

JANUAR 2023
KØBENHAVNS LUFTHAVNE A/S

NATURA 2000- VÆSENTLIGHEDSVURDERI NG AF PLAN FOR UDVIKLING AF KØBENHAVNS LUFTHAVN, KASTRUP

NATURA 2000-VÆSENTLIGHEDSVURDERING

JANUAR 2023
KØBENHAVNS LUFTHAVNE A/S

NATURA 2000- VÆSENTLIGHEDSVURDERING AF PLAN FOR UDVIKLING AF KØBENHAVNS LUFTHAVN, KASTRUP

NATURA 2000-VÆSENTLIGHEDSVURDERING

PROJEKTNR.

A243772

DOKUMENTNR.

004

VERSION

1.0

UDGIVELSESDATO

18. januar 2023

BESKRIVELSE

Natura 2000-væsentligheds-
vurdering af plan for udvikling
af Københavns Lufthavn, Ka-
strup

UDARBEJDET

KSCT, KRLA

KONTROLLERET

UKJ, TBKR

GODKENDT

MBRV

INDHOLD

1	Indledning og baggrund	7
2	Beskrivelse af planens indhold	9
2.1	Ændringer i flytrafikken	10
3	Lovgivning	13
3.1	EU-direktiver på naturområdet	13
3.2	National lovgivning	13
4	Metode	15
5	Eksisterende viden	16
5.1	Generel områdebeskrivelse	16
5.2	Natura 2000	17
6	Væsentlighedsvurdering af potentielle påvirkninger	24
6.1	NO _x -deposition	24
6.2	Forstyrrelser	25
7	Konklusion	27
7.1	Natura 2000	27
8	References	28

1 Indledning og baggrund

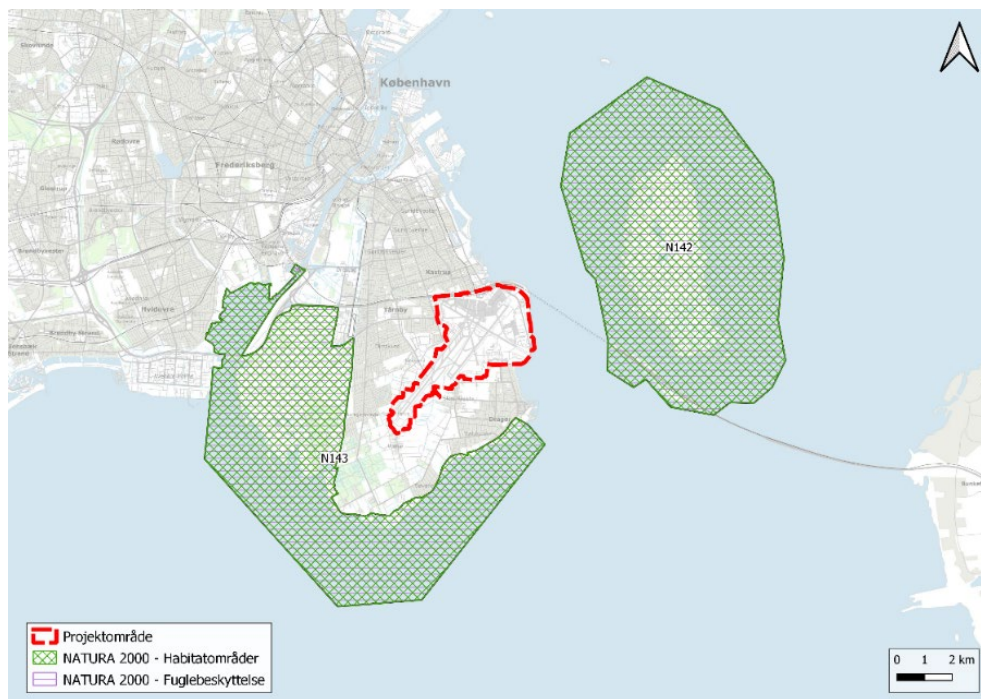
Københavns Lufthavn, Kastrup (herfra benævnt "Københavns Lufthavn" eller "lufthavnen") er landets største lufthavn og er i medfør af luftfartsloven defineret som et infrastrukturanlæg af vital betydning for Danmarks nationale og internationale trafikforbindelser. Lufthavnen ejes, drives og udvikles af Københavns Lufthavne A/S (herfra benævnt "CPH").

Københavns Lufthavn har over en lang årrække frem til 2019, oplevet en stigning i antallet af flyrejsende og forventer at denne udvikling fortsætter. De seneste tre år (2020-2022) har været påvirket af pandemien, hvor lufthavnen har oplevet et kraftigt dyk i antallet af flyrejsende. I 2022 er de rejsende kommet tilbage, og det er forventningen at lufthavnens aktiviteter inden for kort tid er på samme niveau som i 2019, før pandemien. De tre år med nedgang påvirker ikke den langsigtede prognose for flyrejsende.

Lufthavnens banesystem har tilstrækkelig kapacitet, men videre, langsigtet udvikling af lufthavnen forudsætter udvidelse af bl.a. de nuværende terminal- og standpladsfaciliteter, for at kunne håndtere nye flytyper. Denne udvikling er allerede mulig i dag, men ikke på en måde hvor lufthavnens areal udnyttes hensigtsmæssigt.

Derfor har CPH anbefalet Trafikstyrelsen et scenarie for den mest effektive håndtering af fremtidens passagervækst gennem en "nordlig udbygning", hvor der etableres standpladser og terminalkapacitet i det nordvestlige område.

Udviklingen af Københavns Lufthavn forudsætter en afkortning og forskydning af den såkaldte tværbane (bane 12/30), hvilket vil medføre, at noget af den nuværende flytrafik på denne bane (starter og landinger over København mod nordvest), skal håndteres på en af de to hovedbaner (04L/R eller 22L/R), mens et fåtal vil blive aflyst. I forbindelse med flytning af starter og landinger til de to hovedbaner, vil der ske en forøgelse af flytrafik over Natura 2000-områderne N142 "Saltholm og omliggende hav" og N143 "Vestamager og havet syd for". Placeringen af disse områder kan ses på Figur 1-1. De mulige påvirkninger fra udviklingen, vil blive vurderet i nærværende Natura 2000-væsentlighedsvurdering.



Figur 1-1 Natura 2000-områder nær lufthavnsområdet

2 Beskrivelse af planens indhold

I december 2021 blev der indgået en politisk aftale om at ændre den gældende *Lov om udbygning af Københavns lufthavn, Kastrup*¹ med henblik på at sikre mulighed for den ønskede videre udvikling.



Figur 2-1 CPHs anbefalede udviklingsscenarie.

