagens øvrige bilag, og på baggrund af de miljømæssige forudsætninger, som er gældende på screeningstidspunktet. Hvis projektet ændres, er bygherre forpligtet til at ansøge igen med henblik på at få afgjort, om ændringen er omfattet af krav om miljøvurdering.

Afgørelsen bortfalder, hvis den ikke er udnyttet inden 3 år efter, at den er meddelt eller ikke har været udnyttet i 3 på hinanden følgende år, jf. miljøvurderingslovens § 39.

¹ LBK nr. 4 af 03/01/2023 om miljøvurdering af planer og programmer og af konkrete projekter (VVM).

1 Sagens oplysninger

Ansøgningen er indgivet i henhold til § 18 i miljøvurderingsloven. Ansøgningen er fremsendt til SGAV, som varetager kommunalbestyrelsens opgaver og beføjelser for det konkrete projekt, jf. § 3, stk. 1, nr. 1 i miljøvurderingsbekendtgørelsen², da staten er bygherre (jf. § 2, nr. 3). Det ansøgte projekt er omfattet af bilag 2, pkt. 13.a i miljøvurderingsloven vedr. Ændringer eller udvidelser af projekter i bilag 1 eller nærværende bilag, som allerede er godkendt, er udført eller er ved at blive udført, når de kan have væsentlige skadelige indvirkninger på miljøet (ændring eller udvidelse, som ikke er omfattet af bilag 1).

Bygherre har leveret supplerende oplysninger til sagen i perioden 19. juni til 3. juli. Sagens dokumenter omfatter bygherres ansøgning (bilag 1), projektbeskrivelse (bilag 2), kortmateriale (bilag 3), supplerende oplysninger (bilag 4), landzonetilladelse (bilag 5), Tårnby Kommunes udkast til miljøgodkendelse (bilag 6) samt vurdering af forekomst af beskyttede arter ved CPH (bilag 7).

2 Projektbeskrivelse

Projektet omfatter etablering af et nyt asfaltfræsdepot i lufthavnens Sydømråde (se Figur 2.2). Københavns Lufthavn har allerede et asfaltfræsdepot, som blev etableret i 2015. Et øget fokus på bæredygtigt byggeri og genanvendelse af materialer gennem de seneste år har medført, at det eksisterende asfaltfræsdepot har vist sig at være for lille, hvorfor det ønskes udvidet. Oversigtskort fremgår af Figur 2.1.

Bygherre oplyser, at det eksisterende depot er opført til opbevaring af asfaltfræs og andre grus lignende materialer til efterfølgende genbrug. Materialerne, der opbevares, kommer fra diverse anlægsprojekter i lufthavnen i forbindelse med f.eks. renovering af belægninger på veje, rullevej og baner m.v. De opbevares på depotet, indtil andre anlægsprojekter benytter materialerne som en del af deres belægningsopbygning. Det eksisterende depot består af en forplads (ca. 1000 m²) til brug for manøvrering af tilkørende køretøjer samt omflytning af materialer. Der må ikke henlægges materialer på forpladsen. Endvidere findes et omlasterareal (ca. 550 m²), hvor tilkørte materialer kan aflæsses og sorteres, inden de flyttes til depotområdet (ca. 1700 m²) for opmagasinering.



Figur 2.1 Oversigtskort over projektområdet (rød prik) fra ansøgningen.

² BEK nr. 1608 af 09/12/2024 vedr. bekendtgørelse om miljøvurdering af planer og programmer og af konkrete projekter.

Det nye depot vil blive omkranset og inddelt af ca. 3 meter høje megasilo elementer, som ved det eksisterende depot (se Figur 2.4 og Figur 2.5). Depotet er placeret udendørs og uden overdækning.

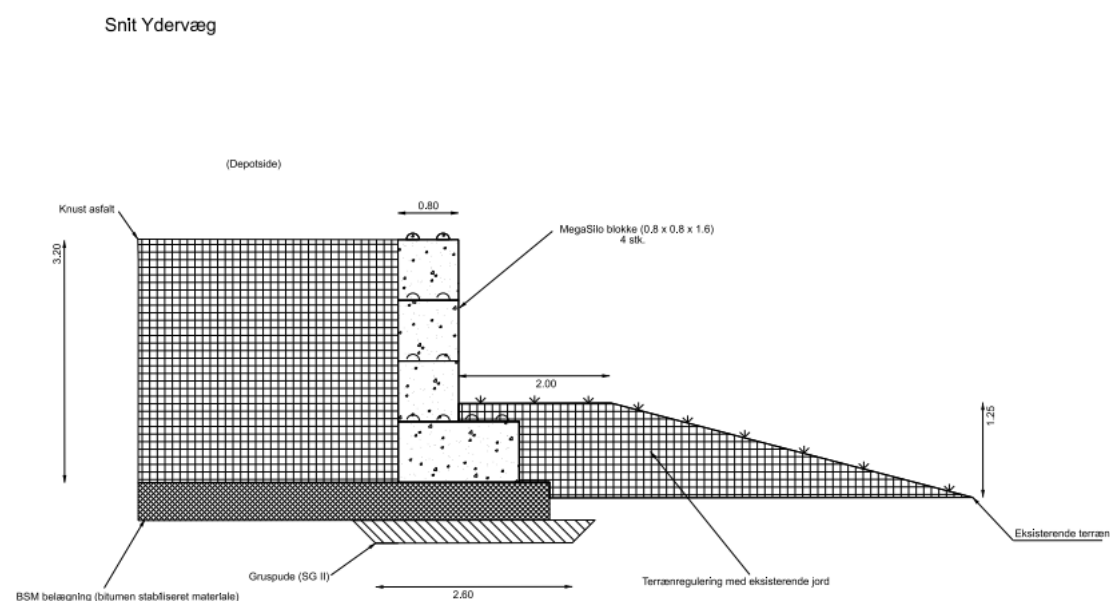


Figur 2.4 Visualisering af megasilo elementer i model 80 (160 x 80 x 80 cm).

Depotets driftstid vil være hele døgnet, da tilkøring af materialer afhænger af tidsplaner for anlægsprojekter. Depotet skal benyttes til opbevaring af genbrugsmaterialer til anvendelse i nye belægninger. Der opbevares kun materialer til genanvendelse. I depotet vil der blive opbevaret opbrudt beton og asfaltmaterialer i både flager og knust version samt asfaltfræs. Dertil opbevares opgravet sand og grusmaterialer. Sand og grusmaterialer der forventes forurenede placeres ikke i depotet.

Bygherre oplyser, at neddeling og knusning ikke sker på specifikke tidspunkter, men efter behov alt efter hvilke anlægsprojekter, der udføres inden for lufthavnens område. Knuseanlægget opsættes, når der er tilstrækkelig med belægning, som skal behandles. Det har ikke en fast lokalitet i lufthavnen, men tilkaldes ude fra. Der er ingen tanke i depotet og der foretages ikke tankning. Der etableres heller ikke vaskepladser, ligesom der ikke oplagres noget olie eller andet farligt affald.

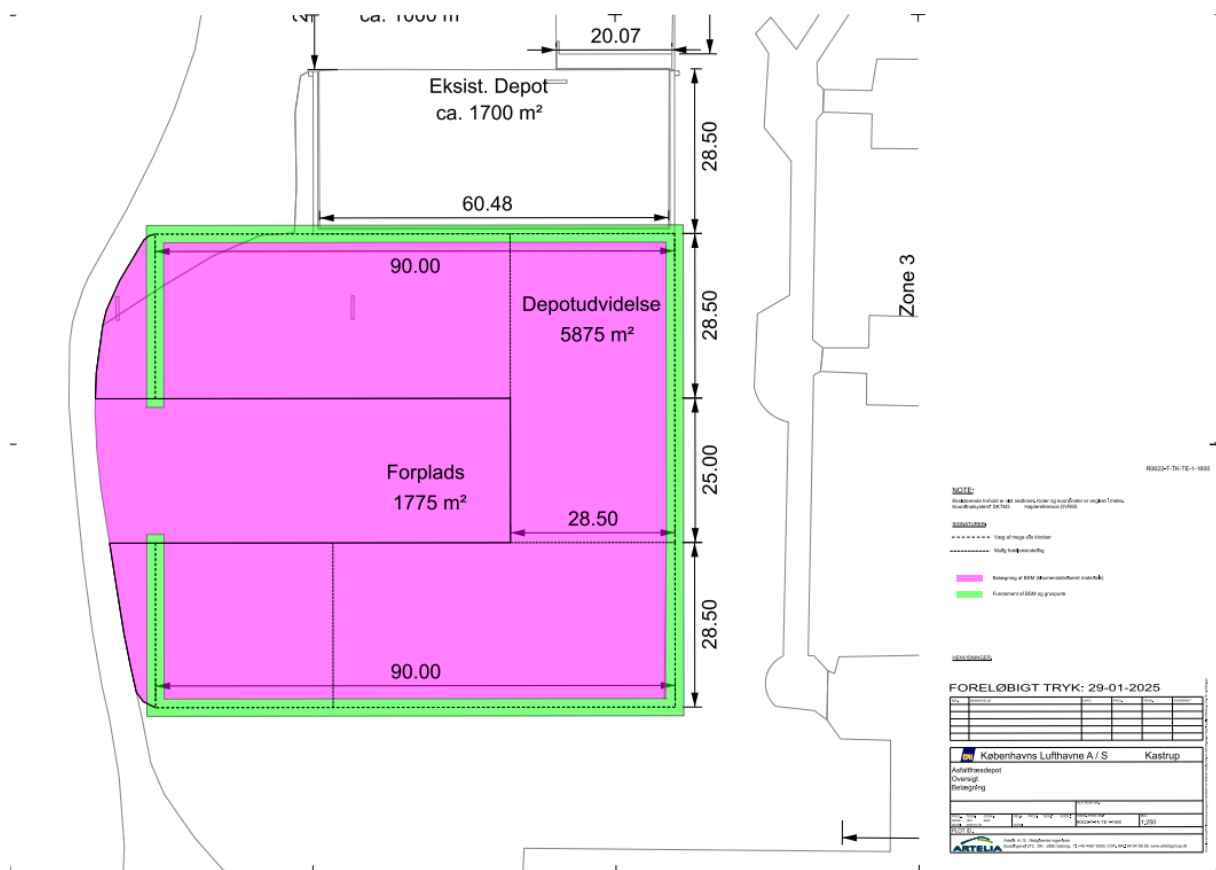
Projektet kræver en miljøgodkendelse ved Tårnby Kommune.



Figur 2.5. Tværsnit af ydervæg jf. Bilag 3.

