

# Ansøgning om statslige projekter på jernbane og VVM

## Ansøgning

## Oplysninger om ansøger

Hvem indsender ansøgningen?

- Ansøger  
 Rådgiver på vegne af ansøger

## Ansøger - virksomhedsoplysninger

Virksomhedens navn

Banedanmark

CVR-Nummer

18632276

Adresse

Carsten Niebuhrs Gade 43

Postnummer

1577

By

København V

Virksomhedens telefonnummer

82340000

Virksomhedens email

[banedanmark@bane.dk](mailto:banedanmark@bane.dk)

## Kontaktperson

Navn

Dana Marilena ?stergaard

Telefonnummer

51739188

E-mail

[dmot@bane.dk](mailto:dmot@bane.dk)

## Placering og anlægsperiode

Angiv venligst titel på projekt

Ny Kastrup Lufthavn - Retningsdrift

Hvor skal projektet ligge?

Eksisterende jernbanestrækning ved Københavns Lufthavn Station

Beskrivelse af strækning ink. berørte matrikelnumre

Der placeres nye perroner langs de eksisterende godsspor i terræn (spor 11+12), og der gennemføres ændringer af de eksisterende anlæg til persontog (spor 1+2) i tunnel under lufthavnen, så der kan køres med godstog. Godsbanetunnelen opgraderes, så der kan køres med persontog. Øst for Kastruptunnelen etableres ny transversal. Desuden etableres der en sporforbindelse (transversal) mellem spor 11 og 12 umiddelbart øst for Amager Strandvej.

I anlægsfasen anvendes desuden arealer uden for jernbanearealet. Det forventes at (dele af)

lufthavnens parkeringsarealer vil blive anvendt til materialeoplag, skurby m.m.

Projektet berører følgende matrikler:

- 88, Kastrup By, Kastrup (ejet af AS Øresundsforbindelsen)
- 137b, Maglebylille By, Kastrup (ejet af AS Øresundsforbindelsen)
- 87b, Kastrup By, Kastrup (ejet af Københavns Lufthavne A/S)
- 124, Maglebylille By, Kastrup (ejet af Københavns Lufthavne A/S)
- 65a, Kastrup By, Kastrup (ejet af Københavns Lufthavne A/S)
- 139, Maglebylille By, Kastrup (ejet af Øresundskonsortiet I/S)

Se Bilag 1.

Hvilken kommune(r) er projektet beliggende i?

Tårnby Kommune

## Anlægsperiode

Forventes påbegyndt den:

01-08-2023

Forventes afsluttet den:

31-12-2024

## Projektbeskrivelse

Beskriv baggrund for og formål med projektet

Det overordnede formål med projektet "Ny Kastrup Lufthavn Station" er at forøge kapaciteten på Øresundsbanen således, at den nuværende trafik kan afvikles og kapaciteten er tilstrækkelig, efter Femern-forbindelsen åbner i 2029, herunder til håndtering af den forventede stigning i antallet af godstog til og fra Sverige. Det er Sund og Bælt Holding A/S, der er ansvarlig for projektet.

For at sikre den nødvendige kapacitetsudvidelse af Øresundsbanen omkring Kastrup Lufthavn Station, har baneprojektet til formål at etablere anlæg til "retningsdrift" på stationen. Retningsdrift betyder, at det enkelte togspor dedikeres til tog, der kører i én bestemt retning. Med ombygningen af stationen, vil alle tog i retning mod København, Fyn og Jylland i fremtiden afgå fra de nye perroner, som bygges ved sporene der ligger nord for lufthavnens Terminal 3 (spor 11 og 12). Mens alle tog i retning mod Malmø/Sverige vil afgå fra de eksisterende perroner under lufthavnens Terminal 3 (spor 1 og 2).

(Se Bilag 3 Dispositionsforslag)

Tidsplan for projektet

Entreprenørudbud og kontrakt: medio 2022 - medio 2023

Anlægsarbejde: medio 2023 - ultimo 2024

Signalprogram, test og ibrugtagning: primo 2025 - ultimo 2025

Ibrugtagning af reduceret retningsdrift: ultimo 2024

Ibrugtagning af fuld retningsdrift: ultimo 2025

Tidsplanen er vedlagt, jf. Bilag 2.

Følgende bilag er vedhæftet ansøgningen:

- Bilag 1: Kort over arealbehov
- Bilag 2: Tidsplan
- Bilag 3: 5000-AA01\_COW\_2

Projektdefinition - Retningsdrift (ver. 24.09.2020)

- Bilag 4: Detailkort over principforslag 3
- Bilag 5: Detailkort over principforslag 5A
- Bilag 6: Oversigtskort inkl. lokalplaner
- Bilag 7: Ressourceforbrug
- Bilag 8: Støjkort, anlægsarbejde nat
- Bilag 9: Affaldsproduktion
- Bilag 10: Placering af paddehegn
- Bilag 11: Natura 2000

Beskriv projektets arbejdsmetoder

Projektbeskrivelse

Der arbejdes for indværende med to principforslag for adgang til perronerne, som er nærmere beskrevet herunder.