Trafikstyrelsen har udarbejdet "Plan for udvikling af Københavns Lufthavn, Kastrup", som ligger til grund for det kommende lovforslag. Loven har til formål at skabe rammer for en "nordlig udbygning", hvor tværbanen afkortes og forskydes ca. 300 m mod sydøst (se Figur 2-1) samt lukkes for starter og landinger over København mod nordvest. Dette frigiver nødvendigt areal i lufthavnens nordvestlige område til udvikling af terminal- og standpladsfaciliteter.

Planen skal muliggøre følgende elementer:

- > Tværbanen afkortes
- > Tværbanen forskydes
- > Frigjorte arealer anvendes til terminaludvidelse og standpladser mv.
- > Muligheden for starter og landinger 'ind over byen' afskaffes
- > Muligheden for at 'dreje' tværbanen afskaffes

¹ Bekendtgørelse af lov om udbygning af Københavns lufthavn, Kastrup, lovbekendtgørelse nr. 252 af 9. april 1992

Planens elementer og afledte aktiviteter, vil finde sted inden for lufthavnsområdet. Afskaffelsen af muligheden for starter og landinger 'ind over byen', medfører dog påvirkninger, som strækker sig udover lufthavnsområdets afgrænsning.

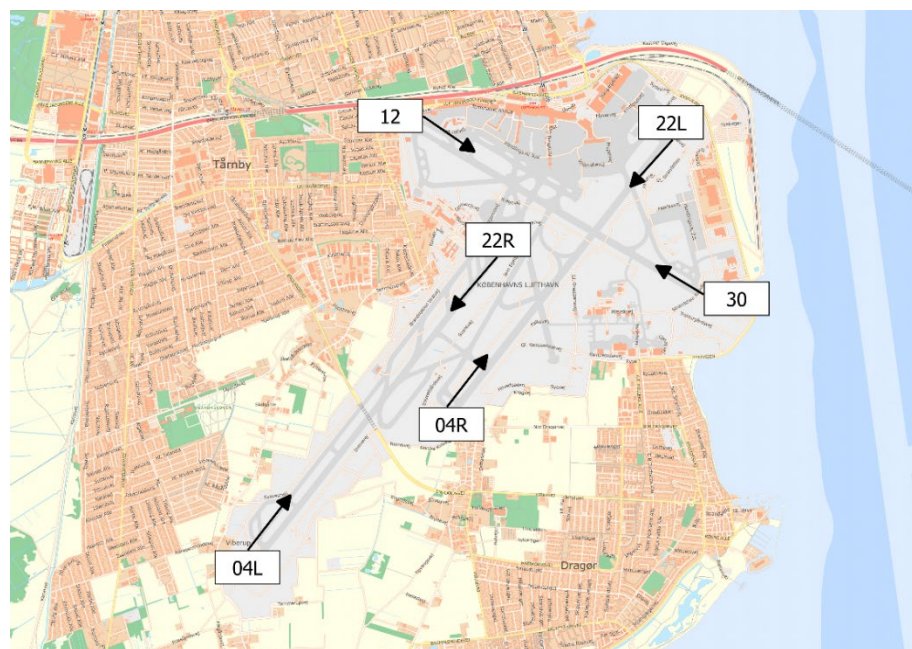
Det vurderes derfor, at det kun er dette planelement, som udgør en potentiel påvirkning af Natura 2000-områderne nr. 142 og nr. 143. Derfor vil det udelukkende være dette planelement, som behandles i nærværende Natura 2000-væsentlighedsvurdering.

Planens realisering kan endvidere medføre potentielle påvirkninger på andre miljøfaktorer, herunder grundvand, jordbund, menneskers sundhed, klimatiske faktorer, mv. Disse faktorer behandles ikke i nærværende Natura 2000-væsentlighedsvurdering, men i miljøvurderingen, som også er udarbejdet i forbindelse med planen.

Planen er ikke byggeretsgivende, og den skal følges op af anden mere detaljeret planlægning, hvori potentielle væsentlige påvirkninger på Natura 2000-områder ligeledes vil blive vurderet. Denne planlægning skal også vurderes i forhold til påvirkningen af Natura 2000-områderne nr. 142 og nr. 143. Den mere detaljerede planlægning er en forudsætning for, at der kan ansøges om konkrete anlægsprojekter.

2.1 Ændringer i flytrafikken

Landingsbanerne i Københavns Lufthavn har forskellige numre, som angiver hvilken retning flytrafikken anvender. Tværbanen anvender numrene 12 og 30, mens de to hovedbaner anvender 22L/R samt 04L/R. Den overordnede banestruktur fremgår af Figur 2-2.

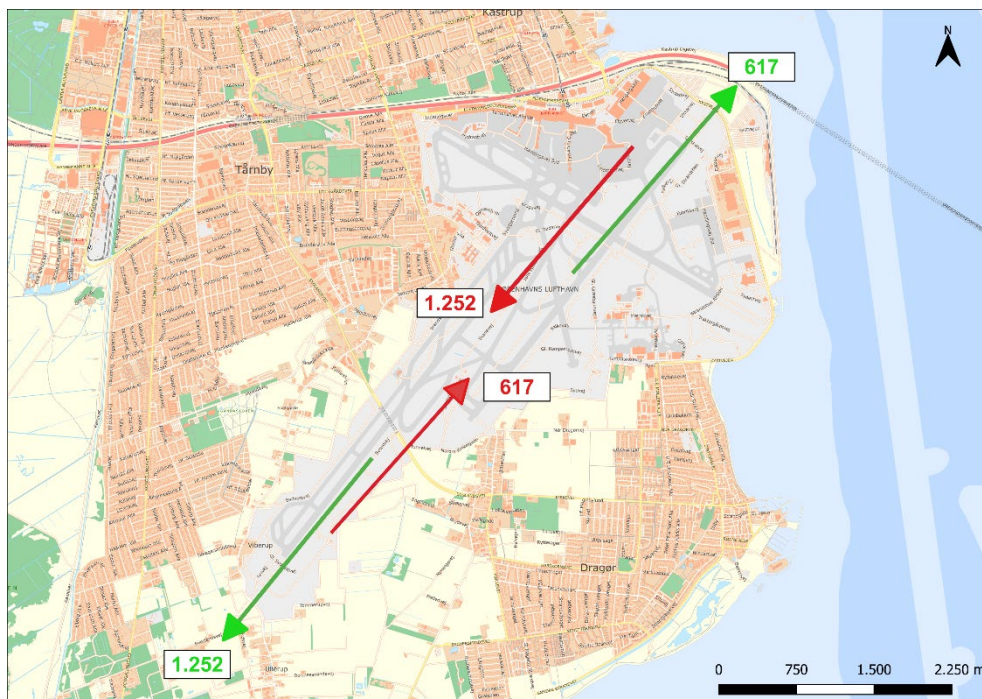


Figur 2-2 *Banestrukturen i Københavns Lufthavn. Numrene angiver hvilken retning flytrafikken anvender.*

I den eksisterende miljøgodkendelse vedrørende støj opstilles i dag en række vilkår for brugen af lufthavnens banesystem, som er begrundet i støjensyn. Således skal flytrafikken overvejende afvikles på lufthavnens hovedbaner, dvs. starter og landinger hovedsagelig skal afvikles på banerne 04L/R eller 22L/R. Brugen af tværbanen i dag er begrænset, og banen benyttes derfor som udgangspunkt kun under særlige vilkår, hvor flyvesikkerhedsmæssige forhold gør det nødvendigt at benytte tværbanen eller vil give anledning til væsentlige forsinkelser og eventuelt aflysninger, hvis banen ikke benyttes. Tværbanen er i dag lukket i tidsrummet kl. 23 – 06, dog kan landinger på bane 30 foretages under særlige vilkår.