2.2 Belægning

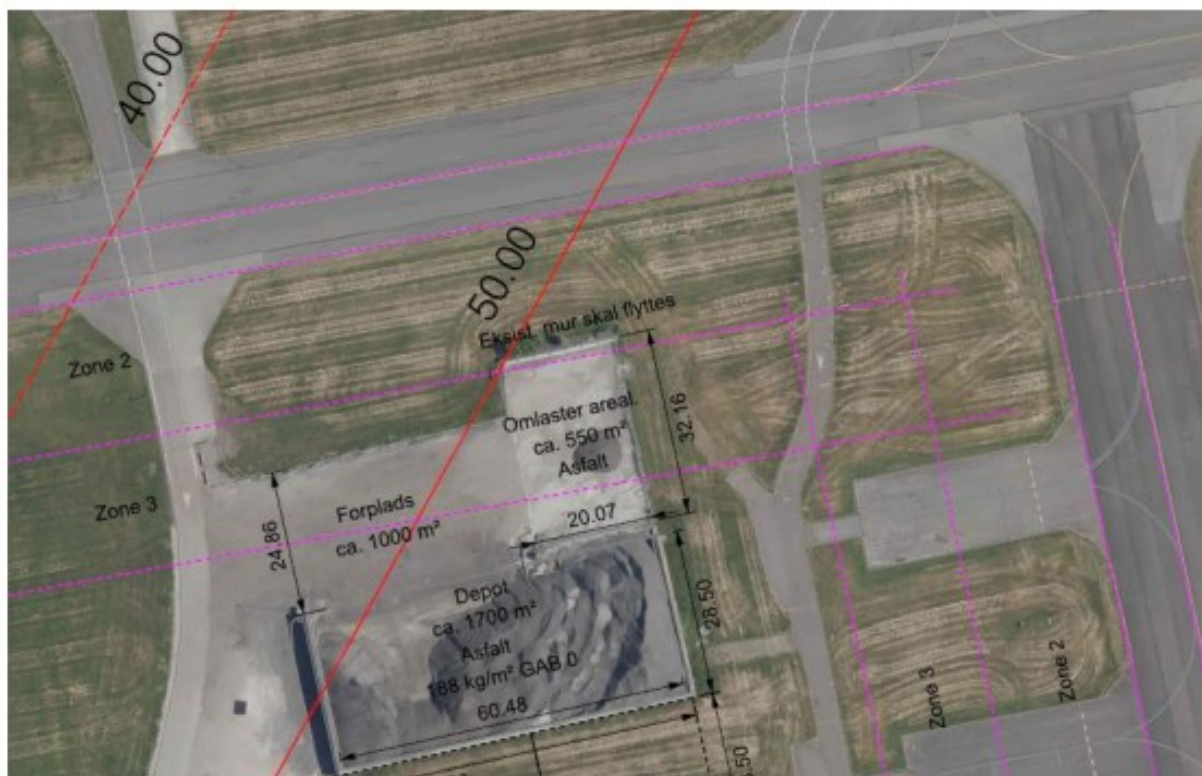
Bygherre oplyser, at asfaltdepotet skal have stabil bund, så belægning og det opbevarede knuste asfaltfræs ikke blandes og så der kan ske kontrolleret afledning af nedbør. Belægningen vil bestå af asfaltslidlag øverst, dernæst bitumen stabiliseret materiale (BSM) og stabilt grus i form af knust beton nederst. Se Figur 2.6 over projektets belægningsopbygning.



Figur 2.6. Projektets belægningsopbygning. Belægning af bitumenstabiliseret materiale (pink) og fundament af bitumenstabiliseret materiale og gruspude (grøn).

2.3 Flytning af mur

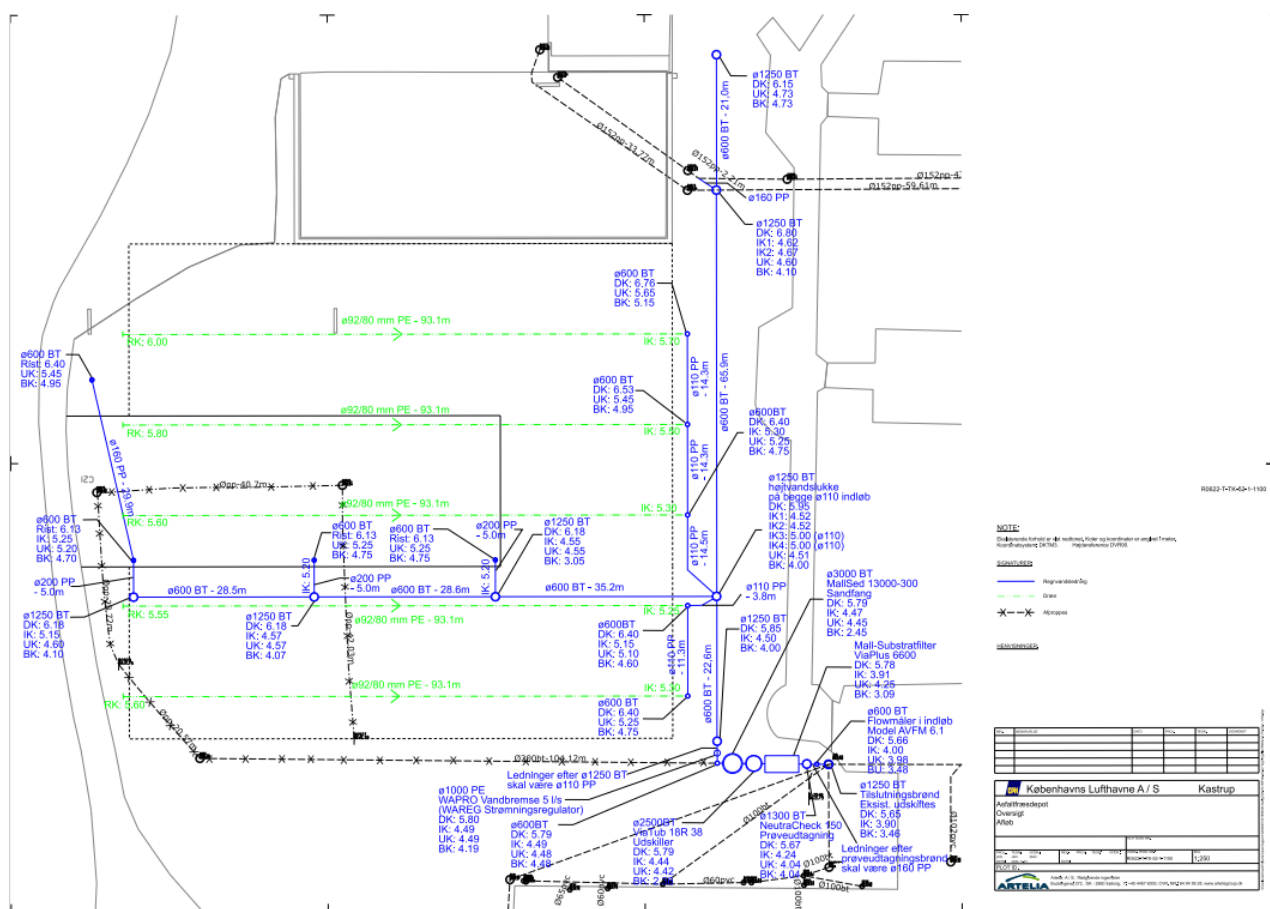
Der er etableret en mur nord for den eksisterende omlæsseplads, som kolliderer med sikkerhedslinjerne for Københavns Lufthavn. Bygherre oplyser, at depotet ikke må være beliggende i zone 2, hvorfor den eksisterende mur flyttes mod syd i forbindelse med projektet.



Figur 2.7 Eksisterende asfaltfræsdepot.

2.4 Afløb

Udvidelsen af asfaltfræsedepotet kræver etablering af et renseanlæg til rensning af overfladevand fra det eksisterende og det udvidede depot. For at sikre et flow på maksimum 5 L/s, ledes overfladevandet først gennem en vandbremse. Selve renseanlægget består af et sandfang, en olieudskiller og en filterenhed bestående af et substratfilter, der skal forbedre vandkvaliteten, inden overfladevandet fra depotet blandes med overfladevand fra omkringliggende arealer. Inden udledning til lufthavnens eksisterende overfladevandssystem, ledes vandet forbi en prøvetagningsbrønd. Vandet ledes til slut til det eksisterende overfladevandssystem, som ender ved udledningspunkt i Øresund. Se Figur 2.8 for oversigt over afløb.



Figur 2.8. Oversigt over afløb jf. bilag 3.

Den samlede depotudvidelse herunder også afvandingssystem kræver en miljøgodkendelse ved Tårnby Kommune. Se Tårnby Kommunes udkast til miljøgodkendelse på bilag 6.

2.5 Arealanvendelse, overjordiske anlæg og servitutter

Projektområdet er beliggende inden for Københavns Lufthavn på matr.nr. 130a Maglebylille By, Tårnby, der i kommuneplanramme 4.T01 er udlagt som tekniske anlæg, trafikanlæg og lufthavnserhverv i landzone samt delområde Syd A i Lokalplan KLK97 for Københavns Lufthavn. Projektet kræver således en landzonetilladelse ved Tårnby Kommune (se bilag 5).

Bygherre (Københavns Lufthavne A/S) er også ejer af det areal, som projektet omfatter. Projektet vil ikke medføre ændringer for områdets overordnede arealanvendelse. Arealet, hvorpå det udvidede asfaltfræsdepot er placeret, er ikke befæstet men fremstår med kort græs. Nye arealer som befæstes ved projektet udgør ca. 7.700 m², således at det fremtidige samlede befæstede areal med asfaltfræsdepot udgør i alt ca. 11.000 m².

Udvidelse af asfaltdepotet vurderes at være i overensstemmelse med bestemmelserne i Lokalplan KKK97 for delområde Syd A (se afsnit 19).

2.6 Beplantning

Projektet indbefatter hverken fældning af træer eller rydning af eksisterende levende hegn for at gøre plads til anlægsarbejdet. Der etableres ej heller beplantningsbælte i forbindelse med projektet.

2.7 Trafik- og adgangsforhold

Til- og frakørsel af materialer i forbindelse med udvidelse af asfaltfræsdepotet foregår inden for lufthavnens afspærrede områder. Projektet vil således ikke medføre trafikale foranstaltninger, som f.eks. hastighedsnedsættelser, midlertidige lysreguleringer, vejspærringer mv., der vil kunne medføre væsentlige påvirkninger uden for lufthavnens afspærrede områder.

3 Tidsplan og varighed af anlægsarbejdet

Arbejdet vil foregå på hverdage inden for normal arbejdstid fra kl. 7-18 i henhold til Tårnby Kommunes forskrift for støvende, støjende og vibrerende midlertidige aktiviteter for varelevering, bygge- og anlæg³. Anlægsarbejdet udføres i perioden fra september 2026 til januar 2027. Ved uheld som f.eks. oliespild kan der være arbejde uden for normal arbejdstid for at afbøde eventuelle skader fra uheldet.

4 SGAV's vurdering

SGAV har på baggrund af ansøgningsmaterialet vurderet, at projektet ikke vil medføre en væsentlig indvirkning på miljøet, og derfor ikke kræver udarbejdelse af en miljøvurdering. Dette er uddybet og begrundet nedenfor.

5 Målsatte vandforekomster

Projektets påvirkninger på alle direkte og nedstrøms berørte vandområder kan potentielt medføre tilstandsændringer eller forhindre målopfyldelse for det enkelte målsatte vandområde, jf. lov om vandplanlægning og indsatsbekendtgørelsen.

5.1 Aktiviteter der kan påvirke vandforekomster

Potentielle påvirkninger fra projektet, der direkte eller indirekte kan påvirke målsatte vandforekomster i eller nær projektområdet, er midlertidige eller permanente udledninger forbundet med anlægs- og driftsarbejdet. De potentielle påvirkninger, der er relevante for vurderingen af den enkelte vandforekomst, inddrages i relevante afsnit.

5.2 Grundvandsforekomster

Grundvandsmagasinerne opdeles i tre typer; terrænnære, regionale og dybe. Alle grundvandsforekomster er målsat til god kvantitativ tilstand og god kemisk tilstand. Projektområdet krydser 2 terrænnære

³ [Forskrift for støvende, støjende og vibrerende midlertidige aktiviteter for varelevering, bygge- og anlæg](#)

grundvandsforekomster og der findes ikke regionale eller dybe grundvandsforekomster i området. Grundvandsforekomsternes ID og aktuelle tilstande fremgår af Tabel 5.1.