Ved spor 11 og 12 etableres to sideliggende perroner, hver af disse har en længde på 350 meter. Herudover etableres for hver perron et gangareal og trapper til Amager Strandvej. For det ene

principforslag etableres der yderligere et gangareal i den vestlige ende af perronerne til en gangbro mellem perronerne. Den maksimale længde af det samlede perronareal for hver perron er 500 meter og perronerne er 6 meter brede. Der etableres således op til 6.000 m<sup>2</sup> befæstet areal. Herudover etableres en gangbro, som forbinder de to perroner og en gangbro /transferforbindelse til lufthavnen.

På perronerne etableres op til 6 rulletrapper/rullefortov fra perronerne til gangbroen, 4 rulletrapper/rullefortov fra gangbroen til terræn ved Ellehammersvej og 4 elevatorer fra perroner til gangbro. Der etableres trapper fra perronerne til Amager Strandvej. Perronerne etableres uden overdækning, men med etablering af enkelte læskure. Herudover anvendes standard perronaptering i form af [f.eks.](#) infoskærme, belysning, billetautomater/rejskortstandere m.v.

For at muliggøre fuld retningsdrift etableres desuden to nye transversaler på den eksisterende jernbane. Den østlige transversal etableres mellem spor 1 og 2 omkring Kastruptunnelens østlige portal, og den vestlige transversal etableres mellem spor 11 og 12 i området umiddelbart øst for Amager Strandvej.

Projektet vil desuden indeholde en vedligeholdelsesopgave for to andre sporskifter (benævnt sporskifter 2 og 11)

Passagerer på de nye perroner ledes via nye gangforbindelser mellem perronerne og lufthavnen. Forbindelsen etableres ud fra et af følgende 2 principforslag (se detaltegninger i Bilag 4 og Bilag 5):

#### Principforslag 3

Vestlig ende af perronerne:

Der etableres en gangbro mellem de to perroner vest for metrobroen via adgangsvej i perronniveau. Der etableres trapper/rulletrapper/elevatorer, som leder til terræn. Herefter etableres et befæstet areal i terræn på den nuværende åbne parkeringsplads P5 (vest for P7). Herfra etableres passagerflow delvist via eksisterende veje og fodgængerfelter, til metro, Terminal 3 og Terminal 2.

Østlig ende af perronerne:

Der etableres adgang fra perronerne til Amager Strandvej via en adgangsvej i forlængelse af perronerne og trapper op til vejbroen.

#### Principforslag 5A

Vestlig ende af perronerne:

Der etableres en gangbro mellem de to perroner umiddelbart øst for metrobroen. Der etableres en flowkorridor fra gangbroen, ind gennem parkeringshus P7 og frem til eksisterende indendørs gangareal i spidsen af Terminal 3.

Østlig ende af perronerne:

Der etableres adgang fra perronerne til Amager Strandvej via en adgangsvej i forlængelse af perronerne og trapper op til vejbroen.

I anlægsfasen vil der blive behov for anvendelse af arealer på baneområdet samt arealer syd for jernbanen og parkeringsplads mellem Ellehammersvej og Amager Strandvej.

Herudover skal der gennemføres arbejder i eksisterende Kastruptunnel, Københavns Lufthavn Station og godsbanetunnelen. Eksisterende perroner, stationsanlæg og tunneller opgraderes til godstogsdrift. Det vurderes, at disse arbejder ikke har nogen miljømæssig påvirkning på omgivelserne.

#### Miljøforhold

I forbindelse med forberedelse af projektet har Sund & Bælt undersøgt forskellige løsninger for gennemførelse af retningsdrift, herunder et projekt, der ud over retningsdrift og nye perroner også bestod af en overdækning over sporene og et erhvervsbyggeri.

Der er gennemført en miljøkonsekvensvurdering af det samlede projekt inkl. dæk og erhvervsbyggeri. For anlægs- og driftsfasen er der blandt andet gennemført beregninger af støj og vibrationer, vurderinger af påvirkningen på grundvand, jord, ressourceforbrug, trafik, natur og klima samt visuelle påvirkninger på baggrund af udarbejdede visualiseringer.

I miljøkonsekvensvurderingen er det konkluderet, at der i anlægsfasen vil være en væsentlig miljøpåvirkning fra støj og vibrationer og en mulig påvirkning af grønbroget tudse (beskyttet efter habitatbekendtgørelsen, som såkaldt bilag IV-art). Det primære bidrag til støj og vibrationer over grænseværdierne stammer fra etablering af sekantpæle i forbindelse etablering af fundament til overdækning og erhvervsbyggeri. I forbindelse med etablering af transversaler og øvrige banearbejder er det vurderet, at oplags-/arbejdspladsen kan påvirke grønbroget tudse, som findes i området. Påvirkning af grønbroget tudse kan undgås ved opsætning af midlertidigt paddehegn. I driftsfasen er det vurderet, at erhvervsbyggeriet vil være synligt fra omgivelserne, og at der vil være en væsentlig/moderat visuel påvirkning af omgivelserne og skyggepåvirkning af boligområdet nord for motorvejen. Det er vurderet, at der ikke er yderligere væsentlige/moderate påvirkninger af omgivelserne i driftsfasen end dem, der stammer fra etablering af erhvervsbyggeriet.