Afskaffelsen af muligheden for starter og landinger ind over byen via tværbanen, samt en forkortelse af tværbanens nuværende længde vil medføre, at brugen af tværbanen (bane 12/30) begrænses til kun at omfatte starter på bane 12 (ud over Øresund) og landinger på bane 30 (fra Øresund), dog vil de største jetfly ikke længere kunne benytte den afkortede tværbane.

Hovedbanerne håndterer i dag langt størstedelen af alle flyoperationer fra Københavns Lufthavn, og en stor mængde af flyvningerne foregår henover Natura 2000-områderne. Anvendelsen af hovedbanerne varierer alt efter vindforholdene. Set alene over de seneste 10 år har Bane 22L/R været anvendt til mellem 60-73% af alle starter/landinger, mens Bane 04L/R er blevet anvendt mellem 25-38%. Tværbanen udgør en minimal andel af den samlede flytrafik. Bane 12 og 30 (Tværbanen) er normalt kun anvendt i meget begrænset omfang (ca. 0,5% til lander på bane 12 og 0,2% af alle landinger på bane 30), men i forbindelse med prognoser for lufthavnens støjbelastning er de ofte sat til 1% for at undgå underestimering af støjbelastningen over befolkede områder nordvest for lufthavnen. En fuldt udbygget lufthavn vil potentielt øge antallet af starter og landinger henover Natura 2000-områderne med maksimalt 1% (estimeret til 1.869 starter og landinger pr. år). Nogle af flyvningerne kan forventes at blive aflyst som følge af banelukningen, da flyene ikke vil kunne lande eller starte på hovedbanesystemet. Brugen af banerne varierer i dag med vindforholdene, da flyene starter og lander mod den aktuelle vindretning for at opnå størst opdrift. Den estimerede forventede tilvækst af flyoperationer på hovedbanerne som følge af tværbanens nedskalering er visualiseret i Figur 2-3.



Figur 2-3 Den maksimalt estimerede årlige stigning i flyoperationer på hovedbanerne ved en fuld udnyttelse af lufthavnen, som følge af tværbanens nedskalering. Grønne farver repræsenterer starter og røde farver repræsenterer landinger.

Denne forøgelse udgør en meget lille andel af den samlede mængde flyoperationer, som håndteres via hovedbanerne. Som nævnt, er brugen af banesystemet styret af de aktuelle vindforhold, hvilket betyder, at den gennemsnitlige brug af banesystemet varierer meget fra år til år. Det forventes at potentielle flyvemønstre til og fra Københavns Lufthavn på baggrund af den delvise lukning af tværbanen vil være langt mindre end den årstidsmæssige variation, der i forvejen gør sig gældende som følge af vejrforhold mv.

3 Lovgivning

3.1 EU-direktiver på naturområdet

Natura 2000 er betegnelsen for et sammenhængende netværk af beskyttede naturområder i EU udpeget på grundlag af bestemmelser i de to EU-direktiver, Fuglebeskyttelsesdirektivet² og Habitatdirektivet³. Områderne er udpegede til at bevare og beskytte naturtyper og vilde dyre- og plantearter, som er sjældne, truede eller karakteristiske for EU-landene.

I Danmark er der udpeget 250 Natura 2000-områder med særlig sårbar og bevaringsværdig natur. Tilsammen dækker de et område, der svarer til Fyn med omkringliggende øer.

3.1.1 Habitatdirektivet

EU's habitatdirektiv har til formål at fremme biodiversiteten i medlemsstaterne ved at definere en fælles ramme for beskyttelsen af arter og naturtyper, der er af betydning for EU. Dette sker hovedsageligt gennem udpeging af særlige beskyttelsesområder, habitatområder. I habitatområderne skal der opretholdes eller genoprettes en gunstig bevaringsstatus for de arter eller naturtyper, som området er udpeget for.

3.1.2 Fuglebeskyttelsesdirektivet

EU's fuglebeskyttelsesdirektiv fra 1979 har til formål at beskytte og forbedre vilkårene for de vilde fuglearter i EU. Dette sker bl.a. ved, at medlemslandene forpligter sig til at udpege fuglebeskyttelsesområder.

Tilsammen udgør områder udpeget under Habitatdirektivet og Fuglebeskyttelsesdirektivet et sammenhængende netværk af naturbeskyttelsesområder i EU-medlemslandene, kaldet Natura 2000-områder.

3.2 National lovgivning

3.2.1 Habitatbekendtgørelsen⁴

Af bekendtgørelse om udpeging og administration af internationale naturbeskyttelsesområder samt beskyttelse af visse arter (bekendtgørelse nr. 2091 af 12/11/2021, kaldet habitatbekendtgørelsen) fremgår det, at for projekter, der kan medføre en *væsentlig* påvirkning på et Natura 2000-område, skal der

² EU. Europa-Parlamentets og Rådets direktiv af 30. november 2009 om beskyttelse af vilde fugle (2009/147/EF).

³ EU. Rådets direktiv af 21. maj 1992 om bevaring af naturtyper samt vilde dyr og planter (92/43/EØF).

⁴ BEK nr. 2091 af 12/11/2021.

foretages en nærmere konsekvensvurdering under hensyn til bevaringsmålsætningen for det pågældende område, jf. bekendtgørelsens § 6, stk. 2. Det er den kompetente myndighed, der afgør hvorvidt et projekt skal underkastes en konsekvensvurdering. Beslutningen herom sker på grundlag af en væsentlighedsvurdering, jf. § 6, stk. 1 i habitatbekendtgørelsen. Nærværende Natura 2000-væsentlighedsvurdering udgør en sådan væsentlighedsvurdering.

Bekendtgørelsens § 9 giver mulighed for fravigelse af § 6 stk. 2, hvis der er bydende nødvendige hensyn til væsentlige samfundsmæssige interesser, og der ikke findes alternativer til det ansøgte. Dette forudsætter dog, at der samtidig foreligger en fuldstændig vurdering af relevante alternativer og disses indvirkning på områdets bevaringsmålsætninger. En evt. fravigelse forudsætter derudover, at der træffes alle nødvendige kompensationsforanstaltninger for at sikre, at sammenhængen i Natura 2000-netværket bevares, samt at Europa-Kommisjonen underrettes om, hvilke kompensationsforanstaltninger der er truffet.

