

Banedanmark  
Carsten Niebuhrs Gade 43  
1577 København V  
Att. Dana Østergaard  
Sendt pr mail

Carsten Niebuhrs Gade 43  
1577 København V  
Telefon 7221 8800  
Fax 7262 6790  
info@tbst.dk  
tbst.dk

Sagsnr.:TS50802-00055

Dato:17-12-2020

Sagsbehandler: geag

### **Afgørelse om at ombygning af stationen ved Kastrup Lufthavn (retningsdrift) ikke er VVM-pligtig**

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen har den 6. november 2020 modtaget en ansøgning fra Banedanmark om udbygning af stationen ved Kastrup Lufthavn.

Ombygningen betyder en mere effektiv brug af de eksisterende spor ved såkaldt retningsdrift. Begge spor på den eksisterende station vil fremover føre mod Sverige og to andre spor på det nærliggende godsbanearreal ensrettes mod Danmark.

#### **Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens afgørelse**

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen har efter en screening af sagen afgjort, at projektet ikke kræver en miljøkonsekvensvurdering (VVM) og dermed ikke er VVM-pligtigt.

Styrelsen meddeler, at der følgelig ikke kræves administrativ tilladelse til projektet fra Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen efter § 38 j, jf. § 38 d, og § 38 a, stk. 2, i jernbaneloven<sup>1</sup>.

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen har endvidere vurderet, at det ansøgte ikke i sig selv eller i forbindelse med andre planer og projekter antages at kunne påvirke udpegningsgrundlaget for Natura 2000-områder væsentligt.

Styrelsen afgør på denne baggrund, at projektet ikke kræver en konsekvensvurdering af Natura 2000-områder efter § 1 a og § 1 c i jernbanelovens tilhørende VVM-bekendtgørelse<sup>2</sup>.

---

<sup>1</sup> Jernbaneloven, Lov nr. 686 af 27/05/2015 som ændret ved lov nr. 658 af 08/06/2016 om ændring af lov om offentlige veje m.v., jernbaneloven og forskellige andre love.

<sup>2</sup> Bekendtgørelse nr. 451 af 08/05/2017 om overvågning, samordnet procedure og offentliggørelse ved vurdering af virkning på miljøet (VVM) samt om administration af internationale naturbeskyttelsesområder og beskyttelse af visse arter for så vidt angår statslige vej- og jernbaneprojekter, som ændret ved bekendtgørelse nr. 53 af

Projektet kan således igangsættes uden yderligere foranstaltninger, idet dog nedenstående bemærkninger fra Energinet og Miljøstyrelsen lægges til grund for det videre arbejde.

Afgørelsen fritager ikke ansøger fra at søge eventuelle andre tilladelser.

### **Begrundelse**

Screeningen er foretaget med udgangspunkt i det konkrete projekt med det nuværende kendskab til evt. miljømæssige konsekvenser. Ændringer i projektet eller i omgivelserne kan betyde, at projektet må screenes på ny ud fra de nye betingelser.

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen har i afgørelsen om at projektet ikke er VVM-pligtigt, lagt vægt på, at der er tale om beskedne ombygninger på det eksisterende baneareal.

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen har i sin afgørelse om, at der ikke skal udarbejdes en konsekvensvurdering i henhold til nærtliggende Natura 2000-områder, lagt vægt på, at projektet ikke i øvrigt antages at have miljømæssige påvirkninger, og derfor heller ikke antages at påvirke Natura 2000-områder

### **Retsgrundlag**

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen er myndighed for behandling af sager om vurdering af virkning på miljøet i forbindelse med statslige jernbaneprojekter, og afgørelsen er truffet efter følgende lovregler:

- Jernbanelovens Kapitel 6 a, herunder § 38 j, og § 38 a i lov nr. 686 af 27/05/2015
  - o som ændret ved lov nr. 658 af 08/06/2016 om ændring af lov om offentlige veje m.v., jernbaneloven og forskellige andre love,
- Bekendtgørelse nr. 451 af 8. maj 2017 om overvågning, samordnet procedure og offentliggørelse ved vurdering af virkning på miljøet (VVM) samt om administration af internationale naturbeskyttelsesområder og beskyttelse af visse arter for så vidt angår statslige vej- og jernbaneprojekter, (jernbanelovens VVM-bekendtgørelse)
  - o som ændret ved bekendtgørelse nr. 53 af 22/01/2018 om ændring af bekendtgørelse om overvågning, samordnet procedure og offentliggørelse ved vurdering af virkning på miljøet (VVM) af statslige vej- og jernbaneprojekter, og

---

22/01/2018 om ændring af bekendtgørelse om overvågning, samordnet procedure og offentliggørelse ved vurdering af virkning på miljøet (VVM) af statslige vej- og jernbaneprojekter.

- Bekendtgørelse nr. 1197 af 28/09/2018 om Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens opgaver og beføjelser, klageadgang og kundgørelse af visse af Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens forskrifter (Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens delegationsbekendtgørelse).

### Sagsfremstilling

Det overordnede formål med projekt "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).

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. 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/rejsekortstandere 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.

Passagerer på de nye perroner ledes via nye gangforbindelser mellem perronerne og lufthavnen.

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.

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 vil blive gennemført under afværgeforanstaltninger (paddehegn) for at undgå en påvirkning.

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.

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).

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.

Udpegningsgrundlaget påvirkes ikke.

### **Høring**

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen har i forbindelse med sagens behandling forelagt ansøgningen for Naturstyrelsen, Slots- og Kulturstyrelsen, Miljøstyrelsen, Erhvervsstyrelsen, Energistyrelsen, Danmarks Naturfredningsforening, Friluftsrådet, Ejendomsforeningen Danmark, Dansk Ornitologisk Forening, Fritidshusejernes Landsforening, Landbrugsstyrelsen, Forsvarsministeriets Ejendomsstyrelse, Energinet, Tårnby Kommune og Kroppedal Museum.

Projektansøgningen har endvidere været offentliggjort på Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens hjemmeside i perioden 12. november til 11. december 2020.

Følgende myndigheder har afgivet høringssvar:

*Energinet* har henvendt sig til styrelsen og bygherre med henblik på at afklare projektets forhold til eksisterende kabler.

*Der er dialog mellem bygherre og Energinet med henblik på at undgå skader på elnettet.*

*Miljøstyrelsen* gør opmærksom på LBK 126 af 26/01/2017 om vandplanlægning med tilhørende bekendtgørelser fastsætter bl.a. miljømål og indsatsprogrammer med henblik på at forebygge forringelse af og opnå god tilstand for overfladevandområder og grundvandsforekomster. Det følger af BEK 449 af 11/04/2019 om indsatsprogrammer for vandområdedistrikter, § 8, at myndighederne ikke må træffe afgørelser, hvis afgørelsen kan medføre at aktuel tilstand forringes, eller at fastlagte miljømål ikke kan opnås for målsatte overfladevandområder eller grundvandsforekomster.

*Grundvandspotentialiet 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 grundvandspejlet 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 trykaflaste 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 strømningsretning 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 grundvandspejlet, 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.

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 renseforanstaltninger 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.

Alle hørings svar er videresendt til bygherre.

**Offentliggørelse**

Afgørelsen vil blive offentliggjort på Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens hjemmeside i henhold til § 38 m i jernbaneloven, jf. § 8 i tilhørende VVM-bekendtgørelse.

**Klagevejledning**

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens afgørelser truffet i henhold til jernbanelovens kapitel 6a, herunder § 38 j, kan ikke påklages til transportministeren eller anden administrativ myndighed, jævnfør jernbanelovens § 115 a, stk. 1, og § 28, stk. 1, i Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens delegationsbekendtgørelse.

Såfremt Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens afgørelser efter jernbanelovens kap. 6a ønskes efterprøvet ved domstolene, skal søgsmål til prøvelse være anlagt inden 6 måneder efter at afgørelsen er meddelt adressaten eller offentliggjort, jf. lovens § 115 a stk. 3.

Med venlig hilsen

Gert Agger  
Specialkonsulent, VVM  
Plan & Klima

Kopi til:       Ovenstående høringsparter