

Miljøvurdering & Plan
J.nr. 2026 - 14263
Ref. SOWAA
Den 7. juli 2026

Oversigt over supplerende oplysninger i sagen om Udvidelse af eksisterende asfaltfræsdepot i Københavns Lufthavn

Bygherres svar er skrevet i kursiv.

Supplerende oplysninger modtaget i perioden fra den 19. juni til 3. juli 2026

1. I ansøgningsskemaet fremgår, at "der opgraves ca. 6.000 m³ jord, der indbygges i lokale støjvolde. Jordflytning ansøges separat."

SGAV har brug for en præcisering af, hvor den afgravede jord stammer fra. Er der alene tale om jord fra etableringen af det nye overfladerensningssystem? Eller vil der også i forbindelse med etablering af fast belægning med stabil bund afgraves på depotarealet? Og er det i så fald i hele det nye areal, der inddrages til depot, at der afgraves og i hvilken dybde? Der er behov for angivelse på kort, hvor projektets afgravning vil foretages. Der er ligeledes behov for præcisering af, hvilken placering støjvoldene vil have samt størrelsen på disse - og er det inden for samme matrikel som projektet (130a Maglebylille By, Tårnby)? Der er behov for kort over placering af disse støjvolde.

Svar: Arealet til udvidelsen af asfaltdepotet er beliggende uden for indsatsområdet i Københavns Lufthavn, og der ansøges derfor ikke separat om jordflytning/jordhåndtering. Overskudsjord nyttiggøres i CPH's støjvolde iht. de miljøgodkendelser der er tilknyttet de enkelte støjvolde. Al overskudsjord prøvetages og kontrolleres iht. de vilkår der er beskrevet i miljøgodkendelserne. Forurennet jord vil iht. Jordflytningsbekendtgørelsen (BEK nr. 1452 af 07/12/2015) blive bortskaffet til godkendt eksternt jorddepot efter anvisning fra Tårnby Kommune. Overskudsjord fra udvidelsen af asfaltdepotet vil omfatte jord både fra udvidelsen af selve befæstelsen til asfaltoplaget og etablering af renseforanstaltninger til overfladevand. Overskudsjorden fra bygge/anlægsarbejdet vil blive nyttiggjort i CPH's støjvold 4 og støjvold 6. Begge støjvolde er omfattet af VVM-redegørelsen for Københavns Lufthavn af 1996. Udvidelsen af asfaltdepotet foregår på matrikel 130a, mens støjvold 4 og støjvold 6 er beliggende på matrikel 144a.



2. I ansøgningsskemaet fremgår, at der ifm. projektet ikke vil være behov for belysning i aften og nat-timer ifm. hverken anlægs- eller driftsfasen. Men i ansøgningens Bilag "CPH Nyt asfaltfræsedepot_Byg-geandragende nov 2024" er angivet, at der skal etableres 5 nye lysmaster, så man kan orientere sig i mørke på forpladsen. Af Bilag 8 fremgår, at belysningen skal fungere som orienteringslys og at højden på alle master er 10 meter. Og af Tårnby Kommunes udkast til miljøgodkendelse fremgår desuden af side 15, at depotets driftstid vil være hele døgnet, da tilkøring af materialer afhænger af tidsplaner for anlægsprojekter. Der er således behov for præcisering af anlæggets belysning; om lysmasterne vil være tændt i aften og nattetimer ifm. driftsfasen? Og hvilke påvirkninger der i så fald vil være heraf?

Svar: Det påtænkes ikke, at der skal opsættes belysning i området. Arbejdskøretøjerne, som til dagligt vil bevæge sig på pladsen, vil selv være udstyret med arbejdslyst og yderligere belysning forventes ikke at være nødvendig.

3. Det er relevant, at bygherre tager stilling til hvor dybt, der afgraves i forbindelse med projektet og om dette evt. kan give anledning til, at der skal ske grundvandssænkning. Afhængigt af dybde, er der da taget stilling til om der vil trænge terrænnært og potentielt forurenede grundvand til udgravningen og hvordan dette vil blive håndteret?