3.2.2 Miljømålsloven⁵

Bekendtgørelse af lov om miljømål m.v. for internationale naturbeskyttelsesområder (Miljømålsloven) fastsætter rammerne for planlægning inden for de udpegede internationale naturbeskyttelsesområder.

Det er i miljømålsloven bestemt, at staten skal udarbejde Natura 2000-planer og tilhørende basisanalyser. Det er i disse planer, Natura 2000-områdernes bevaringsmålsætninger er fastlagt. Det er ligeledes bestemt, at kommunerne på baggrund af statens Natura 2000-planer skal udarbejde tilhørende handleplaner.

3.2.3 BL 7-15 - Bestemmelser om flyvning over særligt støjfølsomme naturområder i Danmark⁶

Ifølge denne bekendtgørelse (også kaldet Naturområdebestemmelserne) må flyvning med motoriserede luftfartøjer ikke finde sted lavere end 1000 fod (300 m) over terræn inden for særligt støjfølsomme naturområder. Denne bestemmelse gælder for fuglebeskyttelsesområderne, herunder F111 "Vestamager og havet syd for" og F110 – "Saltholm og omliggende hav".

Reglerne gælder ikke i tilfælde af, at konkrete operationelle hensyn, herunder særligt vejrforhold, der nødvendiggør flyvning i lavere højde, er til stede.

⁵ LBK nr. 119 af 26/01/2017.

⁶ BEK nr. 9413 af 28/04/2017.

4 Metode

Formålet med nærværende Natura 2000-væsentlighedsvurdering er at vurdere, om de beskrevne ændringer i flyoperationer på baggrund af planens realisering kan medføre en væsentlig påvirkning af naturtyper og arter på udpegningsgrundlaget for de to berørte Natura 2000-områder.

Væsentlighedsvurderingen gennemføres med udgangspunkt i oplysninger tilsendt af Københavns Lufthavn A/S til COWI.

Vurderingerne foretages på baggrund af eksisterende viden. Eksisterende data for forekomst og tilstand af kortlagt habitatnatur samt forekomst af beskyttede arter er indhentet i forskellige databaser, herunder Naturdata (Danmarks Miljøportal), Naturbasen (fugleognatur.dk) samt MiljøGIS for Natura 2000-områderne (Miljøstyrelsen 2022).

Til brug for vurderingerne er der inddraget viden og erfaringer fra diverse rapporter, hjemmesider m.m. Disse kilder er angivet i teksten og oplistet i referencelisten.

Natura 2000-område 142 og 143 er de habitatområder, som ligger nærmest projektområdet, og væsentlighedsvurderingen gennemføres derfor med udgangspunkt i udpegningsgrundlaget for disse Natura 2000-områder.

Af øvrige Natura 2000-områder, som kunne berøres af planen, er de nærmeste N139 Øvre Mølleådal, Furesø og Frederiksdal Skov og N147 Ølsemagle Strand og Staunings Ø. De nærmeste svenske Natura 2000-områder er Falsterbo-Foteviken (ca. 12,5 km mod sydøst), Löddeåns mynning (ca. 21 km mod nordøst), Lommaområdet (ca. 22 km mod øst) og Lundaåkrabukten (ca. 22,5 km mod nordnordøst). Sammenholdes lufthavnens aktiviteter med afstanden til disse områder vurderes disse områder ikke at blive berørt og indgår derfor ikke i denne vurdering.

