TÅRNBY KOMMUNE

Miljøgodkendelse af udvidelse af De-icing platform Bravo

København Lufthavne A/S
Lufthavnsboulevarden 6, 2770 Kastrup

By, Miljø og Klima

Stamoplysninger

Virksomhedens navn	De-icing platform Bravo - Københavns Lufthavne A/S
Virksomhedens ejerforhold	Københavns Lufthavne A/S
Virksomhedens placering	Lufthavnsboulevarden 6, 2770 Kastrup. (Bravovej)
Matrikelnummer og ejerlav	Matrikel nr.: 65a, Ejerlav: Maglebylille By, Tårnby
Virksomhedens CVR-nummer	14707204
Virksomhedens P-nummer	1002961018
Virksomhedens e-mail	maf@cph.dk
Kontaktperson	Vibeke Nirojan
Kontaktoplysninger til kontaktperson	42668036 Vibeke.nirojan@cph.dk
Ansøgningen er udarbejdet af	Julius Wilborg Exsteen, Miljømedarbejder, Tårnby Kommune, Astrid Helene Munksgaard, Miljømedarbejder, Tårnby Kommune
Virksomhedens hovedaktivitet	Bilag 2, listepunkt H202. Lufthavne, flyvestationer og flyvepladser.
Sagsnummer	09.02.00-P19-26-622263
Kopi af denne afgørelse er også sendt til: Danmarks Naturfredningsforening, Danmarks Sportsfiskerforbund, Dansk Ornitologisk Forening, Friluftsrådet, Styrelsen for Patientsikkerhed, Borgergruppen ”Borgere mod lufthavnsforurening”.	
Godkendelsesdato: 1. oktober 2026	
Klagefrist: 16. november 2026	
Annonceres den: 19. oktober 2026	
Søgsmålsfristen udløber: 19. april 2027	

Indledning

Københavns Lufthavne A/S har den 28. maj 2026 ansøgt om miljøgodkendelse til udvidelse af De-icing platform Bravo. Platformen er placeret i Københavns Lufthavn og er derfor omfattet af godkendelsesbekendtgørelsens[1] bilag 2, listepunkt H202, Lufthavne, flyvestationer og flyvepladser.

Miljøgodkendelsen af de-icing platformen er ikke omfattet standardvilkår.

Den eksisterende dei-icing platform består af et de-icingområde med opsamling af brugt de-icingvæske på 5525 m^2. Derudover består området af omkringliggende rulleveje til ind- og udkørsel til platformen, samt tankanlæg til både opbevaring af de-icingvæske og opsamling af brugt de-icingvæske. Selve de-icing belægningen, ønskes udvidet med ca. 2250 m^2, så der fremover kan de-ices to mindre fly samtidig. Derudover udvides rullevejen mod syd til ind- og udkørsel af fly.

Tårnby Kommune vurderer at platformen ikke vil give anledning til væsentlig påvirkning af miljøet i form af støj og emissioner til luft, vand og jord, med de anførte vilkår.

[1] BEK nr 1027 af 02/09/2024

Indholdsfortegnelse

Stamoplysninger 1
Indledning 2
Indholdsfortegnelse 3
Læsevejledning 4
Ordforklaring 4
Første del 5
Afgørelse 5
Miljøvurdering 5
Brugerbetaling 5
Tilsynsmyndighed 6
Risikoforhold 6
Beliggenhed og planforhold 7
Bygningsmæssige forhold 7
Klagevejledning og offentliggørelse 7
Søgsmål og aktindsigt 8
Anden Del 9
Vilkår for miljøgodkendelsen 9
Generelt 9
Indretning og drift 9
Spildevand og overfladevand 10
Affald 10
Beskyttelse af jord og grundvand 10
Egenkontrol 11
Driftsforstyrrelser og uheld 12
Tredje Del 13
Miljøteknisk beskrivelse og vurdering 13
Baggrund 13
Natura 2000 og Bilag IV arter efter habitatbekendtgørelsen 13
Indretning og drift 14
Forurening og forureningsbegrænsende foranstaltninger 18
BAT 18
Beskyttelse af jord og grundvand 18
Luftforurening og støj 19
Spildevand og overfladevand 19
Affald 20
Egenkontrol 20
Tidsplan 21

Begrundelse for de enkelte vilkår 22
Samlet vurdering 26
Udtalelse fra virksomheden.....26

Læsevejledning

Miljøgodkendelsen er opbygget i to dele.

Første del indeholder vilkår for start og drift af anlægget, samt oplysninger om retsbeskyttelse m.m.

Anden del indeholder den miljøtekniske redegørelse, der beskriver det grundlag, hvorpå godkendelsen er givet. Der redegøres for anlæggets indretning og drift, og for den miljøbelastning anlægget giver anledning til. Det er også i dette afsnit, at begrundelsen for de fastsatte vilkår fremgår.

Ordforklaring

Befæstet areal: Her menes en fast belægning der giver mulighed for opsamling af spild og kontrolleret afledning af nedbør.

Tæt belægning: en fast belægning der i løbet af påvirkningstiden er uigennemtrængelig for de forurenende stoffer der håndteres på arealet.

Rulleveje: Også kaldt taxiveje der forbinder de forskellige landingsbaner, terminaler, standpladser og andre faciliteter i Lufthavnen.

CTS-system: ”Central Tilstandskontrol og Styring”, et overvågningssystem der bruges til automatisk kontrol og regulering af tekniske installationer. Bl.a. på tankanlæg.

FØRSTE DEL

Afgørelse

Tårnby kommune meddeler hermed miljøgodkendelse til Københavns Lufthavne A/S De-icing platform Bravo, Lufthavnsboulevarden 6, 2770 Kastrup. Miljøgodkendelsen meddeles i henhold til Miljøbeskyttelseslovens[2] § 33, stk. 1, på de vilkår, der fremgår af denne miljøgodkendelse.

Tårnby Kommunes Teknik- og Miljøudvalg har den 1. oktober 2026, besluttet at meddele miljøgodkendelse til De-icing platform Bravo.