Tabel 5.1. Oversigt over de grundvandsforekomster, som projektområdet krydser, og deres aktuelle tilstande.

Navn (DK ID)	Typologi	Kvantitativ tilstand	Kemisk tilstand (årsag til manglende målopfyldelse)
DK203_dkms_3019_ks	Terrænnær	God	Ringe (BTEXN og chlorerede opløsningsmidler) Ukendt tilstand for Krom og Kviksølv
DK204_dkms_3583_kalk	Terrænnær	Ringe	Ringe (pesticider og påvirkning af drikkevand med pesticider) Ukendt tilstand for Krom og Kviksølv

Terrænnært grundvand er (jf. Retningslinjer for udarbejdelse af vandområdeplaner 2021-2027 efter genbesøget) defineret som grundvandsforekomster, som omfatter mindst ét grundvandsmagasin med direkte kontakt til vandløb, søer eller potentielt grundvandsafhængige terrestriske økosystemer eller hav og fjord, som defineret af GeoDanmark-afgrænsning, samt at forekomsten har et overfladeareal mindre end 250 km², eller grundvandsforekomster, som ikke har kontakt til overfladevandområder eller grundvandsafhængige terrestriske økosystemer, og hvis middelfstanden fra terræn til overfladen af grundvandsforekomsten er mindre end 25 meter.

Den terrænnære grundvandsforekomst DK204_dkms_3583_kalk har ringe kemisk tilstand grundet pesticider jf. Tabel 5.1. Bygherre oplyser, at der som en del af projektet ikke udledes eller anvendes miljøfarlige forurenende stoffer, herunder pesticider. Der vil ikke være behov for midlertidig grundvandssænkning, ligesom projektet ikke vil medføre permanent grundvandssænkning. Projektet vil ej heller medføre påvirkninger fra okker, da projektområdet er beliggende uden for områder med risiko for okkerudledning.

Grundvandsforekomsterne som udgør hhv. 31,3 km² og 94,7 km² vurderes ikke påvirket kvantitativt af, at overfladevand fra asfaltfræsdepotets belægning med et areal på ca. 11.000 m² fremadrettet føres til overfladeafvandingsystem med udløb i Øresund i stedet for den eksisterende til nedsivning af overfladevand til det terrænnære grundvand. Der vil desuden hverken ske permanent eller midlertidig grundvandssænkning. Grundvandsforekomsternes kemiske tilstande vurderes ej heller at blive påvirket af projektet, da der ikke vil ske nedsivning af overfladevand, idet overfladevandet ledes til rensesanlæg, der kobles på eksisterende overfladevandssystem med udløb i Øresund samt da der i projektets anlægs- og driftsfase ikke vil blive udledt eller anvendt miljøfarlige forurenende stoffer, herunder pesticider. SGAV vurderer, at projektet således ikke hindrer målopfyldelse eller medfører risiko for at forringe eksisterende grundvandstilstande hverken kemisk eller kvantitativt.

5.3 Målsatte vandløb

De potentielle påvirkninger af de målsatte vandløb afhænger af om vandløbet berøres direkte eller om vandløbet er nedstrøms beliggende. Projektområdet krydser hverken med målsatte- eller beskyttede vandløb. Det nærmeste målsatte vandløb er Harrestrup Å (ID 09876), som er beliggende over 9,5 km fra projektområdet. Der er ikke hydrologisk forbindelse til Harrestrup Å eller andre målsatte vandløb, hvorfor projektaktiviteterne ikke vil medføre ændringer i tilstandsklassen for målsatte vandløbs kvalitetselementer.

5.4 Målsatte søer

Nærmeste målsatte sø, Grønjordssø (ID 808) er beliggende 6,2 km nordvest for projektområdet. Der er ikke hydrologisk forbindelse til Grønjordssø eller andre målsatte søer, hvorfor projekttaktiviteterne ikke vil medføre ændringer i tilstandsklassen for målsatte søers kvalitetselementer.

5.5 Målsatte kystvande

Nærmeste målsatte kystvand, Nordlige Øresund (ID 6), er beliggende 1 km øst for projektområdet. Se oversigt over kvalitetselementernes tilstand for Nordlige Øresund i Tabel 5.2. Oversigt over kvalitetselementernes tilstand for Nordlige Øresund. NSS står for nationalt specifikke stoffer. Vandets klarhed og iltindhold er ”ikke-anvendelig”, da der ikke foreligger tilstrækkelige data for de biologiske kvalitetselementer.

*Tabel 5.2. Oversigt over kvalitetselementernes tilstand for Nordlige Øresund. NSS står for nationalt specifikke stoffer. Vandets klarhed og iltindhold er ”ikke-anvendelig”, da der ikke foreligger tilstrækkelige data for de biologiske kvalitetselementer. *Årsagen til manglende målopfyldelse af den kemiske tilstand skyldes stofferne BDE, benz(a)pyren, antracen, cadmium, kviksølv, bly, nikkel og naphthalen.*

Navn (DK ID)	Alger	Rodfæstede planter	Bunddyr	Iltforhold	Vandets klarhed	NSS	Samlet økologisk tilstand	Kemisk tilstand (årsag til manglende målopfyldelse)
Nordlige Øresund (ID 6)	Moderat	Moderat	Moderat	Ikke anvendelig		Ikke-god	Moderat	Ikke-god

Årsagen til manglende målopfyldelse af kystvandets kemiske tilstand skyldes stofferne BDE, benz(a)pyren, antracen, cadmium, kviksølv, bly, nikkel og naphthalen. Bygherre oplyser, at projektet ikke udleder disse førnævnte stoffer eller andre miljøfarlige forurenende stoffer, hvorfor det er bygherres vurdering, at den kemiske tilstand for Nordlige Øresund ikke vil forringes som følge af projektet.

Projektet vurderes ikke at medføre fysisk påvirkning af det målsatte kystvand, da gravearbejdet i forbindelse med nærværende projekt foretages i en afstand af ca. 1 km fra Nordlige Øresund.

Der er hydrologisk forbindelse fra projektområdet til kystvandet, idet overfladevand fra projektområdets befæstede arealer ledes til renseanlægget, der er forbundet med eksisterende overfladevandssystem med udløb (i udledningspunkt U8) i Øresund. Potentielle påvirkninger fra projektet, der indirekte kan påvirke det målsatte kystvand, vurderes således at kunne udgøre midlertidige eller permanente udledninger af overfladevand forbundet med anlægs- og driftsarbejdet. Det er dog SGAV's vurdering, at projektet ikke vil have en væsentlig påvirkning på nærmeste målsatte kystvand, som følge af nedenstående vurdering.

Kystvandområdet Nordlige Øresund (ID 6) har jf. vandområdeplanerne 2021-2027 efter genbesøget en målbelastning på 1.149,1 ton N/år. Kystvandet Nordlige Øresund har ikke et indsatsbehov jf. vandområdeplanerne 2021-2027 efter genbesøget.

Bygherre har i ansøgningen foretaget en vurdering af projektets potentielle kvælstofpåvirkning. Bygherre har baseret sin beregning på atmosfæriske kvælstofdeponeringsværdier for Tårnby Kommune svarende til 7,7 kg N/ha pr. år jf. data fra Aarhus Universitet.

Projektet indebærer en udvidelse af det befæstede areal ved asfaltdepotet med 7.700 m² (0,77 ha). Med udgangspunkt i, at 2024 anses for et repræsentativt år for den atmosfæriske kvælstofdeposition i Tårnby Kommune, opgør bygherren den samlede årlige deposition til 5,93 kg N/år ($7,7 \text{ kg N/ha} \times 0,77 \text{ ha}$). Da afløbskoefficienten for befæstede arealer (asfalt og tage) er 1, mens den for græs er 0,1, vil projektet medføre en øget afstrømning af deponeret kvælstof. Ved anvendelse af en konservativ faktor på 0,9 beregnes den øgede kvælstofbelastning til Nordlige Øresund til 5,34 kg N/år ($5,93 \text{ kg N/år} \times 0,9$).

Bygherre vurderer, at den øgede udledning som værende undseelig og ikke vil medføre en væsentlig påvirkning på kystvandområdet Nordlige Øresund eller de tilstødende vandområder.

Bygherre oplyser, at projektets overfladevand håndteres via lufthavnens overfladevandssystem både under anlægs- og driftsfasen. I forbindelse med nærværende projekt etableres der på overfladevandssystemet fra asfaltfræsdepotet et selvstændigt renseanlæg før udledning til det øvrige overfladevandssystem. Det eksisterende asfaltfræsdepot tilsluttes også dette renseanlæg, således at overfladevand fra begge depotområder renses i driftsfasen. Bygherre vurderer derfor, at projektet vil forbedre kvaliteten af afledt overfladevand fra området.

Tårnby Kommune oplyser i udkast til miljøgodkendelse (se bilag 6), at der ved udvidelse af depotet er behov for at etablere et renseanlæg. Der er i udkast til Tårnby Kommunes miljøgodkendelse stillet vilkår om et prøvetagningsprogram det første år efter etablering af anlægget. Prøvetagningsprogrammet afspejler, efter Tårnby Kommunes vurdering, overfladevandets sammensætning. Der er besluttet et aktionsniveau i prøvetagningsprogrammet, hvor aktionsniveauet svarer til gældende miljøkvalitetskrav for stofferne i havvand, da udledningspunkt U8 har udledning til havet. Tårnby Kommune har desuden stillet vilkår om en handleplan, hvis det viser sig, at aktionsniveauet ikke kan overholdes efter den etablerede rensemetode. Tårnby Kommune oplyser, at aktionsniveauet ikke er en grænseværdi for stofferne, men et niveau der udløser udarbejdelse af en handleplan. Handleplanen skal godkendes af Tårnby Kommune, før der iværksættes tiltag. Tårnby Kommune vurderer, at det med de fastsatte vilkår sikres, at der fra afledningen af overfladevand fra asfaltoplagspladsen ikke vil blive afledt stofkoncentrationer, som vil kunne være en hindring for opfyldelse af målsætningen for Øresund, jf. vandområdeplanerne 2021-2027 efter genbesøget.

SGAV er på det foreliggende grundlag enig i vurderingen af, at projektet ikke vil have en væsentlig påvirkning på Nordlige Øresund, da der i forbindelse med projektet etableres et renseanlæg, der skal sikre, at der fra afledningen af overfladevand fra asfaltfræsdepotet ikke vil blive afledt stofkoncentrationer, som vil kunne være en hindring for opfyldelse af målsætningen for det målsatte kystvand. Ligeledes vurderer SGAV, at udledningen af kvælstof som følge af projektet er af så små mængder, at udledningen af kvælstof ikke vil hindre målopfyldelsen for kystvandet.