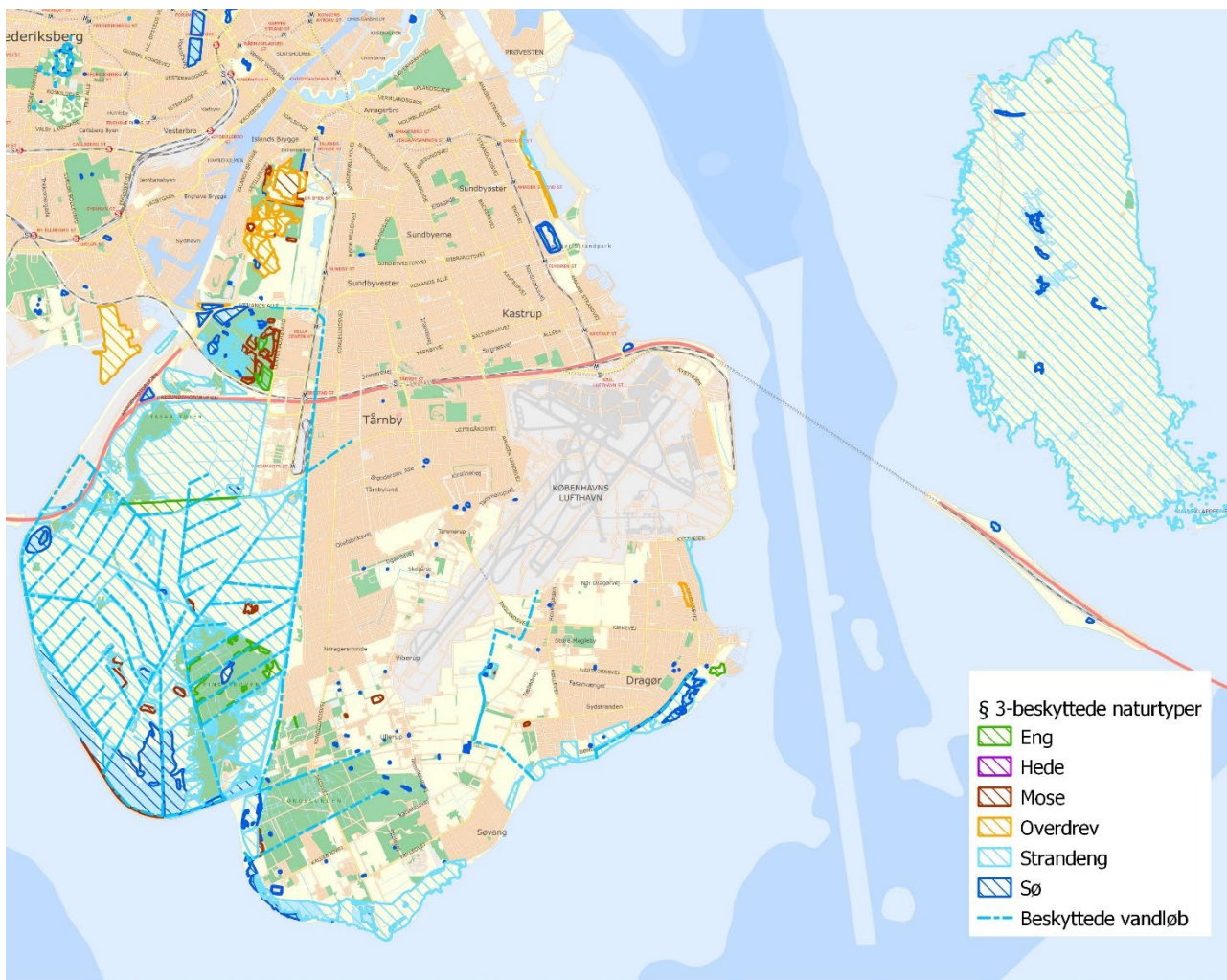
5 Eksisterende viden

5.1 Generel områdebeskrivelse

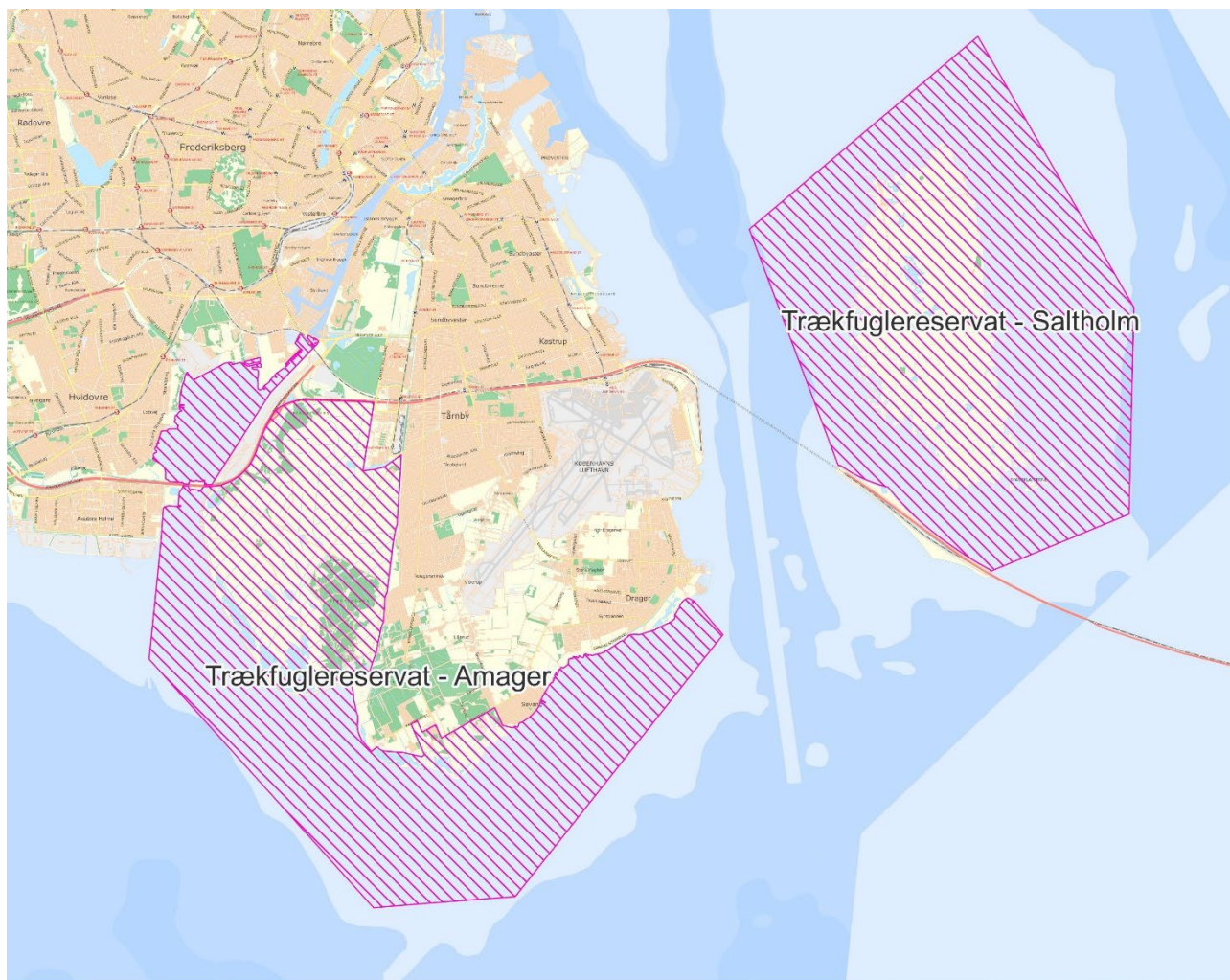
Københavns Lufthavn ligger i den østlige del af Amager. Lufthavnen ligger hovedsageligt omgivet af by, men i den umiddelbare nærhed af lufthavnen, ligger også store naturområder, som Saltholm, Øresund, Kalvebod Fælled, Aflandshage og Kongelunden. En del af disse områder er internationalt beskyttede Natura 2000-områder (Figur 5-3).

Det rige fugleliv i området godtgør, at store dele af strandengene og de omkringliggende lavvandede vandområder er udpeget som vildtreservat (Figur 5-2). Her er særlige restriktioner ift. adgang, sejlads, jagt, windsurfing mm.

En del af arealerne er desuden omfattet af naturbeskyttelseslovens § 3. Det drejer sig om de udstrakte strandenge, strandsøer og vandhuller (Figur 5-1).



Figur 5-1 Forekomster af natur beskyttet efter naturbeskyttelseslovens § 3 på Amager og Saltholm.



Figur 5-2 Placering af trækfuglereservaterne Amager og Saltholm.