Det projekt, som er omfattet af denne ansøgning, indeholder alene indførelse af retningsdrift og etablering af perroner langs spor 11 og 12 (dvs. uden overdækning af perronerne). Den tidligere gennemførte miljøkonsekvensvurdering har dannet grundlag for vurderingen af de potentielle miljøpåvirkninger af retningsdrift og etablering af nye perroner. Da der ikke etableres yderligere byggeri over stationen, forventes det, at der ikke vil være en væsentlig støj-/vibrationspåvirkning under anlægsfasen, og at der ikke vil være væsentlige påvirkninger i driftsfasen. Anlægsarbejderne, som kan forstyrre grønbroget tudse, er de samme i dette projekt, og der vil derfor blive gennemført afværgeforanstaltninger (paddehegn) for at undgå en påvirkning.

Overholder projektet lokalplanen for området?

- Ja  
 Nej

Er projektet vedtaget ved lov? (anlægslov)

- Ja  
 Nej

Er der tale om anlæg af ny jernbane?

- Ja

Nej

## Berørte parter

Er der berørte parter til projektet?

- Ja  
 Nej

Beskriv venligst

Projektet påvirker naboarealet, som er ejet af Københavns Lufthavne A/S. Der skal etableres en forbindelse mellem de nye perroner og det eksisterende vejsystem, herunder Ellehammersvej. Denne forbindelse går over arealer ejet af Københavns Lufthavne A/S, som er inddraget i processen med at fastlægge forløb og udformning af forbindelsen.

Herudover er A/S Øresund i dialog med Metroselskabet I/S, som ejer og driver metroen, som de nye perroner anlægges under, og Tårnby Kommune, som er myndighed for en del af de tilladelser, som skal gives for at gennemføre projektet.

Hvis der skal gennemføres anlægsarbejder uden for hverdage kl. 7-18, spunsning uden for hverdage kl. 8-16 eller overskridelser af støjgrænserne, skal berørte naboer orienteres, jf. Tårnby Kommunes forskrift for Støvende, støjende og vibrerende midlertidige aktiviteter for varelevering, bygge- og anlæg (Tårnby Kommune, 2019). Adresser vil blive opgjort, når anlægsarbejderne og arbejdstidspunkter er endeligt fastlagt.

Påtænker I at lave nabofora, naboportaler eller lignende til høring af naboer?

- Ja  
 Nej

## Miljømæssige konsekvenser

Hvad bliver projektområdet brugt til idag?

Arealet, hvor de nye perroner placeres, er i dag banearreal, hvor der kører godstog til og fra Sverige. Baneararealet ligger i en afgravning mellem lufthavnsområdet og Øresundsmotorvejen. Baneskråningerne på hver side af sporene er delvist beplantede, men afvandinggrøfter oprenses jævnligt. Arealerne, hvor der etableres forbindelse frem til Terminal 3, ejes af Københavns Lufthavne A/S og anvendes til lufthavnsformål, parkering, veje og transferfaciliteter.

Kryds af hvordan arbejdet i projektet vil påvirke miljøet:

- Støj  
 Støv  
 Affaldsproduktion  
 Andet

## Støj

Beskriv hvilket område udenfor projektet der vil blive påvirket i henholdsvis anlægs- og driftsfase

### Anlægsfase

I anlægsfasen vil der være støj fra anlæg af de nye perroner og tilhørende elevatorer, trapper m.v. De støjende aktiviteter forventes primært at være fundering af perronelementer og gangbro samt almindelige anlægsarbejder med gravemaskine, lastbilkørsel m.m. De nærmeste beboelsesejendomme ligger ca. 100 meter fra arbejdsområderne.

I forbindelse med miljøkonsekvensvurdering af et mere omfattende anlægsarbejde inkl. etablering af dæk over banen og erhvervsbyggeri er der gennemført en støjberegning, som viser, at sporarbejder overholder Tårnby Kommunes grænseværdi for midlertidige bygge- og anlægsarbejder på 70 dB i dagperioden på hverdage ved den nærmeste bebyggelse, men da denne aktivitet vil forekomme under en sporspærring i weekenden og om natten, skal der søges dispensation. Der vil i visse korte perioder forekomme sporspærringer og støjende arbejde udover tidsperioden mandag til fredag kl. 7-18.

På baggrund af de allerede gennemførte støjberegninger vurderes det, at der vil være en overskridelse af de vejledende grænseværdier for støj om natten i de perioder, hvor der udføres natarbejde. Der vil ikke være konstant støjende arbejde om natten, men periodisk støjende anlægsarbejde i løbet af en nat. De meget støjende anlægsarbejder vil så vidt muligt blive gennemført i dagtimerne, inden for de enkelte weekendspærringer, men kan ikke fuldstændigt undgås om natten.

Det vurderes således, at der før igangsættelse af byggeriet skal ansøges om en dispensation fra støjgrænserne eller fra arbejdstiderne i forskrift for Støvende, støjende og vibrerende midlertidige aktiviteter for varelevering, bygge- og anlæg (Tårnby Kommune, 2019).

Se Bilag 8: Støjkort for anlægsarbejde, nat.

De to hoteller, som ligger i det nordlige område ved Københavns Lufthavn (Clarion Hotel og Comfort Hotel), samt beboere i villaområdet nord for motorvejen vil blive informeret om anlægsarbejdet forud for igangsættelse af de arbejder, som gennemføres uden for almindelig arbejdstid og/eller, som kan give anledning til støj over grænseværdierne, jf. Tårnby Kommunes forskrift for bygge- og anlægsaktiviteter. Relevante parter informeres på forhånd om anlægsfasens tidsplan og arbejdernes forventede varighed.