5.6 Samlet vurdering af målsatte vandforekomster

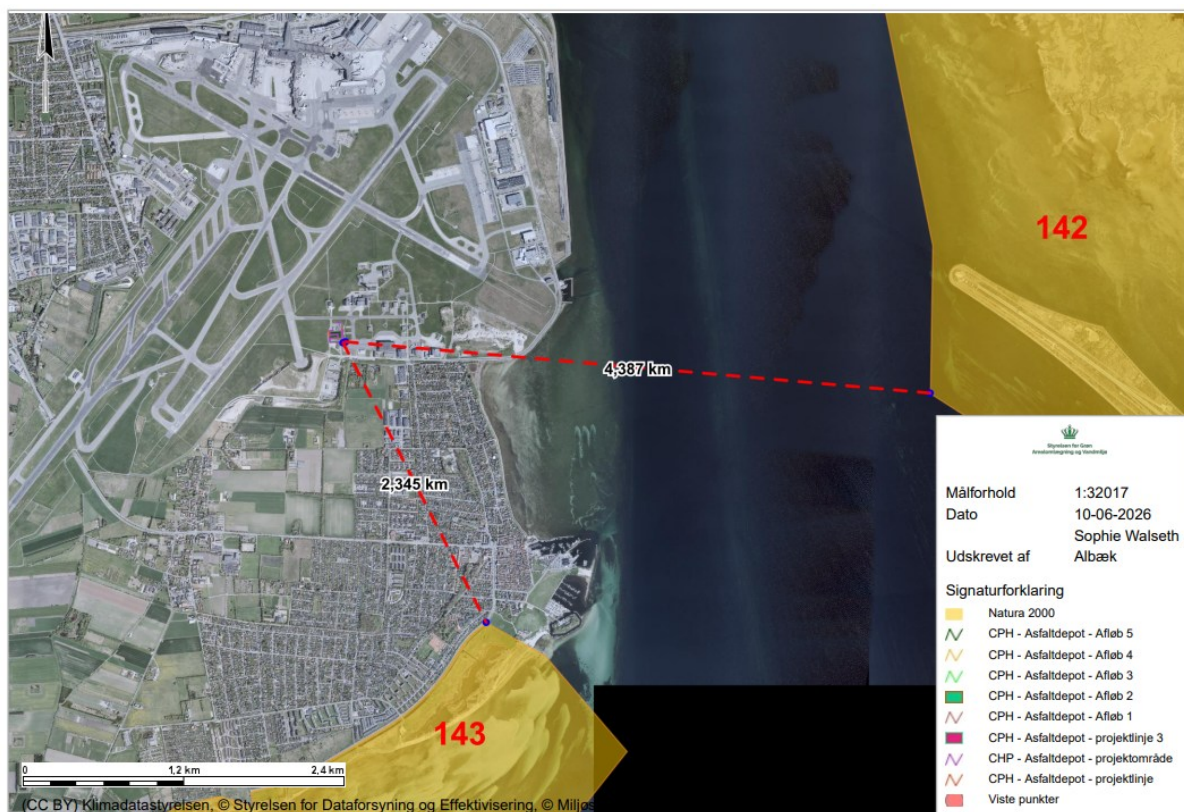
SGAV vurderer, på baggrund af ovenstående afsnit om målsatte vandforekomster, at projektet hverken i anlægs- eller driftsfasen vil medføre påvirkninger, der kan forringe den aktuelle tilstand eller forhindre målopfyldelse for de berørte målsatte vandforekomster, jf. lov om vandplanlægning og indsatsbekendtgørelsen.

6 Havstrategi

Projektet påvirker ikke havstrategidirektivets 11 deskriptorer. Det er vurderet, at nærmeste kystvand, Nordlige Øresund, ikke påvirkes af projektet (se afsnit 5.5). Det er SGAV's vurdering, at projektet hverken i anlægs- eller driftsfasen medfører væsentlige påvirkninger på havstrategidirektivets 11 deskriptorer og projektet forhindrer derfor ikke god miljøtilstand i havets økosystemer, jf. havstrategiloven.

7 Væsentlighedsvurdering af Natura 2000

Bygherre oplyser, at nærmeste Natura 2000-områder er N143 (Vestamager og havet syd for) og N142 (Saltholm og omliggende hav), som ligger hhv. ca. 2,3 km syd for og ca. 4,4 km øst for projektområdet. N143 indeholder habitatområde H127, mens N142 omfatter habitatområde H126 og fuglebeskyttelsesområde F110. Alle habitatområder har til formål at beskytte og genoprette en gunstig bevaringsstatus for bestemte naturtyper og arter af dyr og planter, mens fuglebeskyttelsesområderne har til formål at beskytte bestemte fuglearter, der eksempelvis er følsomme over for ændringer af levesteder.



For hvert habitat- og fuglebeskyttelsesområde gælder et udpegningsgrundlag, som rummer væsentlige forekomster af arter og naturtyper, der er omfattet af naturdirektiverne. Udpegningsgrundlaget for H127 omfatter 10 naturtyper og 1 art (se Tabel 7.1), mens udpegningsgrundlaget for H126 omfatter 7 naturtyper og 3 arter (se Tabel 7.2) og udpegningsgrundlaget for F110 omfatter 20 fugle (se Tabel 7.3).

Tabel 7.1. Udpegningsgrundlaget for H127. Tal i parentes henviser til de talkoder, som benyttes for naturtyper og arter i habitatdirektivets bilag 1 og 2. * angiver, at der er tale om en prioriteret naturtype eller art.

Udpegningsgrundlag for Habitatområde nr. 127		
Naturtyper:	Sandbanke (1110)	Lagune* (1150)
	Bugt (1160)	Enårig strandengsvegetation (1310)
	Strandeng (1330)	Grå/grøn klit* (2130)
	Klittavning (2190)	Kransnålalge-sø (3140)
	Kalkoverdrev* (6210)	Surt overdrev* (6230)
Arter:	Skæv vindelsnegl (1014)	

Tabel 7.2. Udpegningsgrundlag for H126. Tal i parentes henviser til de talkoder, som benyttes for naturtyper og arter i habitatdirektivets bilag 1 og 2. * angiver, at der er tale om en prioriteret naturtype eller art.

Udpegningsgrundlag for Habitatområde nr. 126		
Naturtyper:	Sandbanke (1110)	Lagune* (1150)
	Bugt (1160)	Rev (1170)
	Enårig strandengsvegetation (1310)	Strandeng (1330)
	Kalkoverdrev* (6210)	
Arter:	Gråsæl (1364)	Spættet sæl (1365)
	Marsvin (1351)	

Tabel 7.3. Udpegningsgrundlag for F110. Ynglefugle (Y) og trækfugle (T).

Udpegningsgrundlag for Fuglebeskyttelsesområde nr. 110		
Fugle:	Skarv (T)	Knopsvane (T)
	Grågås (T)	Bramgås (TY)
	Skeand (T)	Pibeand (T)
	Krikand (T)	Edderfugl (Y)
	Havørn (T)	Rørhøg (Y)
	Vandrefalk (T)	Klyde (Y)
	Hjejle (T)	Almindelig ryle (Y)
	Brushane (Y)	Dværgterne (Y)
	Fjordterne (Y)	Havterne (Y)
	Rovterne (Y)	Mosehornugle (Y)

Bygherre vurderer, at driften af det nye asfaltfræsedepot ikke vil påvirke N143 eller N142, hvorfor projektets potentielle påvirkninger på Natura 2000-områderne og deres udpegningsgrundlag knytter sig til projektets anlægsfase og omfatter de aktiviteter, der kan medføre, at levedygtige bestande ikke kan opretholdes (opretholdelse af gunstig bevaringsstatus).

Bygherre oplyser, at anlægsarbejdet udelukkende medfører en lokal påvirkning af de nærmeste omgivelser omkring selve projektområdet i forhold til støj og inddragelse af areal. SGAV bemærker, at projektområderne er placeret mindst 2 km fra nærmeste Natura 2000-område. Bygherre vurderer, at projektaktiviteterne ikke vil påvirke N143 og N142 grundet projektets karakter, begrænset omfang og meget lokale påvirkninger i et område, der allerede er præget af støj og forstyrrelser fra eksisterende lufthavnsarbejder. SGAV bemærker, at habitatarterne er stednære (skæv vindelsnegl) eller knyttet til enten de kystnære farvande eller havet.

SGAV vurderer på baggrund af ovenstående, at projektet ikke vil påvirke habitatnaturtyperne væsentligt eller forhindre opretholdelse af levedygtige bestande af skæv vindelsnegl, gråsæl, spættet sæl eller marsvin. Det kan dog ikke udelukkes, at fuglene på udpegningsgrundlaget for F110 befinder sig i eller nær projektområdet inden for anlægsperioden. SGAV vurderer, at området inden for Københavns Lufthavn

ikke er væsentligt for fuglene på udpegningsgrundlaget for F110. Bygherre oplyser, at projektområdet fremstår uden fysisk variation og med lav velplejet græsvegetation for at undgå tiltrækning af fugle af sikkerhedsmæssige hensyn. SGAV bemærker, at af hensyn til flyvesikkerheden, reguleres fuglelivet derfor gennem lufthavnsbekendtgørelsen⁴ samt § 11 og § 28, jf. § 10 og § 2, stk. 1, nr. 3 i vildtskadebekendtgørelsen⁵.

7.1 Samlet vurdering af påvirkninger på nærmeste Natura 2000-område

SGAV vurderer på baggrund af væsentlighedsvurderingen, at projektet hverken i sig selv eller i forbindelse med andre planer og projekter vil påvirke de pågældende Natura 2000-områders bevaringsmål-sætninger væsentligt, hvorfor der ikke er behov for at foretage en konsekvensvurdering, jf. § 6 i habitat-bekendtgørelsen.

8 Bilag IV-arter

I og nær projektområdet findes der potentielt en række særligt beskyttede arter, som er beskyttede i henhold til EU's habitatdirektivs bilag IV. Beskyttelsen er implementeret via flere regelsæt og der er bl.a. forbud mod alle former for forsætlig indfangning og drab samt forbud mod beskadigelse og ødelæggelse af deres yngle- og rasteområder. Bygherre oplyser, at NIRAS, i forbindelse med et andet projekt vedr. fremtidig vandforsyning i Københavns Lufthavn har foretaget en vurdering af forekomsten af beskyttede arter i lufthavnsområdet ud fra luftfoto, terrænkort, kendte naturregistreringer og besigtigelser (se bilag 7). Tidligere fund af bilag IV-arter i området omfatter grønbroget tudse ca. 1,6 km øst for projektområdet i lufthavns Østområde (se



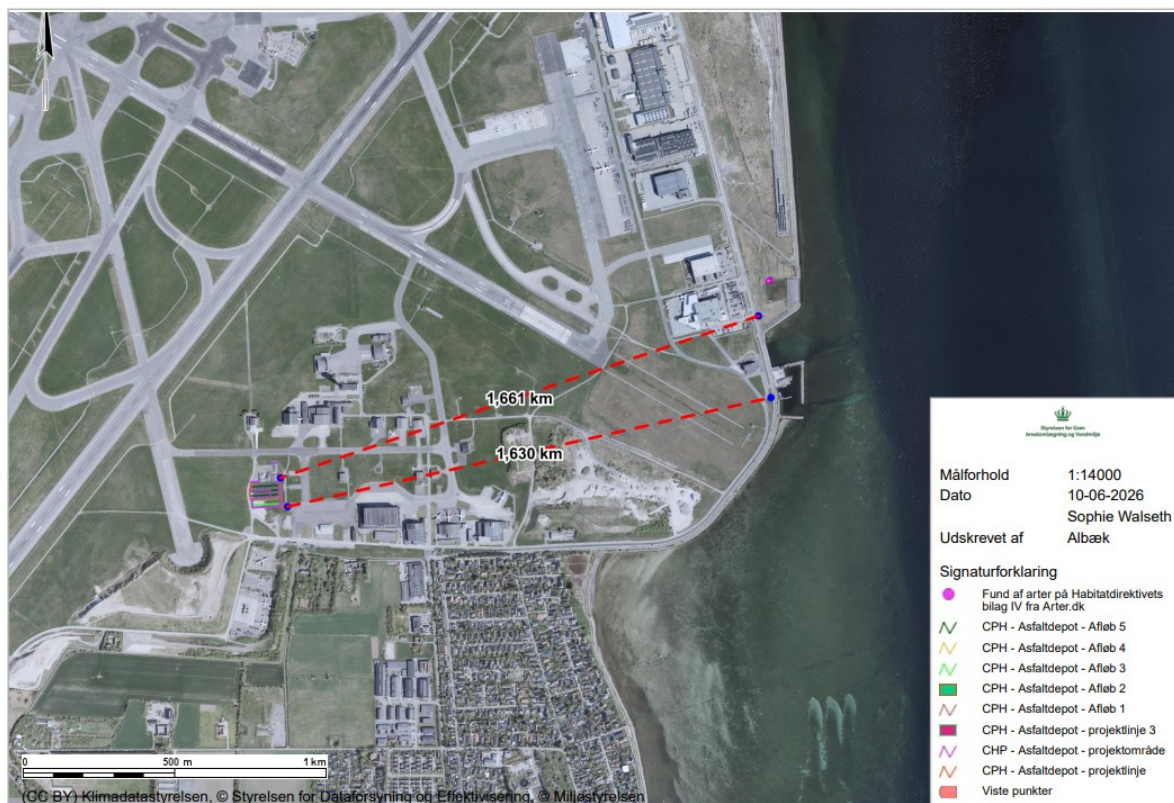
Figur 8.2).