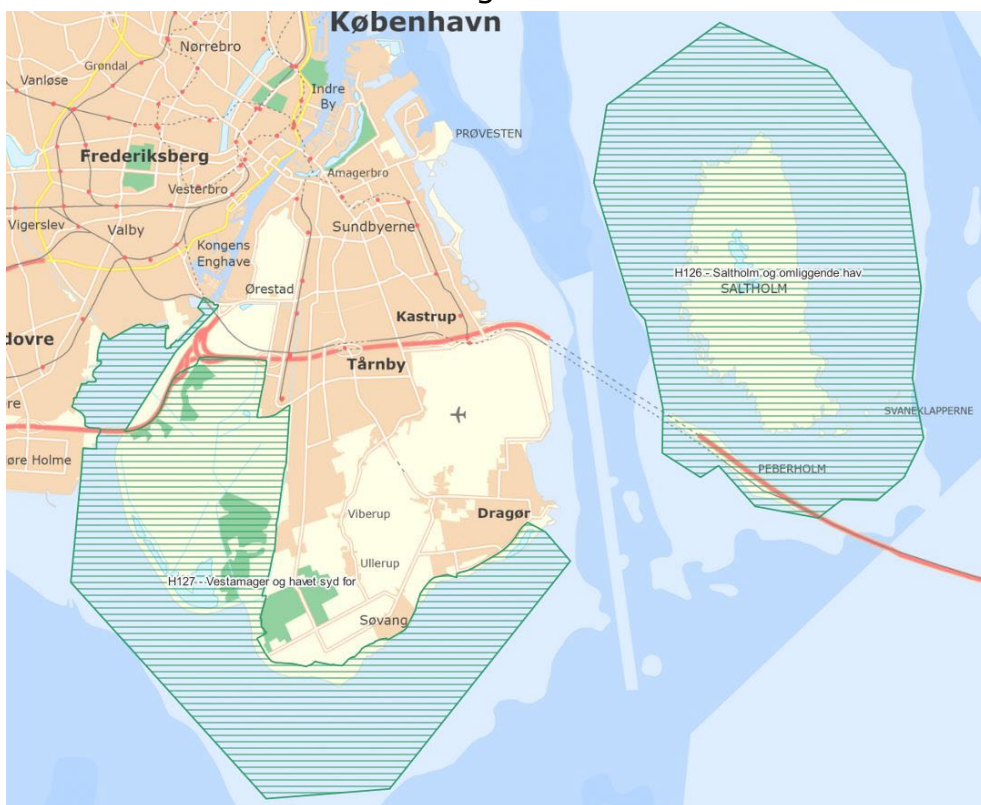
5.2 Natura 2000

Øst for Københavns Lufthavn ligger Natura 2000-område N142, "Saltholm og omliggende hav". Syd og vest for lufthavnen ligger Natura 2000-område N143, "Vestamager og havet syd for" (Figur 5-3). Begge Natura 2000-områder er både habitatområder og fuglebeskyttelsesområder.



Figur 5-3 Natura 2000-område 143 - Vestamager og Havet syd for og 142 – Saltholm og omliggende hav.

5.2.1 Habitatområder 126 og 127



Figur 5-4 Habitatområde 127 - Vestamager og Havet syd for og 126 – Saltholm og omliggende hav.

Habitatområde H126 "Saltholm og omliggende hav" har habitatnaturtyperne sandbanke, lagune, bugt, rev, enårig strandengsvegetation, strandeng og kalkoverdrev samt arterne gråsæl, spættet sæl og marsvin på udpegningsgrundlaget (Tabel 5-1).

Tabel 5-1 Udpegningsgrundlaget for habitatområde H126. Tal i parentes henviser til de talkoder, som benyttes for naturtyper og arter fra habitatdirektivets bilag 1 og 2. * angiver at der er tale om en prioriteret naturtype. Kilde Natura 2000-planen (Miljøstyrelsen, 2022)

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)	

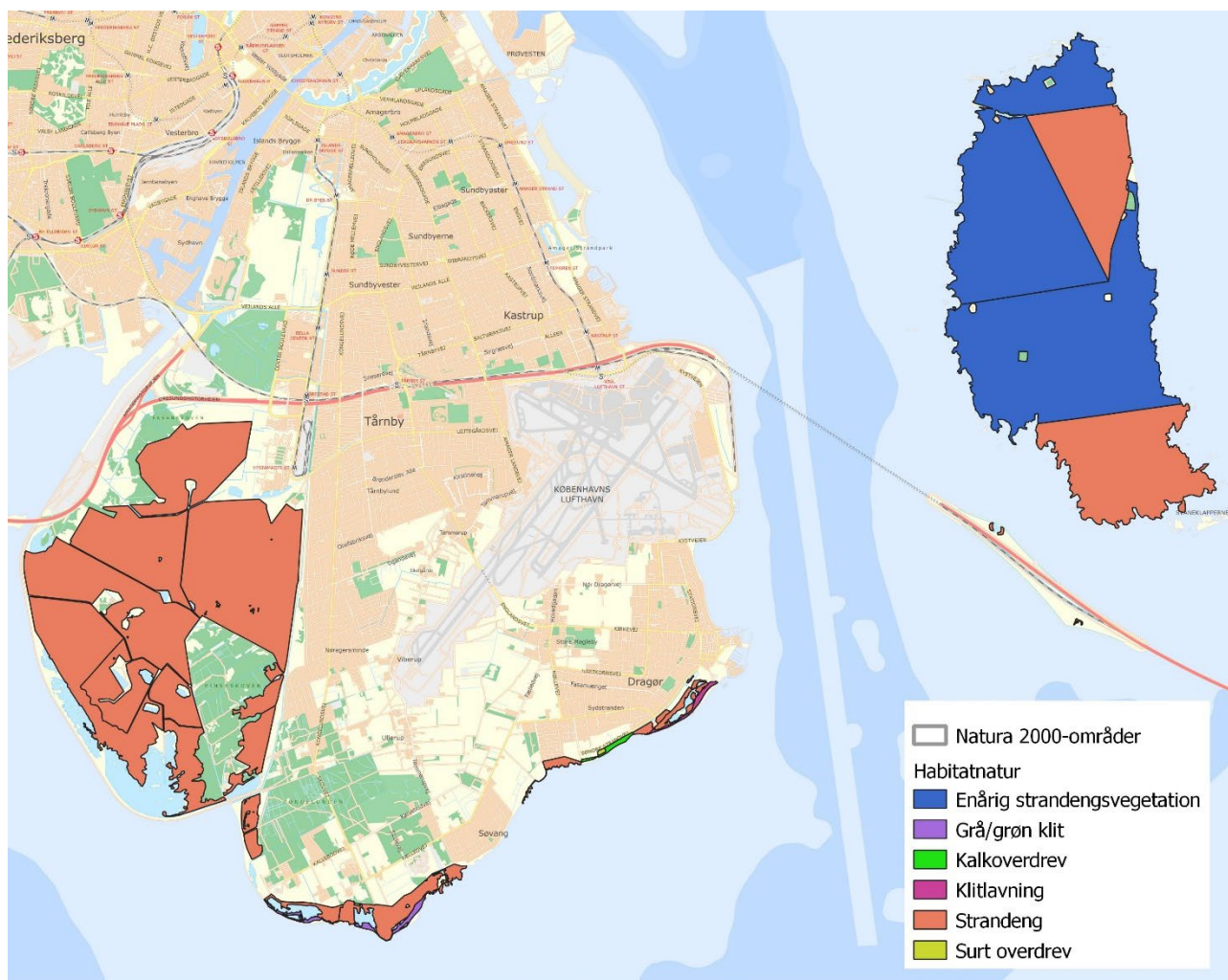
Habitatområde H127 "Vestamager og havet syd for" har habitatnaturtyperne sandbanke, lagune, bugt, enårig strandengsvegetation, strandeng, grå/grøn klit, klitlavning, kalkoverdrev og surt overdrev samt skæv vindelsnegl på udpegningsgrundlaget (Tabel 5-2).