### Driftsfase

I driftsfasen vil jernbanetrafik med godstog og passagertog fordeles, så der vil være en reduktion af godstrafikken på spor 11 og 12 sammenlignet med i dag, hvor alle godstog kører i de åbne spor. Da det vurderes, at godstrafikken er den dominerende kilde til støj fra jernbanen, betyder dette også en reduktion af støjen i omgivelserne.

Hvor mange mennesker vil blive påvirket?

Få ejendomme beliggende i boligområdet nord for motorvejen. Støjbreddeskort for sporarbejder i natperioden er vist i bilag 7.

Angiv afstand til nærmeste boligområde eller anden støjfølsom anvendelse

Ca. 100 meter

Vil påvirkningerne gå ud over landets grænser?

- Ja  
 Nej

Kan påvirkningerne mindskes?

- Ja  
 Nej

Hvordan kan påvirkningerne mindskes?

Jf. beskrivelsen ovenfor.

Udføres anlægsarbejde uden for tidsrummet 07-18?

- Ja  
 Nej

Hvilket anlægsarbejde forventes udført uden for tidsrummet 07-18 og i hvilket tidsrum?

Der vil i visse korte perioder forekomme sporspæringer og støjende arbejde udover tidsperioden mandag til fredag kl. 7-18. Arbejdet planlægges, så støjende arbejder primært gennemføres i dagtimerne

Er der givet tilladelse til andre projekter i samme område?

- Ja  
 Nej

Skriv navnet på andre projekter, er der givet tilladelse til:

Banedanmarks signalprogram gennemføres på samme strækning. Sund & Bælt og Banedanmark er i dialog om koordinering af de to projekter, både i forhold til anlægsfasen og i forhold til installationer og baneteknik.

Skal der i arbejdet bruges naturressourcer, herunder sten, sand, granit eller lignede materialer?

- Ja  
 Nej

Hvilke naturressourcer vil der blive anvendt?

I anlægsfasen skal der anvendes materialer til ændringer af den eksisterende jernbane og til opbygning af nye perroner og perronfaciliteter. Vand i anlægsfasen anvendes primært til vanding af skærver. Herudover anvendes materialer til elevatorer, rulletrapper, trapper aptering m.v.

Se opgørelse af ressourceforbrug i Bilag 7.

I driftsfasen vil der blive brugt vand og strøm til almindeligt vedligehold og drift af perroner, belysning, højttalere, elevatorer, rulletrapper m.m., svarende til forbruget ved andre togstationer.

Er der risici for ulykker i forbindelse med arbejdet (ex. anvendte materiale, teknologi eller arbejdsmetoder) ?

- Ja  
 Nej

## Støv

Beskriv hvilket område udenfor projektet der vil blive påvirket

I anlægsfasen kan der være støv i forbindelse med selve anlægsarbejdet, jordhåndtering, jordkørsel og kørsel på arbejdspladser og -veje. Der skal ikke ændres ved de eksisterende spor, og der er derfor ikke støv fra håndtering af skærver/ballast. Der vil blive anvendt vanding ved særligt tørre perioder i anlægsfasen for at forhindre væsentlige støvgener i overensstemmelse med reglerne i forskrift for Støvende, støjende og vibrerende midlertidige aktiviteter for varelevering, bygge- og anlæg (Tårnby Kommune, 2019).

Der vil ikke blive genereret støv fra projektet i driftsfasen.

Hvor mange mennesker vil blive påvirket?

I anlægsfasen vil der være en helt lokal påvirkning af de mennesker, som opholder sig på arbejdsområdet. Der vil blive anvendt vanding, for at forhindre støvgener for naboer, passagerer og andre, som opholder sig i områderne uden for arbejdspladsen.

Vil påvirkningerne gå ud over landets grænser?

- Ja  
 Nej

Kan påvirkningerne forhindres?

- Ja  
 Nej

Er der givet tilladelse til andre projekter i samme område?

- Ja  
 Nej

Skriv navnet på andre projekter, er der givet tilladelse til:

Banedanmarks signalprogram gennemføres på samme strækning. Sund & Bælt og Banedanmark er i dialog om koordinering af de to projekter, både i forhold til anlægsfasen og i forhold til installationer og baneteknik.

Skal der i arbejdet bruges naturressourcer, herunder sten, sand, granit eller lignede materialer?

- Ja  
 Nej

Hvilke naturressourcer vil der blive anvendt?

I anlægsfasen skal der anvendes materialer til ændringer af den eksisterende jernbane og til opbygning af nye perroner og perronfaciliteter. Vand i anlægsfasen anvendes primært til vanding af skærver. Herudover anvendes materialer til elevatorer, rulletrapper, trapper apering m.v.

Se opgørelse af ressourceforbrug i Bilag 7.

I driftsfasen vil der blive brugt vand og strøm til almindeligt vedligehold og drift af perroner, belysning, højttalere, elevatorer, rulletrapper m.m., svarende til forbruget ved andre togstationer.

Er der risici for ulykker i forbindelse med arbejdet (ex. anvendte materiale, teknologi eller arbejdsmetoder) ?