Figur 8.1. Tidligere fund af bilag IV-arter indsamlet i perioden 2023-2025. Venstre: oversigt over placering af projektområdet (rød cirkel) og feltregistreringer (gul markering). Højre: feltregistreringer af grønbroget tudse

⁴ BEK nr. 1435 af 06/12/2024 vedr. bekendtgørelse om regulering af ringdue, grågå, bramgå og canadagå i Dragør og Tårnby Kommuner.

⁵ BEK nr. 1408 af 03/10/2022 vedr. Bekendtgørelsen om vildtskader.

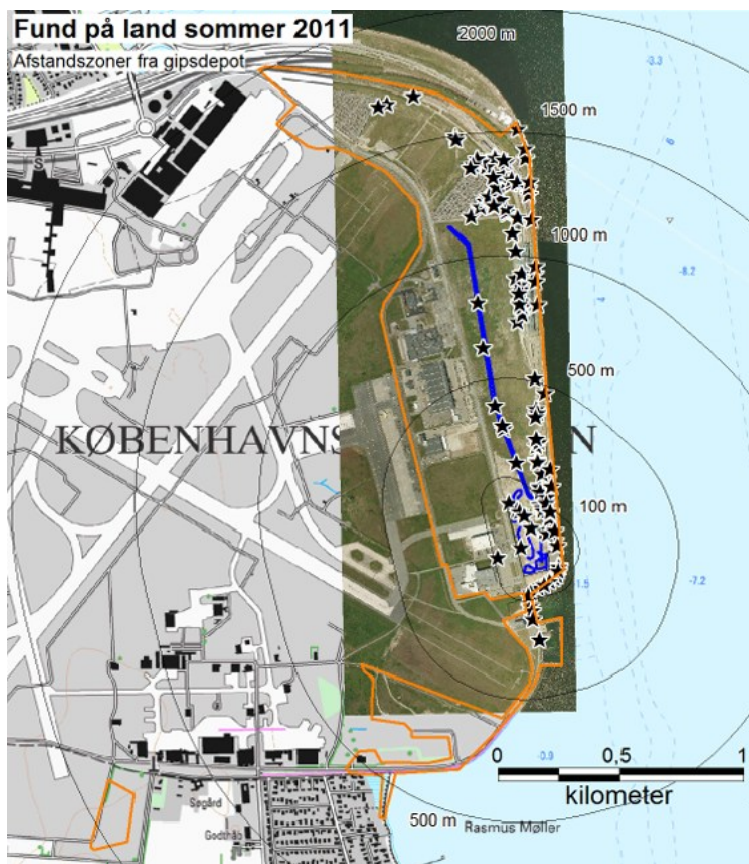
(gule prikker) og områder med forskellige orkidé-arter (røde felter) samt tudsernes primære ynglested (orange cirkel). Kilde: bygherre (modificeret).



Figur 8.2. Placering af projektområdet i forhold til fund af grønbroget tudse.

Bygherre oplyser, at NIRAS har undersøgt Østområdet gennem en længere periode (år 2023-2025) og erfaret, at det primære ynglested for grønbroget tudse er vandhullet i den sydlige del af Østområdet ca. 1,6 km nordøst for projektområdet. NIRAS har senest besøgt områderne på to aftener efter mørkets frembrud, da padderne ofte færdes på land om natten. Områderne blev afsøgt til fods med lygte den 30. september og den 1. oktober 2025 (jf. bilag 7). Der blev ikke observeret bilag IV-padderarter eller øvrige fredede arter. På begge besøgsdage blev Østområdet med kendt bestand af grønbroget tudse besøgt for at bekræfte, at tudserne var aktive og søgte rundt i terrænet. Ved begge kontrolbesøgstidspunkter blev der observeret aktive tudser på de kendte rasteområder inden for relativ kort tid (6-8 individer på 20 minutter).

Tårnby Kommune oplyser, at Amphi Consult i 2011 gennemførte undersøgelser af den grønbrogede tudses yngleområder samt terrestriske levesteder inden for det østlige areal af Københavns Lufthavn i forbindelse med udarbejdelsen af et lokalplanforslag for området. Undersøgelsesområdet omfattede primært østområdet samt en strækning mod syd langs den østlige kyst. Den sydlige del af undersøgelsesområdet lå relativt tæt på placeringen af projektområdet for nærværende projekt. Der blev imidlertid ikke registreret grønbroget tudse på de sydlige strækninger i 2011 (se Figur 8.3).



Figur 8.3. feltregistreringer foretaget af Amphi Consult i 2011. De sorte stjerner angiver fund på land af grønbroget tudse, mens den orange linje markerer undersøgelsesområderne. Kilde: Tårnby Kommune.

Bygherre vurderer, at der er ingen egnede rasteområder for padder, fx sten- og jordsamlinger, herunder stenbunker og diger, hvor padderne kan overvintre i et hulrum i frostfri dybde, inden for projektområdet, som udelukkende fremstår uden fysisk variation og med lav velplejet græsvegetation. SGAV er på det foreliggende grundlag enig. SGAV bemærker, at projektområdet er omkranset af befærdede asfalterede veje og der er mere end 1,6 km til nærmeste kendte yngelokalitet for bilag IV-arter.

Bygherre oplyser, at projektet ikke påvirker flagermus i nærområdet, da der ikke er bevoksning inden for projektområdet. Der forekommer træer og buske ca. 145 meter syd for projektområdet (se Figur 8.4), men disse vil hverken blive fældet eller påvirket i forbindelse med nærværende projekt.



Figur 8.4. Angivelse af afstanden til nærmeste træer og buske ca. 145 meter fra projektområdet.

Tilstedeværelsen af flagermus bestemmes i høj grad af fourageringsmulighederne i området og afhænger desuden af flagermusarten. De danske flagermusarter yngler primært i bygninger og træer med hulheder. SGAV vurderer, at projektet ikke vil medføre væsentlige påvirkninger for flagermus.

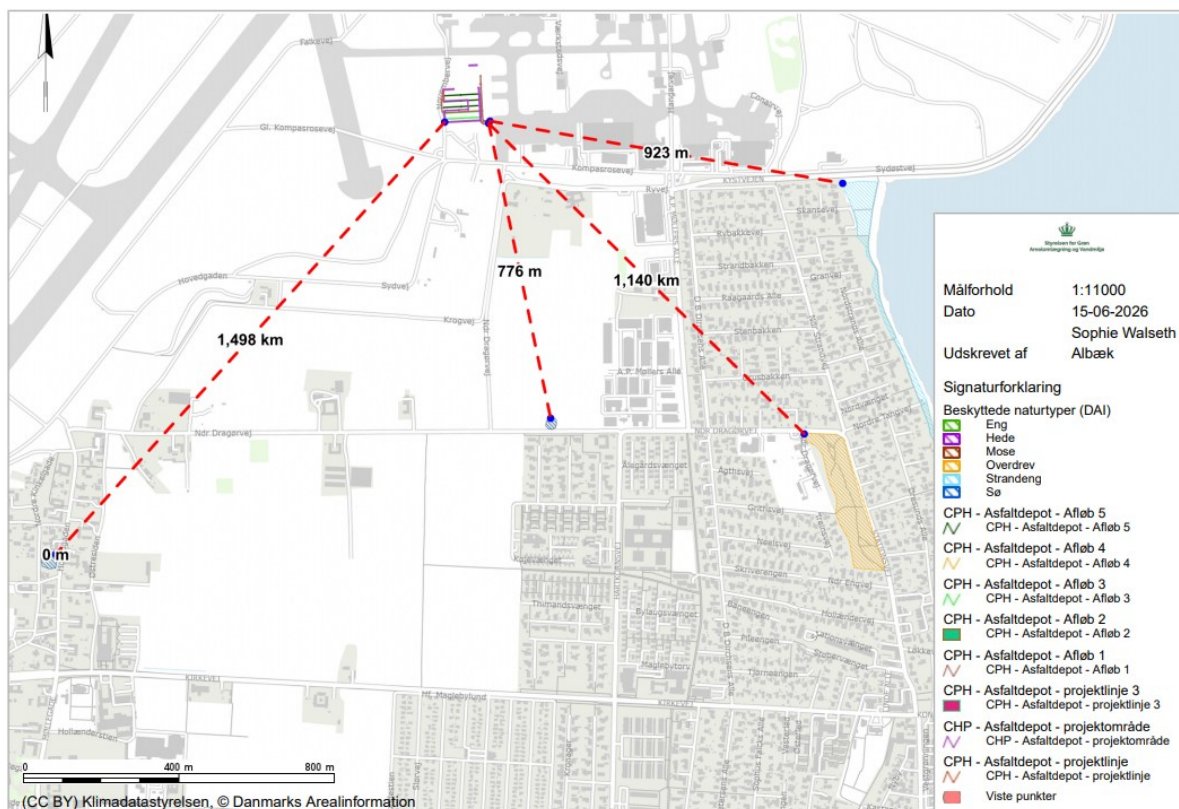
Bygherre vurderer på baggrund af ovenstående, at der er lav sandsynlighed for forekomst af bilag IV-arter inden for projektområdet. Det er SGAV's vurdering, at projektet ikke vil medføre væsentlige påvirkninger på områdets bilag IV-arter i hverken anlægs- eller driftsfasen.

8.1 Samlet vurdering af påvirkninger på bilag IV-arter

SGAV har hverken kendskab til eller forventning om tilstedeværelse af yderligere bilag IV-arter som vil kunne blive påvirket væsentligt af projektet. Projektet indebærer ikke ændring af søer, vandhuller eller beskyttede sten- og jorddiger, fældning af gamle træer og levende hegn eller nedrivning af gamle bygninger m.m., som ville kunne fungere som yngle- eller rasteområde for flagermus, markfirben, padder eller øvrige bilag IV-arter. Ligeledes medfører projektet ikke andre væsentlige påvirkninger uden for projektområdet. SGAV vurderer, at projektet ikke i sig selv eller i forbindelse med andre planer og projekter vil medføre væsentlige påvirkninger på bilag IV-arter, da projektet ikke medfører forsætligt drab af individer og heller ikke beskadiger eller ødelægger yngle- eller rasteområder for arterne i deres naturlige udbredelsesområder i og nær projektområdet, jf. § 10 i habitatbekendtgørelsen.