Miljøgodkendelsen erstatter Københavns Amts tidligere miljøgodkendelse af den 29. november 1994 ”Miljøgodkendelse af anti-/de-icing platform ved rullevej TWY2 i Københavns Lufthavn.”

Anette Petersen
Leder for Natur, Miljø og Klima

/

Jesper Borch
Centerchef

Miljøvurdering

Virksomheden har i et notat om vurdering af screeningspligt for udvidelsen den 7. maj 2026 vurderet, at det kan udelukkes, at udvidelsen af de-icing platform Bravo kan have væsentlig skadelige indvirkninger på miljøet og projektet falder under tærsklen for det væsentlighedskriterie, der fremgår af miljøvurderingslovens[3] bilag 2 punkt 13a. Dermed vurderes det at udvidelsen af de-icing platform Bravo ikke anmeldelsespligtigt efter lovens § 2, stk. 1.

Miljøstyrelsen er enig i at projektet ikke har væsentlige skadelige virkninger på miljøet og at projektet derfor ikke er omfattet af bilag 2 i miljøvurderingsloven.

Brugerbetaling

Virksomheden er omfattet af brugerbetaling for miljøgodkendelsen og efterfølgende tilsyn, jf. brugerbetalingsbekendtgørelsens[4] § 3.

[2] LBK nr 1742 af 22/12/2025
[3] LBK nr 4 af 03/01/2023
[4] BEK nr 1466 af 28/11/2025

Tilsynsmyndighed

Tårnby Kommune er tilsyns- og godkendelsesmyndighed for virksomheden. Myndigheden kan kontaktes på telefon 32471111 eller e-mail miljo@taarnby.dk.

Virksomheden er på bilag 2 af godkendelsesbekendtgørelsen[5] og skal ifølge miljøtilsynsbekendtgørelsen[6] have mindst et basistilsyn i løbet af en 3-årig periode.

Tårnby Kommune fører tilsyn med vilkår fastsat i godkendelsen, jf. Miljøbeskyttelseslovens[7] § 65 stk. 2 nr. 2.

Tilsynsmyndigheden kan revurdere miljøgodkendelsen 8 år efter denne er meddelt, jf. miljøbeskyttelsesloven § 41 b. Hvis indretning eller drift ønskes ændret i forhold til det godkendte, skal dette i god tid meddeles tilsynsmyndigheden. Tilsynsmyndigheden vil vurdere, om ændringen er godkendelsespligtig, jf. miljøbeskyttelsesloven § 33 stk. 1.

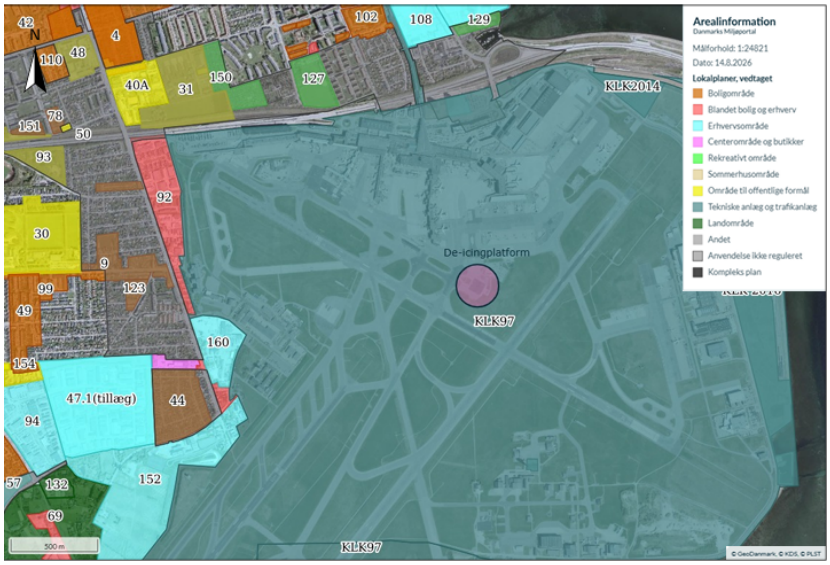
Risikoforhold

På baggrund af projektbeskrivelsen og de medsendte informationer om oplag af materialer og stoffer ved de-icingplatformen, er det konstateret, at der ikke sker opbevaring af materialer og stoffer, der er omfattet af de generelle kategorier i Bilag 1, Del 1 i Risikobekendtgørelsen[8]. Projektet vurderes derfor ikke at være omfattet af risikobekendtgørelsen.

[5] BEK nr 1027 af 02/09/2024
[6] BEK nr 1536 af 09/12/2019
[7] LBK nr 1742 af 22/12/2025
[8] BEK nr 372 af 25/04/2016

Beliggenhed og planforhold

De-icing platform Bravos placering og planforhold ses på figur 1.



Figur 1: De-icing platform Bravos placering og planforhold.

De-icingplatformen er beliggende ved rullevej TWYB i Lufthavnens nordafsnit i område Nord B, som efter lokalplanen kun må anvendes til flystandpladser, hangarer, rulleveje, motorafprøvning, manøvreområde og terminalfingre med dertilhørende service- og sikkerhedsmæssige funktioner. Endvidere kan der etableres de for driften fornødne tekniske anlæg, herunder brændstofforsynings- og de-icinganlæg samt garager o.l. til opbevaring af flybetjeningsgrej.

Udvidelsen af De-icing platform Bravo i delområde Nord B, er derfor i overensstemmelse med Lokalplan KLK97.

Bygningsmæssige forhold

Der opføres ikke nogen bygninger i forbindelse med udvidelsen af de-icing platform Bravo. Der anlægges nye belægninger i dele af området, samt en mindre udvidelse af opsamlingssystemet, bestående af en ny nedløbsrist, forbundet til det eksisterende opsamlingssystem.

Der etableres ny belysning på platformen i form af to nye lysmaster på hhv. 21 m og 8 m. Der er ansøgt om byggetilladelse til opførelsen af lysmasterne.

Tårnby Kommune har givet dispensation efter miljøbeskyttelseslovens § 33 stk. 2, til at Københavns Lufthavne A/S kan påbegynde bygge- og anlægsarbejder før der er givet godkendelse. Dispensationen erstatter ikke andre eventuelle tilladelser, og bygge- anlægsarbejdet sker på Lufthavnens eget ansvar.