- Ja  
 Nej

## Affaldsproduktion

Beskriv hvilket område udenfor projektet der vil blive påvirket

anlægsfasen vil der blive genereret affald fra de jernbaneanlæg, som skal ændres, og der vil blive afgravet jord fra de eksisterende baneskråninger, hvor der placeres gangbro/elevatorer samt fra elevator-/rulletrappegruber. Herudover genereres almindeligt byggepladsaffald i mindre mængder. Ved en forbindelse som vist i Principforslag 5A, vil der være yderligere affald forbundet med etablering af en gangforbindelse gennem det eksisterende parkeringshus (P7), da dele af bygningen skal fjernes.

Se opgørelse af affald i Bilag 9.

Det vurderes, at ca. 80 % af jorden, som skal håndteres i projektet, vil være ren jord (forureningsklasse 1). Andelen af lettere forurenede jord (forureningsklasse 2 og 3) vil være i størrelsesordenen 18%. Ca. 2% af jorden vurderes at være kraftigere forurenede svarende til jord forureningsklasse 4. De forureningskomponenter, der primært forventes påvist i jorden, er tungere immobile kulbrinter, PAH'er og tungmetaller.

Området omkring den nye station er beliggende i byzone og er områdeklassificeret. Ved bortskaffelse af jord fra projektområdet eller flytning af jord på tværs af matrikelgrænser, skal overskudsjord i projektet forklassificeres, i det omfang det vurderes nødvendigt i henhold til allerede eksisterende analyser af jorden, samt dokumentationskrav fra myndigheder og jordmodtagere. Hvis der ikke er mulighed for forklassificering på stedet, vil jorden blive kørt direkte til modtagestation med henblik på kartering.

På baggrund af vurderinger og forklassificeringer kan der udarbejdes en jordhåndteringsplan, som skal godkendes af Tårnby Kommune forud for opgravning og bortkørsel af jorden. I Tårnby Kommune er al byzone områdeklassificeret, hvilket betyder, at der er anmeldepligt ved flytning af jord. Overskudsjorden skal inden bortkørsel derfor anmeldes til kommunen via Jordweb, og kommunen kan derefter anvise jorden til jordmodtageren.

Tårnby Kommune har et jordregulativ, der fastsætter regler for håndteringen af jord i kommunen.

I driftsfasen vil der blive genereret almindeligt dagrenovationslignende affald i forbindelse med anvendelse af perronerne.

Hvor mange mennesker vil blive påvirket?

Ingen.

Vil påvirkningerne gå ud over landets grænser?

- Ja  
 Nej

Kan påvirkningerne forhindres?

- Ja  
 Nej

Er der givet tilladelse til andre projekter i samme område?

- Ja  
 Nej

Skriv navnet på andre projekter, er der givet tilladelse til:

Banedanmarks signalprogram gennemføres på samme strækning. Sund & Bælt og Banedanmark er i dialog om koordinering af de to projekter, både i forhold til anlægsfasen og i forhold til installationer og baneteknik.

Skal der i arbejdet bruges naturressourcer, herunder sten, sand, granit eller lignede materialer?

Ja

Nej

Hvilke naturressourcer vil der blive anvendt?

I anlægsfasen skal der anvendes materialer til ændringer af den eksisterende jernbane og til opbygning af nye perroner og perronfaciliteter. Vand i anlægsfasen anvendes primært til vanding af skærver. Herudover anvendes materialer til elevatorer, rulletrapper, trapper apering m.v.

Se opgørelse af ressourceforbrug i Bilag 7.

I driftsfasen vil der blive brugt vand og strøm til almindeligt vedligehold og drift af perroner, belysning, højtalere, elevatorer, rulletrapper m.m., svarende til forbruget ved andre togstationer.

Er der risici for ulykker i forbindelse med arbejdet (ex. anvendte materiale, teknologi eller arbejdsmetoder) ?

Ja

Nej

## Andet

Beskriv venligst

### A. Spildevandsproduktion inkl. regnvand

#### Anlægsfase

I forbindelse med anlægsarbejdet vil der være behov for mindre midlertidige grundvandssænkninger i forbindelse med anlæg af elevator- og rulletrappegruber. Der er i forbindelse et langtidspumpeforsøg udført i området blevet udtaget en vandprøve, som ingen tegn viser på miljøfremmede stoffer og et lavt indhold af salt, dog er der relativt høje værdier for naturligt forekommende barium og arsen (hhv. 110 og 9,6 µg/l). Korttidskvalitetskravet for barium og arsen er hhv. 145 og 3,1 µg/l. For arsen er kvalitetskravet tilføjet bidraget fra den naturlige baggrundskoncentration.

Miljøkvalitetskravet for barium overskrides ikke, og det samme gælder for arsen, når den opblandes og fortyndes med vandet i det nærliggende område i recipienten, under antagelse af en 10 gange fortynding for kystnære vande. Derudover vil koncentrationerne i det oppumpede grundvand inden udledningen til Øresund forventes at være nedbragt via bundfældning i forsinkelsesbassin, H4. Det vurderes på den baggrund, at der ikke vil være en varig negativ effekt på Øresund, da udledningen kun sker i en begrænset periode under anlæg.

Der skal som udgangspunkt ansøges om midlertidig udledningstilladelse inden udledning af grundvand til Øresund hos Tårnby Kommune i medfør af § 28 stk. 1 i Miljøbeskyttelsesloven. Det forventes, at der vil blive stillet krav om rensningsgraden af en del af det oppumpede vand før udledning.