9 § 3 beskyttet natur (naturbeskyttelsesloven)

Naturbeskyttelseslovens § 3 har til formål at beskytte naturtyperne mod ændringer i deres naturtilstand og dermed undgå udryddelse. De nærmeste § 3 områder omfatter søer, strandeng og overdrev.



Figur 9.1. Oversigtskort over projektområdet og nærmeste § 3 natur med angivelse af afstande.

9.1 Påvirkninger fra anlægsfasen

Afstanden til nærmeste § 3-beskyttet naturtype, der er en sø, er ca. 776 meter. Afstanden til øvrig § 3-beskyttet natur i nærheden af projektområdet fremgår af Figur 9.1. Der er hverken direkte eller hydrologisk forbindelse fra projektområdet til den beskyttede natur. Der vil således ikke være en fysisk påvirkning fra midlertidige arbejdsarealer, støv, dræneffekter eller udledning af spildevand. Projektet vil således ikke medføre tilstandsændringer af beskyttet natur grundet dets karakter og afstanden hertil.

9.2 Påvirkninger fra driftsfasen

Der vil i driftsfasen hverken være aktiviteter eller emissioner fra projektet, som kan påvirke naturområderne omfattet af § 3-beskyttelsen væsentligt, da der er tale om et depot, der ikke er beliggende i tilknytning til den beskyttede natur, med et dertilhørende overfladevands- og rensningssystem, hvor overfladevandet fra depotets belægning ikke udledes til den beskyttede natur.

9.3 Samlet vurdering af påvirkninger på § 3-beskyttet natur

SGAV vurderer på det foreliggende grundlag, at projektets anlægs- og driftsfase ikke vil medføre væsentlige påvirkninger af naturområderne omfattet af naturbeskyttelseslovens § 3. SGAV vurderer, at der ikke er risiko for permanente tilstandsændringer eller udledning af miljøfarlige forurenende stoffer til nærliggende § 3-beskyttede naturtyper. Projektet medfører ikke emissioner eller risiko for udledning af vand til nærliggende § 3-beskyttede naturtyper, herunder vandløb. Projektet vurderes heller ikke at forhindre passage for fauna til nærliggende naturområder.

10 Støv, støj og vibrationer, lys, luft og lugt

Bygherre oplyser, at anlægsperioden vil have en varighed på ca. 6 mdr. for det samlede projekt. Anlægsarbejdet følger Tårnby Kommunes forskrifter for støvende, støjende og vibrerende midlertidige aktiviteter for varelevering, bygge- og anlæg⁶, herunder at alle støjende aktiviteter kun må foregå på hverdage fra mandag-fredag mellem kl. 7-18 og lørdage mellem kl. 8-14 (normal arbejdstid). Ved uheld som f.eks. oliespild kan der være arbejde uden for normal arbejdstid for at afbøde eventuelle skader fra uheldet. Afstanden til nærmeste beboelsesejendom er ca. 508 meter fra asfaltfræsdepotet.

10.1 Støj og vibrationer

Bygherre oplyser, at der i forbindelse med bygge- og anlægsarbejde er tale om almindeligt byggearbejde i forbindelse med udvidelsen af asfaltfræsdepotet med tilhørende ledningsarbejde. Der er over 500 meter til nærmeste beboelsesejendom og der er allerede etableret en støjvold imellem til at formindske støjgener fra lufthavnen. Bygherre vurderer, at støjen fra asfaltfræsdepotet vil komme fra maskinel, der flytter på asfaltfræs, knust beton mv. samt være på samme niveau som det nuværende asfaltfræsdepot. Bygherres estimat over antallet af transporter i forbindelse med projektets anlægs- og driftsfase er følgende:

Anlægsfasen

- ca. 200 transporter med jord lokalt i Sydområdet.
- ca. 20 transporter med rør og brøndgods fra leverandør udenfor Københavns Lufthavn og ind til asfaltfræsdepotet.
- ca. 200 transporter med knust beton lokalt i Sydområdet.
- ca. 300 transporter med asfaltfræs lokalt i Sydområdet.
- ca. 25 transporter med slidlag fra leverandør udenfor Københavns Lufthavn og ind til asfaltfræsdepotet. BSM (asfaltlag) produceres lokalt på asfaltfræsdepotet samt
- ca. 55 transporter med betonklodser fra leverandør udenfor Københavns Lufthavn og ind til asfaltfræsdepotet.

Der vil således i alt være ca. 700 lokale transporter og 100 transporter fra leverandør til Københavns Lufthavn i forbindelse med projektets anlægsfase.

Driftsfasen

Bygherre oplyser, at antallet af køretøjer i driftsfasen, der bevæger sig til og fra asfaltfræsdepotet, vil variere meget afhængigt af aktuelle baneprojekter. Depotet kan ligge uberørt i perioder, og pludseligt kan der blive behov for at deponere større mængder affræset asfalt, eller der kan blive behov for at afhente affræset asfalt, som skal indbygges i nye projekter. I driftsfasen vil de køretøjer der bruges typisk være læssemaskiner (gummiged), lastbiler og gravemaskiner.

Tårnby Kommune vurderer i udkast til miljøgodkendelse (se bilag 6), at der vil være øget transport til og fra virksomheden pga. udvidelsen samt at der vil være mere asfalt, der skal nedknuses, og at der således kan opstå mere støj pga. udvidelsen, men at projektaktiviteterne i driftsfasen ikke vil give anledning til overskridelse af Miljøstyrelsens vejledende støjgrænser, så længe de stillede vilkår i Tårnby Kommunes udkast til miljøgodkendelse overholdes.

SGAV er på det foreliggende grundlag enig i denne vurdering af, at projektet ikke vil medføre væsentlige påvirkninger i forhold til støj og vibrationer grundet afstanden fra støjkilden til nærmeste beboelses-

⁶ [Forskrift for støvende, støjende og vibrerende midlertidige aktiviteter for varelevering, bygge- og anlæg](#)

ejendom på over 500 meter, da der er afskærmende forhold (støjvolde), som vil kunne reducere støjpåvirkningen fra anlægs- og driftsfasen samt da projektområdet desuden er beliggende inden for område udlagt som støjbelastet areal i kommuneplanen for Tårnby Kommune som følge af lufthavnsdriften.

10.2 Støv, luft og Lugtgener

Bygherre oplyser, at anlægsarbejdet ikke vil give anledning til luftforurening. I forbindelse med grave- og anlægsarbejder kan der forekomme støvgener, især i tørre perioder. Dette kan begrænses ved sprinkling af jord og grus. Bygherre oplyser desuden, at der ikke vil være lugtgener i forbindelse med projektet hverken i anlægs- eller driftsfasen. Under anlægsarbejdet er der emission af udstødningsgasser fra entreprenørmaskinerne, som potentielt kan resultere i luft- og lugtgener for omgivelserne. Bygherre vurderer, at der i forbindelse med projektets anlægsgang vil foretages ca. 700 lokale transporter inden for lufthavnsområdet og ca. 100 transporter fra leverandør til Københavns Lufthavn. Det vurderes, at antallet af transporter i driftsfasen vil være på samme niveau som ved det nuværende asfaltfræsedepot. Der vil være tale om transporter til levering og bortskaffelse af materialer til og fra det samlede projektområde med almindelige entreprenørmaskiner såsom læsemaskiner (gummiged), lastbiler og gravemaskiner.

Det er SGAV's vurdering, at eventuelle støvgener forbundet med projektet vil være lokale og af midlertidig karakter, hvorfor de ikke vurderes at medføre væsentlige støvgener for omkringboende. SGAV vurderer desuden, at emissionerne forbundet med projektet sker i et begrænset omfang i forhold til emissionerne forbundet med den øvrige lufthavnsdrift, hvorfor projektet ikke vurderes at give anledning til væsentlige luft- eller lugtgener for omkringboende.

10.3 Belysning

Bygherre oplyser, at der ikke vil være belysning i aften og nattetimer i hverken anlægs- eller driftsfasen. Entreprenørmaskinerne vil have belysning tændt som orienteringslys i de mørke timer inden for normal arbejdstid i anlægs- og driftsfasen. SGAV vurderer, at projektet ikke vil medføre væsentlige lysgener for omgivelserne, hverken i anlægs- eller driftsfasen, idet arbejdslyset kun anvendes inden for normal arbejdstid under hensyntagen til omkringboende.

10.4 Samlet vurdering af påvirkninger

SGAV vurderer, at projektet samlet set ikke vil medføre væsentlige påvirkninger fra støv, støj, vibrationer, lys, luft eller lugt i hverken anlægs- eller driftsfasen. Eventuelle gener forbundet med projektet vil være knyttet til anlægsgang men er af kortvarig karakter og ikke væsentlige for nærområdet og de omkringboende.

11 Ressourcer, affald og spildevand

11.1 Ressourcer

Bygherre oplyser, at der skal anvendes genbrugsmaterialer fra opbrudte/fræsebelægninger i Københavns Lufthavn, herunder ca. 1000 m³ knust beton, ca. 2000 m³ opfræst asfalt og ca. 3500 m³ knust asfalt. Der opgraves desuden ca. 6000 m³ jord, der skal indbygges i lokale støjvolde. Jordflytning kræver tilladelse ved Tårnby Kommune.

11.2 Affald

Bygherre oplyser, at der opbrydes nogle gamle fundamenter indenfor et mindre område. Betonen fra disse knuses og genanvendes efterfølgende i nye belægninger, så projektet producerer ikke byggeaffald. Der benyttes genanvendelige materialer til bygning af betonvæggene, som er produceret af restbeton

ifm. produktionen af andre betonvare som afløbsbrønde, fliser osv. Klodserne kan flyttes og benyttes til andet, hvis man en dag ikke længere har behov for depotet. Belægningen udføres primært af genbrugs-materialer og selve depotet udføres for at optimere og øge lufthavnens muligheder for genbrug af materialer til etablering af belægninger inden for lufthavnens område. Der modtages eller opbevares ikke andet affald på anlægget end fraktionen nedknust affald.

11.3 Spildevand

Københavns Lufthavn er separatkloakeret, det vil sige, at spildevand (fra kloak) og overfladevand løber i hver sin ledning. Spildevand fra projektet består af overfladevand, der ledes til afløb fra depotarealerne. Overfladevandet fra det eksisterende asfaltfræsdepot ledes gennem to sandfang, før det ledes til udløb U8 og i Øresund. I forbindelse med udvidelsen af asfaltfræsdepotet vil overfladevandet fra depotet blive ledt gennem flere renseforanstaltninger i et selvstændigt renseanlæg før udledning til det øvrige overfladevandssystem. For at sikre et flow på maks. 5 L/s, ledes overfladevandet først gennem en vandbremse, derefter igennem et sandfang og til olieudskiller. Det eksisterende asfaltfræsdepot tilsluttes også dette renseanlæg, således at overfladevand fra begge depotområder renses i driftsfasen. Bygherre vurderer derfor, at projektet vil forbedre kvaliteten af afledt overfladevand fra området.