Tabel 5-2 Udpegningsgrundlaget for habitatområde H127. Tal i parentes henviser til de talkoder, som benyttes for naturtyper og arter fra habitatdirektivets

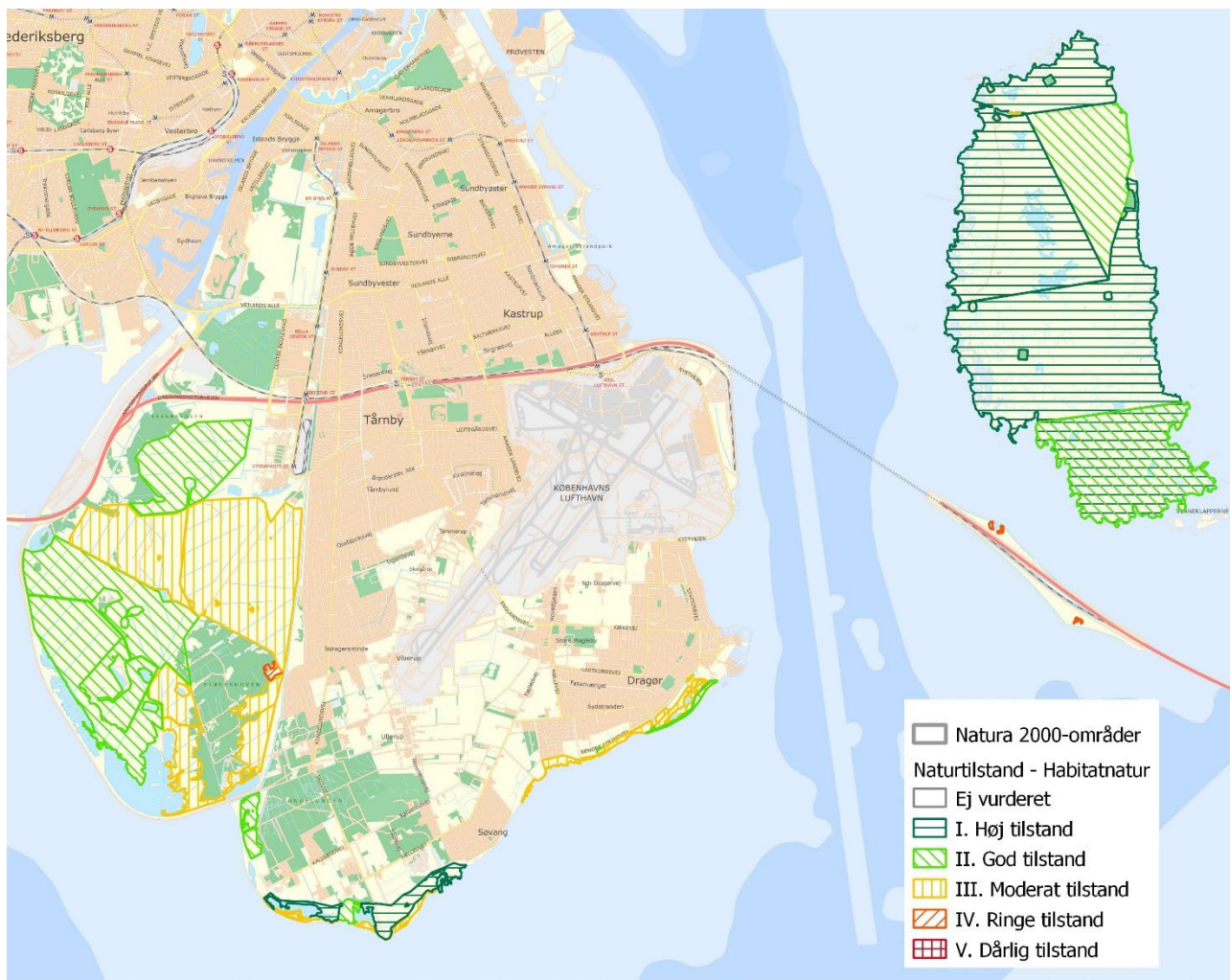
bilag 1 og 2. * angiver at der er tale om en prioriteret naturtype. Kilde Natura 2000-planen. (Miljøstyrelsen, 2022)

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

Udbredelsen af de kortlagte habitatnaturtyper i de to habitatområder kan ses på Figur 5-5 og den beregnede naturtilstand for områderne kan ses på Figur 5-6. Af sidstnævnte figur ses det bl.a., at hovedparten af naturtyperne i området er enten i god eller høj tilstand.



Figur 5-5 Kortlagt habitatnatur på Amager og Saltholm



Figur 5-6 Naturlilstand for kortlagt habitatnatur på Amager og Saltholm

5.2.2 Fuglebeskyttelsesområde 110 og 111

Udstrækningen for fuglebeskyttelsesområde F111 "Vestamager og havet syd for" og F110 – "Saltholm og omliggende hav" er vist på Figur 5-7.



Figur 5-7 Fuglebeskyttelsesområde 111 - Vestamager og Havet syd for og 110 - Saltholm og omliggende hav.

Udpegningsgrundlaget for fuglebeskyttelsesområde 110 - "Saltholm og omliggende hav" omfatter 10 arter af trækfugle, ni arter af ynglefugle og bramgås optræder som den eneste både som yngle- og trækfugl.

Tabel 5-3 Udpegningsgrundlaget for fuglebeskyttelsesområde F110. "T" = trækfugl, "Y" = ynglefugl. Kilde Natura 2000-planen (Miljøstyrelsen, 2022)

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)

Udpegningsgrundlaget for fuglebeskyttelsesområde F111 "Vestamager og havet syd for" omfatter 10 arter af trækfugle og 11 arter af ynglefugle.

Tabel 5-4 Udpegningsgrundlaget for fuglebeskyttelsesområde F111. "T" = trækfugl, "Y" = ynglefugl. Kilde Natura 2000-planen (Miljøstyrelsen, 2022)

Udpegningsgrundlag for Fuglebeskyttelsesområde nr. 111		
Fugle:	Skarv (T)	Rørdrum (Y)
	Knopsvane (T)	Bramgås (T)
	Knarand (T)	Skeand (T)
	Troldand (T)	Lille skallesluger (T)
	Stor skallesluger (T)	Fiskeørn (T)
	Rørhøg (Y)	Vandrefalk (T)
	Plettet rørvagtel (Y)	Klyde (Y)
	Almindelig ryle (Y)	Brushane (Y)
	Dværgterne (Y)	Splitterne (Y)
	Fjordterne (Y)	Havterne (Y)
	Mosehornugle (Y)	

6 Væsentlighedsvurdering af potentielle påvirkninger

6.1 NO_x-deposition

NO_x fra flyenes udstødning kan deponeres i luftsøjlen over Natura 2000 områderne ved overflyvning. Et forhøjet NO_x indhold, der gennem luften tilføres Natura 2000 områderne, kan medføre både en eutrofiering og en forsurening af områder med beskyttede naturtyper. Eutrofieringen vil bl.a. betyde, at næringskrævende plantearter vil udkonkurrere de mere nøjsomme og ofte sjældnere arter.