#### Driftsfase

Ved etableringen af Ny Kastrup Lufthavn Station vil det samlede befæstede areal blive forøget, hvilket medfører en øget mængde overfladevand i forhold til de eksisterende forhold. Overfladevandet vil fortsat blive ledt gennem forsinkelsesbassin, H4, inden udledning til Øresund.

De nye perroner får i fremtiden en afløbskoefficient på 1,0. De eksisterende arealer, der inddrages, består af eksisterende banearaler og banegrøfter, som vurderes at have en afløbskoefficient på 0,6. Denne forøgelse af afløbskoefficient ved at gå fra ubefæstede til befæstede arealer vil i fremtiden forøge mængden af overfladevand, der skal håndteres fra arealet med 40 %.

Projektet medfører befæstning af op til 6.000 m<sup>2</sup>, ved anlæg af to perroner på hver maksimalt 500 m x 6 m. Når beplantningen ryddes, og grøfterne rørlægges, vil det bidrage til, at der skal håndteres mere overfladevand i forhold til i dag. Med en årlig nedbør på 625 mm, vil det svare til, at der skal afledes 1.500 m<sup>3</sup> ekstra vand. Fremtidige klimaændringer vil øge dette bidrag.

Det samlede vand som i dag håndteres fra arealet, er vurderet ud fra oplandet (reduceret areal og årsnedbøren for området, som i dag er 625 mm årligt). Ud af de ca. 115.000 m<sup>3</sup> vand som i dag håndteres fra arealet, forventes projektet at bidrage til, at der skal håndteres ca. 1-2 % mere vand gennem H4.

Den øgede afledning af vand som følge af at befæste banearaler vurderes derfor at være begrænset. Projektet vurderes ikke at medføre en hydraulisk belastning ved udledningspunktet i Øresund. Det vurderes dermed, at der ikke er nogen påvirkning.

### B. Påvirkning af vandløb, sø eller havet

Etablering af Ny Kastrup Lufthavn Station vil øge mængden af overfladevand, som skal håndteres fra arealet. Overfladevandet vil fortsat blive ledt gennem forsinkelsesbassin, H4, inden udledning til Øresund.

I anlægsfasen vil der være behov for eventuel rensning af oppumpet grundvand, inden det udledes til recipient.

Vandkvaliteten af det udledte overfladevand fra projektområdet vurderes ikke at bidrage til at kravværdien for udvalgte stoffer (Cu, Zn og Benz(a)pyren) overskrides i Øresund. Belastningen med kvælstof fra projektarealet vurderes at være uændret i forhold til eksisterende forhold, men forventes at blive reduceret inden udledning Øresund ved implementering af rensningsanlæg baseret på bedste tilgængelige teknologi og anvendelse af bedste miljømæssige praksis.

På den baggrund vurderes det, at projektet ikke vil medføre varig eller midlertidig forringelse af tilstanden i vandområde 2.3 Øresund eller hindre opfyldelsen af en fremtidig opfyldelse af

miljømål.

#### Driftsfase

Elevator- og rulletrappegruber samt andre konstruktioner, der ligger under grundvandsspejlet, forventes udført som tætte opdriftssikrede konstruktioner. Sådanne konstruktioner vil derfor ikke give anledning til øget bortledning af grundvand eller til øget sænkning af grundvandsspejlet i forhold til den nuværende situation. Projektet giver således ikke anledning til en øget grundvandssænkning i forhold til den eksisterende permanente grundvandssænkning i området.

C. Påvirkning af grundvandet, herunder behov for grundvandssænkning

#### Anlægsfase

Grundvandspotentialet i det primære magasin i projektområdet ligger mellem ca. -4 og -5,5 m DVR90. Overkant af sporene gennem projektområdet ligger i ca. -2,5 m DVR90, og størstedelen af perronen forventes ikke funderet dybere end en meter under dette niveau. Udgravningen hertil kommer således ikke til at gå ned til grundvandsspejlet i det primære magasin.

Lokalt vil der være konstruktioner, som kræver, at der udgraves dybere. Det gælder især i forbindelse med gruber til elevatorer og rulletrapper og muligvis for kabelbrønde. I sådanne tilfælde kan det være nødvendigt at trykafleste i det primære magasin helt lokalt omkring udgravningen. Grundvandssænkningen til disse udgravninger ventes at være ret kortvarige (få uger op til 2 måneder) og have en relativ begrænset ydelse (1-20 m<sup>3</sup>/t). En sådan begrænset grundvandssænkning vurderes ikke at ville påvirke områdets overordnede grundvandsniveau eller strømningens retning i det primære magasin.

Der forventes heller ingen væsentlig mobilisering af miljøfremmede stoffer fra de omkringliggende forurenede grunde, som ikke i forvejen er mobiliserede af sænkningen omkring banetracéet ved den eksisterende Københavns Lufthavn Station.

Samlet vurderes det, at der kun forventes begrænsede og kortvarige, midlertidige grundvandssænkninger i forbindelse med projektet, og disse vurderes ikke at få betydning i forhold til risiko for en uønsket påvirkning af omgivelserne. I anlægsfasen vil den påvirkning af grundvandsspejlet, som arbejdet medfører i omgivelserne, blive overvåget. Dette vil ske ved, at der installeres pejlerør i kalken, og at vandstanden i disse pejlerør registreres med automatisk udstyr.