Tårnby Kommune oplyser i udkast til miljøgodkendelse (se bilag 6), at der ved udvidelse af depotet er behov for at etablere et renseanlæg. Der er i udkast til Tårnby Kommunes miljøgodkendelse stillet vilkår om et prøvetagningsprogram det første år efter etablering af anlægget. Prøvetagningsprogrammet afspejler, efter Tårnby Kommunes vurdering, overfladevandets sammensætning. Der er besluttet et aktionsniveau i prøvetagningsprogrammet, hvor aktionsniveauet svarer til gældende miljøkvalitetskrav for stofferne i havvand, da U8 har udledning til havet. Der er desuden i udkast til miljøgodkendelsen (bilag 6) stillet vilkår om en handleplan, hvis det viser sig, at aktionsniveauet ikke kan overholdes efter den etablerede renses metode. Tårnby Kommune oplyser, at aktionsniveauet ikke er en grænseværdi for stofferne, men et niveau der udløser udarbejdelse af en handleplan. Handleplanen skal godkendes af Tårnby Kommune, før der iværksættes tiltag. Tårnby Kommune vurderer, at det med de fastsatte vilkår sikres, at der fra afledningen af overfladevand fra asfaltoplagspladsen ikke vil blive afledt stofkoncentrationer, som vil kunne være en hindring for opfyldelse af målsætningen for Øresund, jf. den statslige Vandområdeplan for Øresund.

11.4 Samlet vurdering af påvirkninger fra ressourcer, affald og spildevand

SGAV vurderer på baggrund af bygherres oplysninger, at anvendelse af råstoffer i projektet er begrænset til det nødvendige og at håndtering af affald kan ske efter gældende regler på området uden væsentlige påvirkninger på miljøet. Derudover er der tale om en begrænset mængde spildevand, som bortskaffes efter gældende regler, hvorfor SGAV vurderer, at projektets spildevand ikke vil medføre væsentlige påvirkninger på miljøet.

12 Jordforurening

Hele matrikel nr. 130a Maglebylille By, Tårnby er V2-kortlagt, hvorfor projektområdet i sin helhed er V2-kortlagt. På V2-kortlagte matrikler er der dokumenteret jordforurening. Som nævnt i afsnit 11.1 skal der i forbindelse med projektet opgraves ca. 6000 m³ jord. Bygherre oplyser, at der afgraves ned til 1,2 m.u.t. (meter under terræn) og at der ikke er behov for grundvandssænkning. Overskudsjord fra udvidelsen af asfaltfræsdepotet omfatter jord både fra udvidelsen af selve befæstningen til asfaltoplaget og fra etablering af renseanlægget. Bygherre oplyser, at en del af den opgravede jord benyttes til stabilisering af den omkringliggende mur og at resterende jord indbygges i CPH's støjvold 4 og støjvold 6 (se Figur 12.1). Bygherre oplyser, at begge støjvolde er omfattet af VVM-redegørelsen for Københavns Lufthavn af 1996.



Figur 12.1. Kort over placering af hhv. asfaltfræsdepotet og støjvold 4 og støjvold 6.

Udvidelsen af asfaltfræsdepotet foregår på matrikel nr. 130a Maglebylille By, Tårnby, mens støjvold 4 og støjvold 6 er beliggende på matrikel 144a Maglebylille By, Tårnby. Overskudsjorden prøveudtages, kontrolleres og nyttiggøres i overensstemmelse med de miljøgodkendelser, som regulerer de enkelte støjvold. Bygherre oplyser, at der er foretaget prøvegravninger forud for opstart af projektet.

Bygherre oplyser desuden, at der er konstateret enkelte områder forurenet med bl.a. PFAS. Denne jord afleveres til godkendt deponi efter aftale med Tårnby Kommune. I forhold til risiko for mobilisering af jordforurening oplyser bygherre, at der er særlig opmærksomhed på jordarbejde inden for områder med jordforurening for ikke at sammenblande forurenet jord med ren jord, herunder at forurenet jord oplægges særskilt og ikke flyttes rundt på matriklen. Bygherre oplyser, at såfremt det skulle blive nødvendigt at bortskaffe jord, fra såvel områdeklassificeret områder som fra V1- eller V2-kortlagte arealer, vil jordflytning og -håndtering ske i overensstemmelse med jordflytningsbekendtgørelsen samt kommunens regulativer og anvisninger.

Bygherre oplyser, at regnvand i udgravninger m.v. under anlægsfasen ledes til sedimentation og videre til overfladevandssystem i det omfang, det bliver relevant. I forbindelse med udgravning og etablering af belægningserne ledes overfladevandet via planum (råjordsoverfladen) til udgravningen for den kommende regnvandsledning, der skal afvande belægningen. Fra denne ledningsgrav pumpes vandet med en dykpumpe op i en midlertidig sandfangsbrønd. Fra den midlertidige sandfangsbrønd ledes vandet ved lavt flow til det lokale afløbssystem, hvor eventuelle rester af fine partikler ender i sandfangsbrøndene på den lokale ledningsstrækning. I forbindelse med udgravningen til de store rensebrønde etableres et singelsstenlag i bunden af udgravningen, hvori der placeres en midlertidig brønd. Herfra kan dykpumpen pumpe, uden at mudder, sand m.m. blandes op i det oppumpede vand, hvorved dette vand kan ledes direkte til det lokale afløbssystem. Bygherre oplyser desuden, at der ikke anvendes stoffer under anlægs- eller driftsfasen, som er optaget på "Listen over uønskede stoffer".

Tårnby Kommune har i udkast til miljøgodkendelsen stillet vilkår om, at knust asfalt kun må oplagres og håndteres, herunder neddeles, på befæstede arealer. Bygherre oplyser, at alle depotpladser etableres

med fast belægning af asfalt samt kontrolleret afledning af nedbør til overfladevandssystemet i lufthavnen. Der etableres desuden 3 meter høje betonvægge på tre sider af hver enkelt oplagsplads, hvorved spredning til omkringliggende græsarealer forhindres.

12.1 Samlet vurdering af påvirkninger med jordforurening

SGAV vurderer på det foreliggende grundlag, at projektet ikke vil medføre forøget jordforurening eller mobilisering af nuværende jordforurening. I vurderingen har SGAV lagt vægt på, at jord, herunder eventuelt forurenede jord håndteres i overensstemmelse med jordflytningsbekendtgørelsen, og at flytning af jord fra områdeklassificerede områder samt V1- og V2-kortlagte matrikler anmeldes til Tårnby Kommune. I driftsfasen har asfaltfræsdepotet ingen emissioner eller aktiviteter, der kan mobilisere jordforureninger, da udvidelse af asfaltfræsdepotet etableres med fast belægning af asfalt samt da der etableres kontrolleret afledning af nedbør til lufthavnens overfladevandssystem.

13 Drikkevandsinteresser

Projektet er placeret inden for områder med drikkevandsinteresser men uden for særlige drikkevandsinteresser (OSD). Projektet krydser ikke med nitratsfølsomme indvindingsområder (NFI), indsatsområder for grundvandsbeskyttelse (IO) eller indvindingsopland til almene vandforsyning men er beliggende ca. 255 meter nord samt 565 meter sydøst for et NFI, IO samt et indvindingsopland til almen vandforsyning udenfor OSD. De to nærmeste Boringsnære Beskyttelsesområder (BNBO) er placeret ca. 660 meter syd og sydvest for projektområdet.

Bygherre vurderer, at anlægsarbejdet ikke vil have betydning for drikkevandsinteresserne i området. Det skyldes afstanden til nærmeste områder med særlige drikkevandsinteresser (ca. 9 km nordvest for projektområdet), NFI, IO og indvindingsopland til almen vandforsyning udenfor OSD (ca. 260 meter sydøst og 565 meter nordvest for projektområdet) og med nærmeste boringsnære beskyttelsesområder (ca. 665 meter sydvest og ca. 680 meter syd for projektområdet), at den potentielle jordforurening ikke flyttes rundt eller ud fra matriklen og at eventuelt forurenede jord håndteres i overensstemmelse med jordflytningsbekendtgørelsen samt kommunens regulativer og anvisninger (se afsnit 12 om jordforurening).

SGAV er på det foreliggende grundlag enig og vurderer, at projektet ikke vil medføre væsentlige påvirkninger på drikkevandsinteresserne i området.

13.1 Påvirkning af drikkevandsindvindingen

Projektet medfører ikke påvirkning af grundvandsforekomsternes tilstand (se afsnit 5.2 om grundvandsforekomster). Den terrænnære grundvandsforekomst (ID DK204_dkms_3583_kalk) er en drikkevandsforekomst, som er i ringe tilstand pga. pesticider. Bygherre oplyser, at projektet ikke anvender eller udleder miljøfarlige forurenende stoffer, herunder pesticider. SGAV vurderer, at projektet ikke vil påvirke den nuværende eller fremtidige drikkevandsindvinding i området.

13.2 Samlet vurdering af påvirkninger på drikkevandsinteresser

SGAV vurderer på det foreliggende grundlag, at projektet ikke vil medføre væsentlig påvirkning af drikkevandsinteresser. Det skyldes projektets karakter og placering i forhold til eksisterende drikkevandsindvinding og udpegede beskyttelsesområder. I driftsfasen har depotet ingen emissioner eller aktiviteter, der kan mobilisere jordforurening fra asfaltfræsdepoterne, da depoterne etableres med fast belægning samt da der etableres kontrolleret afledning af nedbør på depoterne til lufthavnens overfladevandssystem, hvorfor det er SGAV's vurdering, at projektet i driftsfasen ikke vil udgøre en risiko for at forringe forureningstilstanden i områderne for drikkevandsinteresse.

14 Kystnærhedszonen

Projektområdet er placeret inden for kystnærhedszonen. Formålet med kystnærhedszonen er, at de åbne kyster fortsat kan udgøre en væsentlig naturværdi og landskabelig værdi i området. SGAV vurderer, at projektet ikke er i strid med kystnærhedszonens bestemmelser, da projektet omfatter etablering af et depot med maksimum 3 meter høje vægge, som ikke vil sløre eller forringe hverken de landskabelige eller naturmæssige værdier i området.

15 Oversvømmelsesrisici og lavbundsområder

Projektområdet er placeret inden for et areal, hvorpå Tårnby Kommune i kommuneplanen har vurderet, at der er risiko for oversvømmelse. Bygherre oplyser, at asfaltfræsdepotet dimensioneres til en 5-års hændelse. Det vil sige, at vandet fra en 5-års hændelse kan ligge på selve belægningen uden at løbe ud på det ubefæstede græsareal. Ved kraftigere hændelser end 5 år er der risiko for, at der kan løbe vand ud til de omkringliggende arealer. Ved kraftige regnhændelser under men op til en 5-års hændelse vil depotet være ude af drift en periode pga. stuvning i depotet og kan først anvendes igen, når vandet er løbet gennem rensebrøndene. Vandstrømmen gennem rensebrøndene er neddroset for at sikre en forbedret renseseffekt, således at der selv ved mindre regnhændelser vil ske stuvning i bassinledningerne før vandbremsen.

SGAV vurderer, at projektet er i overensstemmelse med bestemmelserne i den eksisterende lokalplan, som tillader lufthavnens drift og tilknyttede aktiviteter i området og vurderes hensigtsmæssigt placeret inden for risikooversvømmelsesområdet. SGAV bemærker desuden, at i henhold til Tårnby Kommunes retningslinjer for klimatilpasning i forhold til havvandsstigning og stormflod (jf. Kommuneplan 2021-2033) § 10.7 vurderes lufthavnsområdet, herunder projektområdet, først at blive oversvømmet ved 1000-års hændelser eller kraftigere hændelser jf. Risikostyringsplanen.

Projektområdet krydser ikke udpegede lavbundsarealer og vil derfor ikke påvirke fremtidige vådområde- eller lavbundsprojekter i området.