Klagevejledning og offentliggørelse

Der kan klages over afgørelsen til Miljø- og Fødevareklagenævnet af afgørelsens adressat, enhver der har en individuel, væsentlig interesse i sagens udfald, samt klageberettede myndigheder, foreninger og organisationer, jf. miljøbeskyttelsesloven §§ 98-100.

Der kan klages frem til fire uger, efter afgørelsen er offentliggjort på https://dma.mst.dk/, jf. miljøbeskyttelseslovens §§ 91 og 93.

Klage over denne afgørelse, skal det ske til Miljø- og Fødevareklagenævnet via Klageportalen, som findes via www.naevneneshus.dk. Her findes også en vejledning til, hvordan man klager. Klagen sendes gennem Klageportalen til Tårnby Kommune, der har truffet afgørelsen.

Klagefristen er fire uger fra det tidspunkt, hvor afgørelsen er meddelt. Klagen skal være modtaget hos Miljø- og Fødevareklagenævnet senest ved klagefristens udløb dvs. 16. november 2026.

Virksomheden vil blive underrettet, hvis kommunens modtager klage fra anden side. En eventuel klage vil som udgangspunkt ikke have opsættende virkning medmindre klagenævnet bestemmer andet, jf. miljøbeskyttelseslovens § 96 stk. 17.

Søgsmål og aktindsigt

Tårnby Kommunes afgørelse om godkendelse kan indbringes for domstolene indtil seks måneder efter denne offentlige bekendtgørelse, jf. miljøbeskyttelseslovens § 101 stk. 1. Reglerne om klage og søgsmål fremgår af miljøbeskyttelseslovens kapitel 11 og 12.

Tårnby Kommune gør opmærksom på, at alle har mulighed for at få aktindsigt i sagen.

Miljøgodkendelsen vil blive offentliggjort på kommunens hjemmeside efter klagefristen, samt på hjemmesiden ”Digital Miljø Administration” (DMA).

ANDEN DEL

Der findes ikke standardvilkår for listepunktet H202. Alle vilkår er udformet af Tårnby Kommune.

Vilkår for miljøgodkendelsen

Generelt

1. Virksomheden skal indrettes og drives i overensstemmelse med godkendelsens vilkår og de oplysninger der er givet i sagen, herunder oplysninger fremlagt af ansøger. Det betyder at virksomheden ikke må ændres, hverken bygningsmæssigt eller driftsmæssigt på en måde, som indebærer forøget forurening i forhold til denne miljøgodkendelse, uden at udvidelsen eller ændringen er godkendt af Tårnby Kommune.

2. En kopi af denne godkendelse skal til enhver tid være tilgængelig på virksomheden for de personer der har ansvaret for virksomhedens indretning og drift. Driftspersonalet skal være bekendt med godkendelsens vilkår.

3. Hvis godkendelsen ikke er udnyttet senest 2 år fra miljøgodkendelsen meddeles, bortfalder godkendelsen.

4. Miljøgodkendelsen bortfalder, hvis den ikke har været udnyttet i en sammenhængende periode på 3 år.

5. Der må på de-icing platform Bravo udelukkende anvendes de-icingprodukter der er godkendt af Tårnby Kommune.

Indretning og drift

6. Virksomheden skal udarbejde en driftsinstruks, der beskriver, hvordan personalet sikrer at ventilsystem altid er korrekt indstillet, og hvordan de skal forholde sig i tilfælde af driftsforstyrrelser og uheld. Driftsinstruksen skal altid være tilgængelig for og kendt af personalet.

7. De-icing må kun foregå på de-icingplatformen, og uden risiko for at de-icingvæsken løber uden om opsamlingssystemet.

8. Opsamlingen og afledning af overfladevand fra de-icingplatformen skal styres af et automatiseret ventilsystem, og skal ske i overensstemmelse med nedenstående:

    a. Under de-icing og i en periode efter de-icing er ophørt:
    Overfladevand fra de-icingplatformen skal opsamles i tankanlæg. Ventilen til opsamlingstanken åbnes ved begyndelsen af de-icingperioden og lukkes ca. 10 min efter, at perioden er afsluttet
    b. I perioder uden de-icing:
    Overfladevand fra de-icingplatformen ledes via udløb U6 til Øresund. Ventil til opsamlingstanke er lukket. Ventilen til afløbssystemet er åben så der undgås opsamling af glykolfrit regnvand.

9. Ventilsystemet skal være udstyret med alarm, der aktiveres, hvis ventilen til Øresund står åben under de-icingaktivitet.

10. Det skal sikres at tankene ikke er forbundne på sådan en måde, at der ved lækage på en enkelt tank, vil kunne ske tømning af andre tanke.

11. Ståltanke til ny de-icingvæske, skal være opstillet i opsamlingsbassin, der som minimum kan rumme indholdet af den største tank.

12. Tankene skal være CTS-styret samt være forsynet med overfyldningsstop og alarmer så udslip fra tankene undgås.

Spildevand og overfladevand

13. Overfladevand der afledes fra de-icingplatformen skal passere en olieudskiller inden det via U6 ledes til Øresund. Olieudskilleren skal være forsynet med alarm i tilfælde af overfyldning.

14. Spildevand indholdende de-icingvæske, skal opsamles opbevares i de overjordiske opsamlingstanke.

15. Der skal løbede arbejdes på at nedbringe glykolkoncentrationen i overfladevand fra de-icingplatformen. Der skal være prøvetagning for glykolindhold i prøvetagningspunkt U6.4.

Affald

16. Overfladevand der indeholder de-icingvæske skal opsamles og bortskaffes som affald i overensstemmelse med følgende:

    a. Opsamlet de-icingvæske med et glykolindhold over 5% skal bortskaffes til industrielle vandrensnings løsninger/anlæg. Alternativt kan glykolvæsken genanvendes ved destilleringsteknologi. Denne metode skal godkendes af tilsynsmyndigheden inden det påbegyndes.
    b. Opsamlet de-icingvæske med et glykolindhold lig med eller mindre end 5% skal enten bortskaffes til industrielle vandrensningsanlæg, eller udspredes på et areal i overensstemmelse med gældende udspredningstilladelse[9].
    Såfremt udspredningstilladelsen bortfalder, skal fraktionen bortskaffes som beskrevet i vilkår 1.a.