Der er forskel på, hvor følsomme de enkelte naturtyper er i forhold til kvælstofdeposition. Kvælstofgrænserne for de habitatnaturtyper, som er på udpegningsgrundlaget for habitatområde H127 er angivet i Tabel 6-1. De naturtyper, som forekommer i de to habitatområder, er vist på Figur 5-5 og Figur 5-6 i foregående kapitel.

Baggrundsdepositionen af totalkvælstof i projektområdet er mellem 6,3 og 11,9 kg N/ha/år (data indhentet fra Danmarks Miljøportal).

*Tabel 6-1 Kvælstoftålegrænser (deposition) for habitatnaturtyper på udpegningsgrundlaget for H126 og H127. *Tålegrænsen for atmosfærisk belastning er ikke relevant, idet naturtyperne er naturligt kvælstofrige, ufølsomme for atmosfærisk tilførsel, eller forventes at modtage det største bidrag fra andre kilder. **Tålegrænsen for Oligotrofe søer (5-10 kg N ha/år) benyttes for småsøer i klitlavninger. Kilde: Opdatering af empirisk baserede tålegrænser (Bak, 2018).*

Habitatnaturtype	Tålegrænse (kg N/ha/år)
Sandbanke	-*
Lagune	30-40**
Bugt	30-40
Rev	-*
Enårig strandengsvegetation	-*
Strandeng	30-40
Grå/grøn klit	8-15
Klitlavning	10-20
Kransnålalge-sø	5-10
Kalkoverdrev	15-25
Surt overdrev	10-15

Kvælstofdeposition er mest relevant for landarealerne og ved flyvning i lav højde. Over havet er kvælstofdepositionen lavere samtidig med, at recipienten er mere robust. Ved flyvning i stor højde sker der en meget stor spredning af emissionsgassen, og det er derfor usandsynligt, at den medfører en væsentlig ændring af kvælstofdepositionen i nærområdet.

De som følge af planen potentielle ændringer i antal flyvninger og flyvemønstre til og fra Københavns Lufthavn, er langt mindre end den årstidsmæssige variation, som følge af forskellige vejforhold mv. Dette er beskrevet nærmere i

kapitel 2. Det vurderes på den baggrund ikke, at der vil ske ændringer i NO_x-deposition, der vil kunne medføre en væsentlig påvirkning af habitatnaturtyperne på udpegningsgrundlaget (Tabel 5-1 og Tabel 5-2) for de to Natura 2000-områder N142 og N143.

6.2 Forstyrrelser

Flytrafikken til og fra Københavns Lufthavn kan potentielt resultere i forstyrrelse af fugle. De væsentligste forhold i forhold til forstyrrelse og påvirkning af fugle, er:

- > Flyruten
- > Støj
- > Flyvehøjde
- > Hastighed
- > Tidspunkt – både på dagen og året

Den potentielle påvirkning af fugle vil delvist være årstidsbestemt og samtidig afhænge af den konkrete fugleart. Forstyrrelser/flyvning nær fuglenes reder i ynglesæsonen kan resultere i en direkte reduceret ynglesucces, ved at ynglefugle kan forlade deres reder. Endvidere vil fuglene ved valg af redested vurdere områdets generelle egnethed, herunder graden af forstyrrelser. Det betyder, at forstyrrelser, der finder sted i den første fase af fuglenes yngletid, kan resultere i, at fuglene fravælger et i øvrigt hidtil velegnet redested. Forstyrrelser uden for yngletiden kan betyde, at fuglene kan blive skræmt væk fra egnede raste- og fødesøgningslokaliteter, hvorved de øger deres energiforbrug samtidig med, at de får mindre tid til at tage føde til sig. Dette kan betyde, at fuglenes kondition forringes og deres dødelighed stiger.

De som følge af planen potentielle ændringer i antal flyvninger og flyvemønstre til og fra Københavns Lufthavn, er langt mindre end den årstidsmæssige variation, som følge af forskellige vejrforhold mv. Dette er beskrevet nærmere i kapitel 2. Det vurderes derfor, at der ikke vil ske ændringer i forstyrrelses- eller påvirkningsmønstrene, der strækker sig ud over den nuværende situation for området. På den baggrund, vurderes det, at planen vil kunne realiseres uden at medføre en væsentlig påvirkning af fuglene på udpegningsgrundlaget (Tabel 5-3 og Tabel 5-4) for de to fuglebeskyttelsesområder F110 og F111.

For grå sæl, spættet sæl, marsvin og skæv vindelsnegl gælder det ligeledes, at der ikke sker en ændring i forstyrrelses- eller påvirkningsmønstrene, der strækker sig ud over den nuværende situation i området. På den baggrund, vurderes det, at planen vil kunne realiseres uden at medføre en væsentlig påvirkning af arterne på udpegningsgrundlaget for Natura 2000-områder N142 og N143.

Samlet set konkluderes det, at planen ikke medfører væsentlige påvirkninger af habitatnaturtyperne eller arterne på udpegningsgrundlaget for habitatområderne H126 og H127, samt at planen ikke medfører væsentlig forstyrrelse eller anden påvirkning af fuglearterne på udpegningsgrundlaget for

fuglebeskyttelsesområderne F110 og F111. Da planområdet samtidig er beliggende udenfor Natura 2000-områder, kan en skade på Natura 2000-områdernes integritet udelukkes.

7 Konklusion

7.1 Natura 2000

De potentielle ændringer i antal flyvninger og flyvemønstre til og fra Københavns Lufthavn, er langt mindre end den årstidsmæssige variation, som følge af forskellige vejrforhold mv. Det vurderes derfor, at planen kan realiseres uden at medføre en væsentlig påvirkning af udpegningsgrundlag for Natura 2000-område N142 og N143.

8 References

- Bak, J. L. (2018). *Opdatering af empirisk baserede tålegrænser*. Aarhus Universitet. Notat fra DCE - Nationalt Center for Miljø og Energi. Dato: 6. september 2018.
- Miljøstyrelsen. (2022). *Natura 2000-plan 2022-2027. Saltholm og havet omkring for Natura 2000-område nr. 142. Habitatområde H126, Fuglebeskyttelsesområde F110*. Miljø-og Fødevareministeriet, Miljøstyrelsen.
- Miljøstyrelsen. (2022). *Natura 2000-plan 2022-2027. Vestamager og havet syd for Natura 2000-område nr. 143. Habitatområde H127, Fuglebeskyttelsesområde F111*. Miljø-og Fødevareministeriet, Miljøstyrelsen.