#### D. Lugt og luftforurening

Projektet giver ikke anledning til lugtgener eller yderligere luftforurening i driftsfasen. Der kan være en mindre lokal påvirkning af luftkvaliteten fra udledninger fra anlægsmateriel og øget tung trafik i anlægsfasen.

#### E. §-3 beskyttet natur

Ændringer i det befæstede areal som følge af etableringen af Ny Kastrup Lufthavn Station vil medføre, at der ledes en øget mængde overfladevand til forsinkelsesbassin, H4. Forsinkelsesbassinet er omfattet af § 3 beskyttelse, hvilket betyder, at der ikke må ændres i tilstanden af naturtypen.

Den øgede vandmængde som ledes til forsinkelsesbassin, H4, forventes ikke at resultere i hævet vandstand eller øgede fluktuationer, idet afløbet fortsat vil være reguleret via en pumpestation. Besigtigelsen af forsinkelsesbassinet viser, at området har en ringe naturkvalitet med få egentlige sø-tilknyttede arter og en brat overgang fra land til vand. Der blev ikke konstaterede forekomst af padder ved besigtigelsen, og den isolerede placering i motorvejsskvadranten og den ringe vandkvalitet bidrager til, at forsinkelsesbassinet ikke udgør et væsentligt levested for padder. Ændringer i mængden og kvaliteten af det tilladte overfladevand vurderes ikke at medføre en væsentlig ændring i bassinets naturtilstand.

#### F. Beskyttede arter (Bilag IV, rødlistede arter mv.)

Oplagsarealet nord for DSB Klargøringscenter Kastrup kan udgøre et potentielt rasteområde for grønbroget tudse. Hvis projektet medfører byggefaser med meget kørsel og aktivitet på arealet i perioden april-juni, hvor tudserne bevæger sig mest omkring, vil der blive opsat et midlertidigt paddehegn mellem oplagsarealet og det potentielle rasteområde, for at undgå forstyrrelse af grønbroget tudse. Det midlertidige paddehegn opstilles i henhold til Vejdirektoratets gældende "Vejledning for hegning langs veje".

Se placering af paddehegn i Bilag 10.

#### G. Påvirkning af skov, herunder fredskov

Projektet påvirker ikke skov.

#### H. Gældende bygge- og beskyttelseslinjer

Der er ingen bygge- og beskyttelseslinjer inden for projektområdet.

#### I. Anvendelsen af naboarealer

Projektet giver ikke anledning til begrænsninger i anvendelsen af naboområder.

#### J. Visuelle og landskabsmæssige forhold



Projektområdet består af eksisterende jernbanespor og lufthavnsområde. Yderligere jernbaneanlæg i form af perroner og transferforbindelser ændrer således ikke ved det overordnede indtryk af området, som i forvejen udgøres af infrastrukturanlæg og øvrig bebyggelse i større skala med et teknisk præg. Den nye gangbro over spor 11 og 12 vil ikke være synlig fra boligområdet nord for motorvejen, da anlægget vil være skjult af den eksisterende støjvold med beplantning langs med motorvejen, uanset om gangbroen placeres øst eller vest for metroen. Der vil således ikke være indbliksgener fra gangbroen til beboelse. Ved placering af gangbroen øst for metroen vil projektet heller ikke medføre indbliksgener for det nærmeste hotel (Clarion Hotel), da afstanden og rudernes reflekterende karakter forhindrer indsyn.

#### K. Trafikale forhold

Med indførelse af retningsdrift flyttes de togpassagerer, som ellers benytter Københavns Lufthavn Station i retningen fra Sverige/lufthavnen mod København, til de nye perroner langs spor 11 og 12. De nye perroner genererer således ikke i sig selv flere togpassagerer, men vil for principforslag 3 medføre en øget fodgængertrafik mellem den eksisterende station og de nye perroner, som fremadrettet vil udgøre en samlet station. Retningsdrift medfører ligeledes for godstogstrafikken, at den del af godstogene, som kører i retningen fra København mod Sverige, vil blive flyttet fra spor 11 og 12 til spor 1 og 2 gennem den eksisterende Københavns Lufthavn Station.

#### L. Planforhold

Projektet berører følgende lokalplaner:

- Lokalplan 50, Støjzonen omkring Kastrup Lufthavn

Regulering af etablering af støjfølsom arealanvendelse.

- Lokalplan 100A, Østamagerbanen med tilhørende stationer

Udlæg af Metroens trace og stationer samt udformning af forpladser, adgang m.m.

- KLK97, Lokalplan og kommuneplantillæg for Københavns Lufthavn i Kastrup

Udlæg og disponering af lufthavnsområdet.

- KLK98A, Lokalplan for del af nordafsnittet i Københavns Lufthavn – Et område til hotelbyggeri

Supplerende lokalplan til KLK97 – præciserer udformning og anvendelse til hotel (senere Clarion).

- KLK2009A, Lokalplan for del af nordafsnittet i Københavns Lufthavn

Omfatter P7, noget af Metro transfer og Clarion Hotel. Muliggør mindre udvidelse af hotellet og fastlægger fri- og opholdsarealer.

De fri- og opholdsarealer, som er udlagt i lokalplan KLK2009A kan blive påvirket ved valg af principforslag 5A. Afhængigt af den konkrete udformning af koblingen mellem flowkorridor og eksisterende bebyggelse (Terminal 3, metrobygning og parkeringshus), kan en mindre del af friarealet blive inddraget i terræn eller blive anvendt til understøttelse af nye konstruktioner.