Beskyttelse af jord og grundvand

17. Anvendelse og håndtering af de-icingvæske må kun forgå på arealer hvor de-icingvæsken kan opsamles og ledes til opsamlingstanke.

18. Ved stærk vind under de-icing, skal belægninger i vindretningen støvsuges for nedfaldne aerosoler, efter endt de-icing.

19. Opbevaring af de-icingvæske må kun ske på områder der er sikret mod nedsivning.

[9] §19 tilladelse til Udspredning af glykol-vandblanding fra de-icing af fly på et græsareal i Københavns Lufthavn af d. 11. juni 2026.

Egenkontrol

20. Alle opsamlingstanke, rørtanke og lagertanke skal tømmes, renses og inspiceres en gang årligt. korrosion og skader på tankene skal repareres hurtigst muligt. Resultatet skal indgå i Lufthavnens årsrapport.

21. Rørføring til transport af glykol:

    a. Nye rørledninger skal trykprøves inden ibrugtagning.
    b. Alle rørledninger til transport af glykol skal trykprøves en gang årligt.

    Resultatet af trykprøvningerne skal indgå i driftsjournalen og afrapporteres i årsrapporten.

22. Opsamlingsbassinet skal årligt synes for utætheder og revner. Eventuelle revner og utætheder skal straks udbedres. Resultatet heraf skal indgå i driftsjournalen og afrapporteres i årsrapporten.

23. Belægning i områder hvor der foregår de-icing, skal årligt synes for utætheder. Eventuelle revner og utætheder skal straks udbedres. Resultatet heraf skal fremgå af driftsjournalen og indgå i lufthavnens årsrapport.

24. CTS-system skal kontrolleres årligt.

25. Olieudskilleren skal kontrolleres årligt.

26. Ventilsystemet skal kontrolleres årligt.

27. Der skal tages månedlige prøver af overfladevand i prøvetagningspunkt U6.4. Analyseresultaterne skal indgå i driftsjournalen.

28. De-icingplatformen skal drives i overensstemmelse med driftsvejledningen, som ajourføres mindst 1 gang årligt og skal kunne fremvises til tilsynsmyndigheden.

29. Virksomheden skal føre driftsjournal for De-icing platform Bravo, hvor følgende oplysninger skal registreres med dato:

    a. Mængde af brugt de-icingvæske pr. år.
    b. Mængde af opsamlet de-icingvæske pr. år, herunder:
        i. Bortskaffet til renseanlæg: Mængde, glykolkoncentration, modtager og dato.
        ii. Mængde udspredt: Mængde, glykolkoncentration, placering på udspredningsområdet og udspredningsområdets størrelse.
    c. Besigtigelse og udbedringer af belægninger.
    d. Besigtigelse, tømning og eventuelle reparationer af opsamlingsbassinet.
    e. Kontrol, tømning og tæthedsprøvning af olieudskiller.
    f. Inspektion, kontrol og vedligehold af opbevaringstanke.
    g. Inspektion, kontrol og vedligehold af opsamlingstanke.
    h. Inspektion, kontrol og vedligehold af underjordiske betonrørtanke.
    i. Resultat af tæthedsprøvning af tankanlæg og rørledninger fra de-icingplatformen.
    j. Kontrol af ventilsystem.
    k. Kontrol af alarmsystem.
    l. Analyseresultater af overfladevand fra prøvetagningspunkt U6.4.
    m. Eventuelle uheld, spild og driftsforstyrrelser.

    Driftsjournaler skal opbevares på virksomheden i minimum 5 år og skal være tilgængelig for tilsynsmyndigheden. Data fra driftsjournalen skal desuden indgå i lufthavnens årsrapport.

Driftsforstyrrelser og uheld

30. Ved driftsuheld der kan medføre forurening af kloak, jord, grundvand, overfladevand eller havvand, skal Københavns Lufthavn A/S straks:

    a. Forsøge at afværge situationen
    b. Forsøge at standse forureningen og/eller spredningen
    c. Ved større uheld, kontakte alarmcentralen på telefon 112.

    I tilfælde af mindre uheld eller unormal drift, der kan medføre forurening af kloak, jord, grundvand, overfladevand eller havvand, skal Tårnby Kommunes miljøvagt orienteres på telefon 32471111 eller uden for normal arbejdstid til beredskabet på telefon 32500700.

31. Virksomheden skal desuden registrere driftsforstyrrelser, uheld og fejl i driftsjournalen.

TREDJE DEL

Miljøteknisk beskrivelse og vurdering

Baggrund

Der er foretaget miljøteknisk vurdering og begrundelse for afgørelsen på baggrund af det fremsendte ansøgningsmateriale, modtaget den 28. maj 2026, samt supplerende oplysninger modtaget den 13. juli 2026.

Natura 2000 og Bilag IV arter efter habitatbekendtgørelsen

Miljøgodkendelsen er vurderet efter habitatbekendtgørelsen, og kommunen vurderer at projektet i sig selv eller i forbindelse med andre planer og projekter ikke vil kunne påvirke forekommende habitatnatur eller yngle- og levesteder for arter på udpegningsgrundlaget for det nærmeste Natura 2000 område nr. 143 ”Vestamager og havet syd for”, der er omfattet af habitatområde nr. H127 og fuglebeskyttelsesområde nr. F111.

Vurderingen begrundes i, at de-icingplatformens afstand til nærmeste Natura 2000-område, er ca. 3,6 km, og dermed uden for kortlagte habitatområder og udpegede levesteder for arter omfattet af udpegningsgrundlaget for Natura 2000-området. Hermed er Natura 2000-området i en afstand, der ikke væsentligt påvirkes af aktiviteterne på De-icing platform Bravo.