Svar: Der graves ned til 1,2 m (meter under terræn). Der er ikke behov for grundvandssænkning.

4. Området er kortlagt på vidensniveau 2 ift. jordforurening. Det er uklart, hvordan bygherre griber det an, hvis der konstateres en ukendt forurening i forbindelse med gravearbejdet. Og vil der blive taget analyser af den mængde jord, der skal opgraves?

Svar: Der er foretaget prøvegravninger forud for opstart af projektet. Forurenede jord håndteres som al anden forurenede jord – det bortskaffes til godkendt modtager efter anvisning fra Tårnby Kommune.

5. Det fremgår af dokumentet "Byggeandragende": at overfladevand fra både det eksisterende og nye depot samles og ledes gennem vandrensning inden det ledes videre i lufthavnens afløbssystem. Det er et stort areal der skal afvandes. For at mindske størrelsen på afløbssystemet og komponenter som sandfang, udskillere, filter m.m. neddrøses udløbet fra asfaltfræsedepotet, så vandmængden (l/s) reduceres og der sker en opstuvning af overfladevand i depotområdet. Det er uklart, om der taget stilling til, om depotområdet kan rumme vand i forbindelse med kraftige nedbørshændelser, eller om det forventes, at der vil ske overfladevandafstrømning til de omkringliggende arealer og om disse vil blive påvirket.

Svar: Asfaltfræsedepotet dimensioneres for en 5 års hændelse forstået på den måde at vandet fra denne 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 neddrøset for at sikre en forbedret renseeffekt så ved selv mindre regnhændelser, vil der ske stuvning i bassinledningerne før vandbremsen.

6. Projektet indebærer en udvidelse af det befæstede areal på ca. 7.700 m², hvilket vil medføre en øget overfladeafstrømning. Bygherre har oplyst, at overfladevandet renses i sandfang, olieudskiller og filterenhed, men har ikke redegjort for renseanlæggets effekt i forhold til tilbageholdelse af næringsstoffer, herunder kvælstof og fosfor. Der er endvidere ikke redegjort for, om den øgede overfladeafstrømning medfører en øget tilførsel af næringsstoffer til recipienten. Der bør derfor redegøres for renseanlæggets evne til at tilbageholde næringsstoffer og om den øgede overfladeafstrømning forventes at medføre en væsentlig påvirkning af det berørte kystvand.

Svar: Projektet ligger i oplandet til lufthavnens udløb U8, som leder overfladevand til kystvandområde nr. 6 Nordlige Øresund. I oplandet til U8 er aktuelt befæstede arealer på 203.000 m². Projektet vil øge det befæstede areal i oplandet med 7.700 m², svarende til en øgning på 3,8%. I VVM-redegørelsen fra 1996 er der givet tilladelse til udledning af 4.000 l/s i U8, og de aktuelle udledte maksimale vandmængder ved en 5 års hændelse på 4 timer er beregnet til 998 l/s. Det forventes således ikke, at den øgede befæstningsgrad vil have væsentlig betydning for den øgede overfladeafstrømning.

Det befæstede areal vil benyttes som lager for asfaltskrab fra lufthavnens bane- og vedligeholdelsesaktiviteter. Asfalt indeholder ikke næringsstoffer, så som kvælstof og fosfor, men består af sten, grus og bitumen. Projektet vil således ikke påvirke indholdet af næringsstoffer, organisk stof eller suspenderet materiale i mængder, der væsentligt kan påvirke fytoplankton, bentiske invertebrater eller makrofytter, i Nordlige Øresund eller tilstødende vandområder.

7. Det er oplyst i ansøgningsskemaet, at regnvand i udgravninger mv. under anlægsfasen ledes til sedimentation. Hvad menes der? Er det tænkt som et opholdsbassin og hvor vil dette ske?

Svar: I forbindelse med udgravning og etablering af belægningerne ledes overfladevandet via planum 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 evt. 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, hvor i 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.

8. Bygherre bør kvalificere et estimat af det totale antal af transportere forbundet med projektet, ligesom brugen af maskiner (hvilke typer) bør præciseres.

Svar:

I anlægsfasen:

Der køres ca. 200 transportere med jord lokalt i Sydområdet.