16 Nærmeste fredning

Projektområdet krydser ikke fredede områder. Nærmeste fredede område er Grushullerne, som ligger ca. 1,1 km sydøst for projektområdet. Ifølge fredningskendelsen (nr. 0110500) er formålet med fredningen, at arealet skal henligge i sin nuværende tilstand som uopdyrket græsningsareal, der ikke må bebygges og ikke uden nævnets samtykke må opfyldes, planeres, pløjes harves eller beplantes. I henhold til fredningskendelsen skal almenheden have adgang til færdsel og ophold på arealet. Projektet vurderes ikke at være i strid med fredningens formål eller i øvrigt påvirke det fredede område på baggrund af afstanden hertil.

17 Reservater og naturparker

Projektområdet er beliggende ca. 2,6 km nordøst for Amager Trækfuglereservat, der er det nærmeste natur- og vildtreservat samt ca. 47 km øst for Bidstrupskovene, der er den nærmeste naturnationalpark. SGAV vurderer på det foreliggende grundlag, at projektet ikke svækker bestanden af vildtlevende fugle eller pattedyr, hvorfor projektet hverken i anlægs- eller driftsfasen vil være i strid med eller til hinder for etableringen af reservater, naturparker eller lignende områder til beskyttelse af natur og biodiversitet. SGAV har ikke kendskab til faktiske planer herom inden for projektområdet.

18 Bygge- og beskyttelseslinjer samt råstofgraveområder

Projektet er beliggende uden for bygge- og beskyttelseslinjer og er således ikke omfattet af hverken å- og søbeskyttelseslinjer, skov- og kirkebyggelinjer, beskyttede sten- og jorddiger eller råstofgraveområder.

19 Arealanvendelse og landskabspåvirkning

Projektområdet, som er beliggende på matrikel nr. 130a Maglebylille By, Tårnby, er i kommuneplanramme 4.To1 udlagt som tekniske anlæg, trafikkanlæg og lufthavnserhverv i landzone samt delområde Syd A i Lokalplan KLK97 for Københavns Lufthavn. Tårnby Kommune vurderer i udkast til miljøgodkendelse (bilag 6), at udvidelsen af asfaltdepotet er i overensstemmelse med § 4.1.1. i KLK97, der giver mulighed for etablering af lagerbebyggelse med relation til lufthavnens drift. Udvidelse af asfaltdepotet vurderes således at være i overensstemmelse med KLK97.

Projektområdet, der er beliggende inden for Københavns Lufthavn, som er præget af eksisterende tekniske anlæg, fremstår primært uden fast belægning med kort græs.

I Kommuneplan 2021-2033⁷ for Tårnby Kommune er projektområdet udpeget som:

- Fremtidig byzone
- Kystnærhedszone
- Støjbelastet areal
- Virksomhed med særlige beliggenhedskrav
- Oversvømmelsesrisiko

At projektområdet er beliggende inden for et areal, der jf. Kommuneplan 2021-2033 for Tårnby Kommune er udpeget som fremtidig byzone er irrelevant for så vidt angår nærværende projekt. SGAV bemærker, at projektet kræver landzonetilladelse ved Tårnby Kommune, da projektområdet er beliggende i landzone (se bilag 5). Se hhv. afsnit 14 vedrørende kystnærhedszone samt afsnit 15 vedrørende oversvømmelsesrisiko.

Projektområdet ligger inden for et støjbelastet areal grundet dets placering inden for lufthavnsområdet. Støjzonen omkring Københavns Lufthavn angiver områder med restriktioner på støjfølsom anvendelse, hvor der ikke må etableres nye selvstændige boliger eller anden støjfølsom anvendelse. Nærværende projekt vurderes ikke at være "anden støjfølsom anvendelse". Det følger af Kommuneplan 2021-2033, at ved planlægning af nybyggeri, anlæg eller anvendelsesændringer skal der tages hensyn til, om det konkrete område er påvirket af støj, i hvilken grad og hvorvidt det er muligt at dæmpe eller helt afhjælpe støj. Tilsvarende skal det sikres, at tilvejebringelsen af nye aktiviteter og funktioner ikke skaber uacceptable nye støjpåvirkninger af omgivelserne.

Københavns Lufthavne A/S er jf. Kommuneplan 2021-2033 for Tårnby Kommune en virksomhed, hvortil der af hensyn til forebyggelse af forurening jf. planlovens § 11a, pkt. 6 må stilles særlige beliggenhedskrav. Københavns Lufthavne A/S er desuden en produktions-, transport og logistikvirksomhed af national interesse, hvorfor projektområdet også ligger inden for "opmærksomhedszone omkring produktions-, transport og logistikvirksomheder af national interesse".

Projektområdet ligger udenfor men i en afstand af ca. 108 meter til et område udpeget som naturbeskyttelsesområde jf. Kommuneplan 2021-2033 samt ca. 132 meter nord for et kulturarvsareal, der jf. kommuneplanen er udpeget som kulturhistorisk bevarings værdi. Da projektet ikke er beliggende inden for

⁷ <https://www.taarnby.dk/politik/politikker-strategier-og-planer/byudvikling/planer/kommuneplan/>

disse udpegninger og ikke vurderes at medføre hverken direkte eller indirekte påvirkninger herpå grundet dets karakter og afstanden hertil, vurderes projektet ikke at have væsentlig påvirkning herpå.

SGAV vurderer, at arealanvendelsen ikke vil have væsentlige påvirkninger for de landskabelige eller kulturhistoriske interesser i området, da der ikke er behov for at fælde træer og buske, eller rydning af levende hegn samt at depotudvidelsen foretages i forlængelse af eksisterende depot og primært vil være synlig inden for lufthavnens matrikel. Arealanvendelsen vurderes ej heller at have væsentlig påvirkning for omkringboende, da der i forbindelse med projektet ikke skal erhverves arealer og der er ca. 500 meter til nærmeste naboejendom. Bygherre har ikke oplyst, og SGAV har ikke kendskab til øvrige historiske, kulturelle, arkæologiske eller geologiske landskabstræk inden for projektområdet, som kan blive væsentligt påvirket af projektet.

20 Forventelige kumulative påvirkninger

Kumulative effekter er en helhedsvurdering med hensyntagen til områdets sårbarhed i forhold til miljøpåvirkninger fra indeværende projekt sammenholdt med områdets andre planer og projekter. Bygherre oplyser, at der er ingen potentielle kumulative effekter, herunder andre projekter i nærheden.

Det er SGAV's vurdering, at der med projektet ikke er risiko for kumulative effekter, der kan give væsentlige miljømæssige gener. Det skyldes, at eventuelle gener i forbindelse med anlægsarbejdet vurderes at være lokale og af midlertidig karakter, hvorfor projektet ikke medfører øget kumulative påvirkninger af miljøet sammen med andre lignende anlæg eller aktiviteter i området.

21 Miljøpåvirkning på tværs af landegrænser (Espoo)

Projektet vurderes ikke at have grænseoverskridende miljøpåvirkninger, idet projektet ikke forårsager emissioner til miljøet. Der skal dermed ikke ske sagsbehandling efter Espoo-reglerne.

22 Samlet vurdering af projektet

Projektet vurderes ikke at medføre væsentlige negative påvirkninger af bilag IV-arter, udpegningsgrundlaget for nærmeste Natura 2000-områder eller andre fredede arter. Realisering af projektet vurderes ikke at medføre tilstandsændringer for målsatte vandområder, jf. lov om vandplanlægning og indsatsbekendtgørelsen, eller i omkringliggende naturområder omfattet af naturbeskyttelseslovens § 3. Der forventes ikke væsentlige gener for befolkningen i området i hverken anlægs- eller driftsfasen, ligesom projektet ikke generer emissioner eller udledninger af miljøfarlige forurenende stoffer til luften eller til våde recipienter. Det er derfor SGAV's vurdering, at det anmeldte projekt ikke er omfattet af krav om miljøvurdering, da det ud fra det oplyste grundlag ikke vil kunne få væsentlig indvirkning på miljøet.

23 Høring af myndigheder og berørte parter

SGAV har foretaget en høring af Tårnby Kommune, Kroppedal Museum, Danmarks Naturfredningsforening og Dansk Ornitologisk Forening. SGAV har ikke modtaget nogle høringssvar.

24 Offentliggørelse

SGAV's afgørelse offentliggøres udelukkende digitalt. Materialet kan tilgås på SGAV's hjemmeside www.sgavmst.dk. Offentliggørelsen finder sted den 25. august 2026. Offentligheden har adgang til sagens øvrige oplysninger med de begrænsninger, der følger af lovgivningen.

25 Klagevejledning

Afgørelsen kan påklages til Miljø- og Fødevareklagenævnet for så vidt angår retlige spørgsmål af enhver med retlig interesse i sagens udfald samt af landsdækkende foreninger og organisationer, der som formål har beskyttelsen af natur og miljø eller varetagelsen af væsentlige brugerinteresser inden for arealanvendelsen og har vedtægter eller love, som dokumenterer deres formål, og som repræsenterer mindst 100 medlemmer, jf. miljøvurderingslovens § 50. Du klager via Klageportalen, som du finder et link til på forsiden af www.naevneneshus.dk/. Klageportalen ligger også på www.borger.dk og www.virk.dk. Du logger på www.borger.dk eller www.virk.dk.

Klagen sendes gennem Klageportalen til den myndighed, der har truffet afgørelsen. En klage er indgivet, når den er tilgængelig for myndigheden i Klageportalen. Når du klager, skal du betale et gebyr. Du kan læse mere om gebyrordningen og klage på Miljø- og Fødevareklagenævnets hjemmeside (<https://naevneneshus.dk/start-din-klage/miljoe-og-foedevareklagenaevnet/vejledning/>).

Miljø- og Fødevareklagenævnet skal som udgangspunkt afvise en klage, der ikke modtages gennem Klageportalen, hvis der ikke er særlige grunde til det. Hvis du ønsker at blive fritaget for at bruge Klageportalen, skal du sende en begrundet anmodning til SGAV, som videresender anmodningen til Miljø- og Fødevareklagenævnet, der træffer afgørelse om, hvorvidt din anmodning kan imødekommes.

Klagen skal være modtaget senest fire uger efter offentliggørelsen af afgørelsen dvs. den 22. september 2026.

SGAV's afgørelse kan indbringes for domstolene inden 6 måneder fra afgørelsens offentliggørelse, jf. Miljøvurderingslovens § 54. På www.domstol.dk findes vejledning om at anlægge en retssag ved domstolene.

25.1 Betingelser mens en klage behandles

Klage over afgørelsen har ikke opsættende virkning, medmindre Miljø- og Fødevareklagenævnet bestemmer noget andet. Det betyder, at du kan handle efter SGAV's afgørelse. Udnytter du afgørelsen, indebærer dette ingen begrænsning i klagenævnets mulighed for at ændre eller ophæve afgørelsen. Hvis nævnet tillægger en klage opsættende virkning, skal du afvente nævnets afgørelse før det anmeldte projekt kan gennemføres, og nævnet kan i den forbindelse påbyde påbegyndte bygge- og anlægsarbejder standset.

26 Bilag

Bilag 1 – Bygherres ansøgning
Bilag 2 – Projektbeskrivelse
Bilag 3 – Kortmateriale
Bilag 4 – Supplerende oplysninger
Bilag 5 – Landzonetilladelse
Bilag 6 – Tårnby Kommunes udkast til miljøgodkendelse
Bilag 7 – Vurdering af forekomst af beskyttede arter ved CPH

Med venlig hilsen

Sophie Walseth Albæk
Miljøvurdering & Plan
sowaa@sgav.dk