Der ikke er konstateret forekomst af Bilag IV-arter i eller i umiddelbar nærhed af projektområdet for de-icingplatformen, jf. arter.dk og Danmarks Miljøportal. Der er gjort fund af Grønbroget tudse ca. 1,4 km fra platformen. De-icingplatformens område vurderes ikke at være et egnet raste- eller yngleområde for Grønbroget tudse.

Det vurderes samlet set, at projektet i sig selv, eller i forbindelse med andre planer og projekter, ikke kan påvirke arter, yngle- eller rasteområder omfattet af Habitatdirektivets Bilag IV.

Indretning og drift

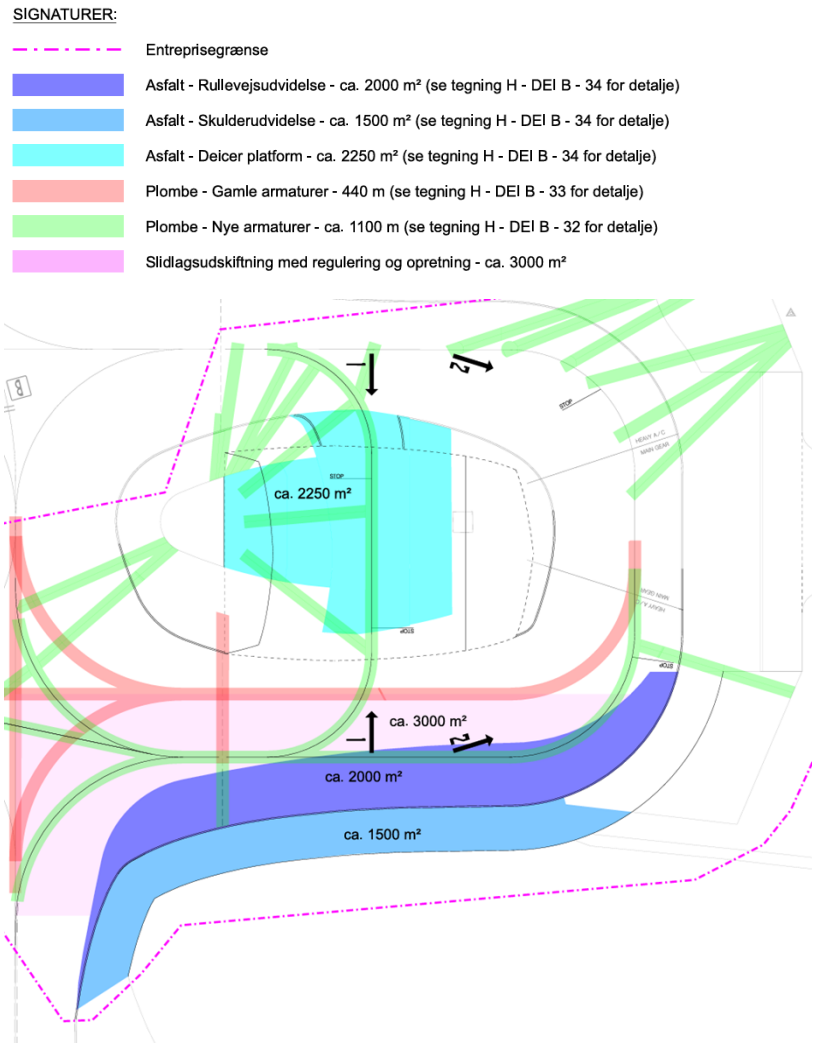


Figur 2: indretning af platformen og det omkringliggende område

Virksomhedens placering på grunden
De-icing Platform Bravo består af den eksisterende del af platformen, som består af ca. 5525 m^2 de-icing område og tilstødende ind- og udkørselsrullevej nord og syd for platformen. Derudover udbygges de-icing platformen med ca. 2250 m^2. Ind- og udkørselsrullevejen inde på platformen udvides også mod syd, så der er sikker afstand mellem flyene der de-ices inde på platformen.

Befæstelse:
Den eksisterende de-icing platform består af 5525 m^2 tæt friktionsbelægning. Udvidelse af de-icing platform Bravo medfører at selve de-icingområdet udvides med ca. 2250 m^2. Udvidelsen består i at der etableres en ny rullevejsbelægning i det nuværende græsområde mellem den nuværende de-icing platform og rullevej B. Belægningen her udføres i en tæt asfaltbelægning som sikrer opsamling af glykolvand. Belægningen

udføres i et materiale der er modstandsdygtigt over for nedbrydning fra de-icingvæsken. Ny befæstelse fremgår af figur 3.



Figur 3: Udvidelsen af belægning på De-icing platform Bravo. Lyseblå markerer det udvidede De-icingområde med tæt belægning og opsamling. Lyserød er det nye slidlag, lilla er den nye rullevejsbelægning, blå er den nye skulderbelægning.

Befæstelsen mod syd udvides for at give mere plads til ind- og udkørsel til den udvidede de-icing platform. Den nuværende skulderbelægning opbrydes, hvor der bliver udført en fulddybde rullevejsbelægning på ca. 2000m^2. Hertil etableres en ny skulderbelægning i græsområdet mod syd på ca. 1500 m^2 (se figur 2). Derudover vil ca. 3000 m^2 slidlag udskiftes med regulering og opretning.

Med armaturer menes lysarmaturer der ligger i belægningen og markerer kørebanen.

På de-icingområdet vil de eksisterende koter blive reguleret for at sikre opsamlingen af brugt de-icingvæske sker til den eksisterende nedløbsrist og den nye nedløbsrist. Hældningen mod nedløbsriste på det glykolpåvirkede område vil ligge mellem -1,17% og -2,13%.

Grejområde
Nord for de-icingplatformen ligger et grejområde, hvor der er pladser til de-icingkøretøjerne og en pavillon til driftsmandskabet. Pavillonen er indrettet med vandtank og toilettank. I grejområdet er der 2 tanke til opbevaring af de-icingvæske, samt 3 opsamlingstanke til opsamling af den brugte væske.

Opsamlingssystem
Opsamlingssystemet for udvidelsen af de-icing platform Bravo vil blive tilkoblet det eksisterende opsamlingssystem.