Der køres ca. 20 transportere med rør og brøndgods fra leverandør udenfor CPH indtil pladsen.

Der køres ca. 200 transportere med knust beton lokalt i Sydområdet.

Der køres ca. 300 transportere med asfaltfræs lokalt i Sydområdet.

Der køres ca. 25 transportere med slidlag fra leverandør udenfor CPH indtil pladsen. BSM (asfaltlag) er produceret lokalt på pladsen.

Der køres ca. 55 transportere med betonklodser fra leverandør udenfor CPH indtil pladsen.

Dette giver ca. 700 lokale transportere og 100 transportere fra leverandør til CPH.

I driftsfasen:

I driftsfasen vil antallet af køretøjer, der bevæger sig til og fra asfaltdepotet 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.

Vedlagt er også en nylig vurdering af forekomst af beskyttede arter ved CPH, som er lavet i forbindelse med et vandforsyningsprojekt med arbejdsarealer nær asfaltdepotet.

10. Bygherre har oplyst, at det oplagrede materiale (asfaltskrab) ikke forventes at være en kilde til kvælstof eller fosfor. Det fremgår imidlertid ikke, om den øgede overfladeafstrømning fra det nye befæstede areal kan medføre en øget transport af kvælstof fra andre kilder (fx atmosfærisk deposition).

Svar: Projektområdet afvander til kystvandområde 6 Nordlige Øresund, som er en del af hovedfarvandsområde 8 Øresund. jf. vandområdeplanerne har hovedfarvandsområde 8 et indsatsbehov på 53,6 tons N/år og har et helopland på 1473,8 km²¹.

Århus Universitet beregner, i forbindelse med blandt andet nationale programmer for overvågning af miljøet (NOVANA) deposition for svovl og kvælstof - for farvandsområder samt regioner og kommuner. Århus Universitet har offentliggjort beregnede værdier for Tårnby kommune i 2024, hvor de anslåede mængder atmosfærisk deponeret kvælstof var 7,7 kg N/ha.²

Den udvidede befæstelse ved asfaltdepotet er 7.700 m² svarende til 0,77 ha. Under antagelse af at 2024 er et repræsentativt år for deposition af atmosfærisk kvælstof i Tårnby Kommune vil sige, at der deponeres 7,7 kg N/ha X 0,77 ha = 5,93 kg N/år. For græs er afløbskoefficienten 0,1 og for asfalt, tage m.v. er den 1. Det må derfor antages at gennemførslen af projektet vil bevirke at der vil ske en øget afstrømning af deponeret kvælstof der konservativt vil svare til en faktor 0,9. Det betyder, at projektets gennemførsel vil øge mængden af deponeret kvælstof til Nordlige Øresund med 5,93 kg N/år X 0,9 = 5,34 kg N/år.

Den øgede kvælstofudledning, som følge af projektet, må på den baggrund anses som undseelig og det forventes ikke, at projektet vil være medføre en væsentlig påvirkning på Nordlige Øresund eller tilstødende vandområder.

¹ Styrelsen for Grøn Arealomlægning og Vandmiljø, [Vandområdeplanerne 2021-2027](#)

² Aarhus Universitet, Institut for miljøvidenskab, [Tabeller: Depositionsberegninger for svovl og kvælstof - for farvandsområder samt regioner og kommuner](#)

Supplerende oplysninger modtaget X

#fortsæt nummerrækkefølgen. #indsæt MST-spørgsmål

Svar: *#indsæt bygherres svar i kursiv.*

#fortsæt nummerrækkefølgen. #indsæt MST-spørgsmål

Svar: *#indsæt bygherres svar i kursiv.*

#fortsæt nummerrækkefølgen. #indsæt MST-spørgsmål

Svar: *#indsæt bygherres svar i kursiv.*

#fortsæt nummerrækkefølgen. #indsæt MST-spørgsmål

Svar: *#indsæt bygherres svar i kursiv.*

#fortsæt nummerrækkefølgen. #indsæt MST-spørgsmål

Svar: *#indsæt bygherres svar i kursiv.*