A/S Øresund har indledt en dialog med Tårnby Kommune med henblik på at afklare eventuelt behov for udarbejdelse af ny lokalplan for projektet.

Se bilag 6: Oversigtskort inkl. lokalplaner

#### M. Arbejdsmiljø

I forbindelse med planlægning af projektet vil der blive foretaget en screening af de valgte løsninger og udførelsesmetoder, med henblik på at klarlægge hvilke særlige arbejdsmiljømæssige forhold, der skal håndteres eller kræver en særlig opmærksomhed. Det forventes, at det primært drejer sig om montage og arbejder i nærheden af køreledninger og spor i drift samt arbejde tæt på eksisterende baneskrånninger og motorvej.

## Natur og fredning

Ligger området i et natura2000 område?

[Se oversigt over natura2000 områder.](#) (Åbner i nyt vindue)

Ja

Nej

Hvor ligger de nærmeste natura2000 område?

[Se oversigt over natura2000 områder.](#) (Åbner i nyt vindue)

Projektområdet ligger i nærheden af to Natura 2000-områder. Ca. 4 km mod øst ligger område 142 Saltholm og omliggende hav og ca. 4,8 km mod syd/vest ligger område 143 Vestamager og havet syd for.

Se projektets placering i forhold til Natura 2000-områder i Bilag 11.

Beskriv hvilken type områder, der er tale om?

[Se oversigt over natura2000 områder.](#) (Åbner i nyt vindue)

Natura 2000-område 142 ligger i Øresund og omfatter øerne Saltholm og Peberholm. Det samlede areal er ca. 7.218 ha., hvoraf havområdet udgør ca. 75 %. Natura 2000-området består af Habitatområde nr. H126 og Fuglebeskyttelsesområde F110. Natura 2000-område 143 omfatter Kalvebod Fælled, havet syd for Amager og Kalveboderne mellem Amager og Sjælland. Området har et areal på 6.179 ha., hvoraf havområdet udgør ca. 65 %. Natura 2000-området består af Habitatområde nr. H127 og Fuglebeskyttelsesområde nr. F111.

Da projektområdet ligger uden for de to Natura 2000-områder, vil der hverken i anlægsfasen eller i driftsfasen være en direkte påvirkning eller beslaglæggelse af arealer i et Natura 2000-område. Der vil således ikke ske ødelæggelse af naturtyper eller levesteder for arter på udpegningsgrundlaget for de to områder.

Projektområdet er beliggende i et område, hvor der er eksisterende bebyggelse og infrastruktur. Både i driftsfasen, og mens anlægsfasen står på, vil der være trafik fra motorvej, veje og jernbane samt flytrafik til og fra lufthavnen, som betyder, at der vil være støj, lys og bevægelse i et stort område uden om projektområdet. Projektets anlægsfase vil ikke give anledning til yderligere forstyrrelse af ynglende og rastende fugle på grund af lys, støj og bevægelse under anlæg.

Projektets indførelse af retningsdrift muliggør en fremtidig stigning i godstogtrafikken over Øresund. På Peberholm passerer togene gennem den sydlige del af Natura 2000-område nr.142 Saltholm og omliggende hav. Den øgede togtrafik vurderes ikke at bidrage til, at udledningen af luftforurenende stoffer vil kunne påvirke Natura 2000-områderne, da de ligger uden for byområder og har gode spredningsforhold. Støjen fra banetrafikken på Øresundsforbindelsen forventes at stige lidt, men den eventuelt øgede støj vurderes ikke at have et væsentligt omfang, der kan påvirke fugle og sæler i området.

Samlet ses kan det derfor konkluderes, at der ikke vil ske væsentlig påvirkning af udpegningsgrundlaget for Natura 2000-områderne og dermed heller ingen påvirkning af områdernes integritet som følge af anlæg og drift af Ny Kastrup Lufthavn Station. Der vurderes derfor ikke at være behov for yderligere vurderinger af potentielle påvirkninger i Natura 2000-områderne.

Gælder der specielle fredningsbestemmelser for området?

- Ja  
 Nej

Har området en speciel arkæologisk, historisk eller kulturel betydning?

- Ja  
 Nej

## Dokumentation

Kort med indtegnet projekt i målestok 1:10.000 eller 1: 5.000

Bilag 1\_Arealbehov.png 2 MB

Tidsplan

Bilag 2\_Tidsplan.jpg 98 KB

Projektbeskrivelse

Bilag 3\_dispositionsforslag 5000-AA01\_COW\_2.pdf 1 MB

Yderligere bilag

Tryk på "+" for at tilføje flere bilag.

Bilag 4\_20201028\_AS016B, Principforslag 3.jpg 1 MB

Bilag 5\_20201028\_AS018A, Principforslag 5A.jpg 1 MB

Bilag 7\_Ressourceforbrug.jpg 69 KB

Bilag 8\_støjkort anlægsarbejde nat.jpg 334 KB

Bilag 9\_Affaldsproduktion.jpg 50 KB

Bilag 10\_Placering af paddehegn.png 1 MB

Bilag 11\_Natura 2000.png 1 MB

Bilag 6\_Oversigtskort inkl. lokalplaner.pdf 280 KB