Det nuværede opsamlingssystemet består af nedløbsriste i siderne af de-icing platformen, som opsamler de-icingvæsken. Afvandingsrenderne er dimensioneret for 10 minutters regnskyl med en intensitet på 140 L/s/ha. Udvidelsen af de-icingplatformen, medfører at der etableres en ny nedløbsrist, som lægges i dybdepunktet i skulderbelægningen af den nye de-icing platform. De-icingplatformens koter reguleres i den nye belægningsoverflade og bliver lavet således at alt de-icingvæske opsamles i enten den nyetablerede nedløbsrist eller i den eksisterende nedløbsrist.

De-icingvæske samt nedbør opsamles på den tætte belægning og løber herfra til afløbsrenderne. Via et ventilsystem ledes væsken enten til en lukket opsamlingstank eller til afløbssystemet til Øresund via U6.

Ventilerne styres på følgende måde:

I perioder med de-icing:
Ventilen til tankene åbnes ved begyndelsen af en de-icingperiode og lukkes 10 minutter efter, at perioden er afsluttet.

I perioder uden de-icing:
Ventilen til det eksisterende afløbssystem til Øresund er åben for at undgå opsamlingen af glykolfrit regnvand. Afløbet føres via en olieudskiller til U6.

Ventilerne styres af INOGON-systemet, således at ventilen til tanken er åben, når stopsystemet er tændt. INOGON består af et lyssystem, så piloten kan se den nøjagtige stopposition.

Tanke
Lagertanke og opsamlingstanke er placeret nord for de-icingplatformen ved grejområdet.

Tabel 1: oversigt over tanke, kapacitet og indhold.

Tanktype	Kapacitet	Glykol-%	Produkt
Lagertank i rustfri stål (inkl. opsamlingsbassin)	100 m^3	40 %	Safewing MP I LFD PLUS 88
Lagertank i rustfri stål (inkl. opsamlingsbassin)	40 m^3	50 %	Safewing MP II FLIGHT
Overjordisk opsamlingstank	150 m^3	1-25 %	
Overjordisk opsamlingstank	150 m^3	1-25%	
Overjordisk opsamlingstank	100 m^3	1-25%	
Underjordisk betonrørtank	100 m^3	1-25%	
Underjordisk betonrørtank	100 m^3	1-25%	

Anlægget for lagertanke består af 2 stk. tanke på hhv. 100 m^3 og 40 m^3, opstillet i et opsamlingsbassin. Tankene er udført i rustfri stål og opstillet på hhv. 5 og 3 bæringer.

Tankene er forsynet med mandehulsdæksel, udluftningsventil, niveauindikator og overfyldningsstop, samt studse for påfyldning og pumper for aftapning. Overfyldsstop er tilsluttet motorventil på påfyldningsstuds.

Tanken på 100 m^3 benyttes til opbevaring af Type I de-icingvæske i en 40% glykolvand opløsning. Tanken på 40 m^3 benyttes til opbevaring af Type II de-icing/anti-icing væske i en 50% glykolvand opløsning.

Opsamlingsbassinet er udført i armeret beton med et opsamlingsvolumen svarende til 100 m^3 samt ca. 100mm nedbør. Bassinet er forsynet med en sandfangsbrønd, der har afløb til eksisterende afløb for overfladevand. På afløbet sidder en ventil i en tør inspektionsbrønd. Ventilen er fast lukket og åbnes kun under tømning af regnvand ca. 1-2 gange pr. måned. Ved større udslip af glykol benyttes sandfangsbrønden som pumpestop for slamsugeren, der fjerner glykol og evt. regnvand.

Anlægget for opsamlingstanke er placeret ca. 50 meter øst for lagertankene. Anlægget omfatter hhv. 2 stk. lagertanke på 150 m^3 og 1 stk. på 100 m^3. Tankene er udført af hhv. 10mm stålplade og 8 mm stålplade. Tankene er forsynet med mandehulsdæksel, udluftningsventil, niveauindikator og overfyldningsstop, samt studse for påfyldning og tømning.

Tankene benyttes til opbevaring af ca. 1-25% glykolvand opløsning som opsamles under de-icing.

Betonrørstanke:

Ud over de overjordiske opsamlingstanke, er der 2 stk. underjordiske betonrørtanke til opsamling af brugt de-icingvæske fra de-icingplatformen. Hver betonrørtank er 50 meter lang, har en indre diameter på ca. 160 cm og en vægtykkelse på ca. 11 cm. Hver tank kan rumme 100 m^3, hvilket giver et samlet opsamlingsvolumen på 200 m^3. Tankene er opbygget af sammensatte rørsegmenter og forseglet med gummifugebånd mellem segmenterne.

I hver ende af rørtankene er der et samlebygværk, som er opbygget af brøndrør. Bunden af samlebygværket er udstøbt i beton, som danner overgang til rørtank og rørledninger. Adgang til brøndrørene sker via brønddæksler i terræn, med stålstiger i hvert samlebygværk.

Driften:
Platformen anvendes til de-icing. Flyene kører ind på platformen ved egen motorkraft. Udvidelsen af deicer bravo medfører at der fremadrettet kan de-ices to mindre (Kode C) fly samtidig.

Ved de-icing oversprøjtes flyene kort tid før afgang, dels for at fjerne eksisterende is og sne fra vingerne og dels for at undgå isdannelser under takeoff. En de-icing af et fly varer mellem 3-10 minutter, hvor der anvendes ca. 200-400 L væske afhængigt af flyets størrelse.

Påsprøjtningen sker fra specielle tankvogne, "elefanter" som er udstyret med en bevægelig arm med en styrbar sprøjtedyse. Ved en de-icing anvendes to tankvogne og en almindelig bil. Hver elefant har en tankkapacitet på 8000 L, som opvarmes til ca. 80℃.

Ved påsprøjtningen kan der forekomme aerosoler bestående af vand og glykol. Personalet bærer derfor masker og heldragter under de-icingoperationer.

Driftstid for de-icing platform Bravo er 24 timer i døgnet. Der er dog væsentligt færre fly i natperioden (kl. 23 – 06), end i de øvrige timer. De-icing vil hovedsageligt foregå i perioden 1. oktober til 1. april, men er i beredskab året rundt.

Den ansøgte udvidelse af de-icing platform Bravo er en kapacitetsmæssig udvidelse og vil ikke medføre en forøgelse i det samlede antal fly der deices på platformen. Udvidelsen betyder at flere fly kan de-ices samtidig i stedet for efter hinanden, hvilket reducerer ventetid. Samtidig vil udvidelsen ændre på fordelingen af fly på de forskellige de-icingplatforme i lufthavnen. Udvidelsen medfører at en større andel af de fly, der i dag de-ices på platform Alpha vil kunne de-ices på platform Bravo. Platform Bravo håndterer i dag ca. 38% af de fly der skal de-ices, hvor Alpha håndterer ca. 50% og Victor ca. 12%. Udvidelsen vil give en mere ligelig fordeling mellem de-icingaktiviteterne på Alpha og Bravo.

Der vil blive anvendt de-icingvæske fra producenten Clariant (Safewing MP I LFD PLUS 88). Tårnby Kommune har modtaget sikkerhedsdatablade på de-icingvæsken.

Forbruget af de-icingvæske afhænger kraftigt af vejrforholdene og kan derfor variere betydeligt fra år til år. Det gennemsnitlige årlige forbrug af de-icingvæske på de-icing platform bravo ligger på ca. 989 m^3 beregnet ud fra forbruget i perioden fra sæson 17/18 til og med sæson 24/25. Vinteren 25/26 var ekstra hård, hvilket medførte at forbruget af de-icingvæske lå på 2790 m^3.

Vurdering
Tårnby Kommune vurderer at anlægget og driften kan leve op til vilkårene stillet i nærværende godkendelse og ikke vil give risiko for øget forurening.

Forurening og forureningsbegrænsende foranstaltninger

BAT

BAT er fastsat ud fra kriterierne i Godkendelsesbekendtgørelsens[10] bilag 6, da virksomheden ikke er omfattet nogen standardvilkår i Standardvilkårsbekendtgørelsens[11] bilag.

1) Anvendelse af teknologi, der resulterer i mindst muligt affald

De-icingplatformen er udstyret med et omfattende opsamlingssystem for glykolholdig de-icervæske. Væsken opdeles i fraktioner med høj og lav glykolkoncentration for at optimere genanvendelsen. Den opsamlede glykol nyttiggøres efterfølgende på renseanlæg (fraktionen over 5%).

2) Anvendelse af mindre farlige stoffer

Der anvendes propylenglykol som afisningsmiddel. Alternative teknologier er vurderet, men på grund af flysikkerhedskrav vurderes propylenglykol fortsat som den bedst tilgængelige og teknisk gennemførlige løsning. Der arbejdes løbende med at kortlægge og kontrollere indholdet af additiver i de anvendte produkter.

3) Fremme af teknikker til nyttiggørelse og genanvendelse af stoffer, der produceres og forbruges i processen, og i relevant omfang affald.

Den opsamlede glykol genanvendes som kulstofkilde på renseanlæg og bidrager til biologisk kvælstoffjernelse. Opsamlingssystemet er designet til at maksimere genvindingen af glykol og minimere bortskaffelse som affald.

4) De pågældende relevante emissioners art, virkninger og omfang.

Den væsentligste miljøpåvirkning stammer fra glykolholdigt overfladevand. For at begrænse emissioner er der etableret tætte belægninger, lukkede rørføringer, opsamlingstanke, olieudskiller samt overvågnings- og kontrolprogrammer for grundvand og recipient.

5) Forbrug og art af råstoffer, herunder vand, samt energieffektivitet

Det årlige forbrug er estimeret til ca. 400 m³ propylenglykol. Anlæggets udformning reducerer transportbehovet for de-icerkøretøjer og sikrer effektiv anvendelse af ressourcer gennem opsamling og genanvendelse af de-icervæske.

6) Behovet for at forhindre eller begrænse emissionernes samlede risiko for miljøpåvirkning

Platformen er udført med tæt densiphaltbelægning, tætte afløbssystemer og dræn med tæt bund. Der gennemføres løbende overvågning af grundvandskvaliteten, og anlægget er etableret med særlige beskyttelsesforanstaltninger på grund af placeringen i et område med drikkevandsinteresser.

7) Behovet for at forhindre uheld og begrænse følgerne heraf for miljøet

Opsamlingstankene er forsynet med opsamlingsbassin, overfyldningssikring, CTS-overvågning og alarmer. Ventilsystemet forhindrer tømning af flere tanke ved lækage, og rørledninger trykprøves årligt. Derudover findes driftsinstrukser for personalet og procedurer for håndtering af eventuelle spild.

Vurdering
Tårnby Kommune vurderer at virksomheden har redegjort tilfredsstillende for at der leves op til BAT.

Beskyttelse af jord og grundvand

I forbindelse med bygge- og anlægsarbejdet skal der opgraves jord. De-icing platformen ligger udenfor indsatsområde, og der er derfor ikke søgt § 8 tilladelse efter jordforureningsloven.

[10] BEK nr 1027 af 02/09/2024
[11] BEK nr 2079 af 15/11/2021

De-icing foregår på tæt belægning uden risiko for forurening af jord og grundvand. Platformen er med fald mod drænriste, som opsamler de-icingvæsken. Opsamlet de-icingvsæke pumpes til opsamlingstanke, hvo det opbevares inden bortskaffelse. Rørføring til transport af glykol, tæthedsprøves årligt. Tanke til opsamling af de-icingvæske inspiceres årligt og fejl udbedres ved behov. Opbevaring af ny de-icingvæske sker i ståltanke placeret i et opsamlingsbassin, som kan rumme indholdet af den største tank. Tankene og opsamlingsbassinet inspiceres årligt.

Under de-icing kan en mindre mængde de-icingvæske blive blæst væk med vinden. Det omkringliggende område er befæstet. Ved større mængde spild uden for den tætte de-icingplatform med indbygget opsamling, bliver væsken støvsuget umiddelbart efter endt de-icing.

De-icing Platform Bravo er beliggende i et område med drikkevandsinteresser. Dræn i området er udført med tæt bund for at undgå nedsivning til grundvand. Grundvandskvaliteten monitoreres løbende.

Vurdering
Tårnby Kommune vurderer at der ikke er knyttet væsentlig risiko for forurening under de beskrevne forhold og foranstaltninger.

Luftforurening og støj

Udvidelsen af de-icing platform bravo kan medføre en mindre ændring i støjforholdende. Det forventes at udvidelsen vil reducere ventetid, hvor flyene holder i tomgang i forbindelse med de-icingoperationer. Det forventes derfor ikke at udvidelsen giver anledning til forøget støj- og luftforurening.

Vurdering
Miljøstyrelsen er myndighed på støj- og luftforurening fra flytrafik. Miljøstyrelsen har derfor vurderet udvidelsens betydning for støj- og luftforureningen.

Miljøstyrelsen har d. 19. juni 2026 vurderet at projektet ikke vil give anledning til forøget støj- eller luftforurening. Styrelsen vurderer at de-icingplatformens støj- og luftforurening derfor stadig kan omfattes af eksisterende miljøgodkendelser.

Spildevand og overfladevand

Uden for de-icingsæsonen (1. april – 1. oktober) udledes overfladevand gennem olieudskiller til udløb U6.

Under de-icing og en periode efter de-icing, opsamles spildevand i underjordiske betonrørtanke, hvorfra spildevandet ledes til overjordiske opsamlingstanke. Opsamlingen til tanke sker indtil ca. 10 minutter efter endt de-icing.

Selvom udvidelsen af de-icing platform Bravo ikke vil føre til et øget forbrug af glykol, vil udvidelsen af det befæstede arealer betyde en øget opsamling af væske fra de-icingområdet. Projektet inkluderer ikke en udvidelse af tankkapaciteten, hvilket kan betyde at opsamlingstankene skal tømmes hyppigere.

Spildevand fra de-icing opdeles i to hovedfraktioner:
1) spildevand med højt (> 5 %) glykolindhold.
2) spildevand med lavt (< 5 %) glykolindhold.

Spildevand med højt glykolindhold bortskaffes til genbrug på rensningsanlæg.

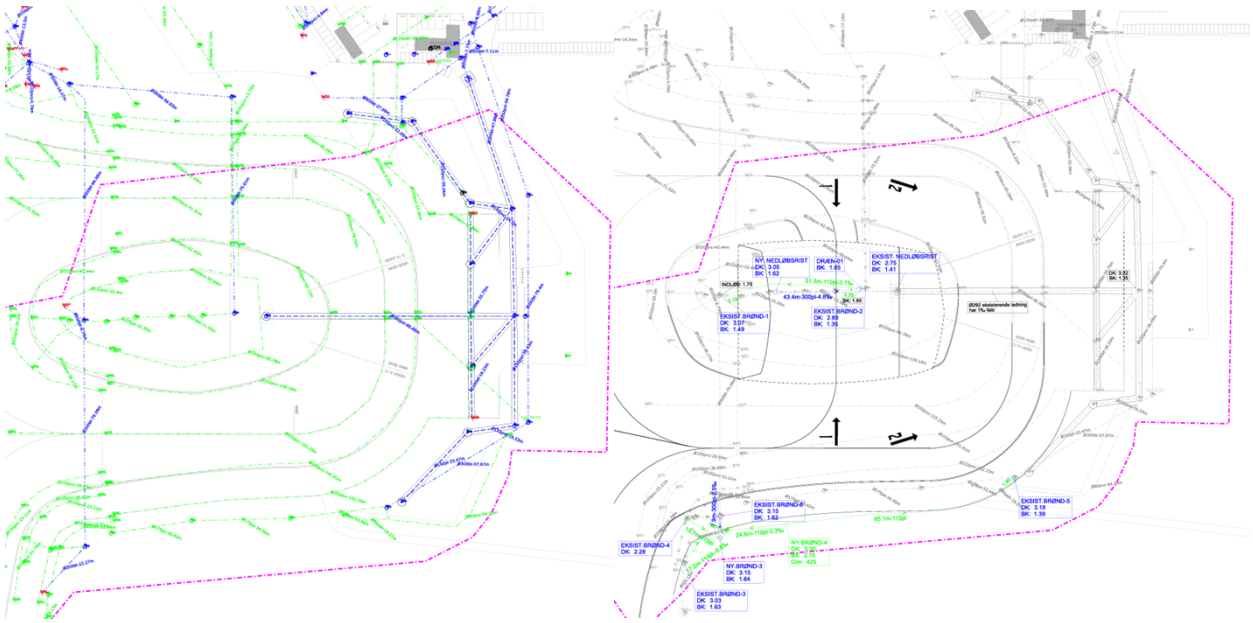
Spildevand med lavt glykolindhold bliver udspredt på et græsareal i Københavns Lufthavn i overensstemmelse med gældende § 19 tilladelse[12].

Når der ikke foregår de-icing på pladsen, vil overfladevandet blive udledt til Øresund via olieudskiller og Udløb U6. Olieudskilleren er placeret ved grejområdet nord for platformen.

Udledning af vand til Øresund er reguleret i "Miljøgodkendelse til projekter beskrevet i VVM-redegørelsen for Københavns Lufthavn" af den 6. maj 1997, samt "Revision af kontrolprogram for overfladevand", af den 18. december 2001, begge meddelt af Københavns Amt.

[12] §19 tilladelse til Udspredning af glykol-vandblanding fra de-icing af fly på et græsareal i Københavns Lufthavn af d. 11. juni 2026.

Udvidelsen af De-icing platform Bravo vil medføre at det befæstede glykolpåvirkede område øges med ca. 2250 m^2. Det skal derfor forventes at de nuværende opsamlingstanke skal tømmes hyppigere da der reelt opsamles væske fra den eksisterende platform + 2250 m^2.



Figur 4: Eksisterende afvanding (venstre) og ny afvanding (højre). Blå stiplede linjer markerer glykolsystemet. Grønne linjer markerer drænledninger

Vurdering
Tårnby Kommune vurderer at der ikke er risiko for forurening knyttet til opsamlingen af spildevand, så længe vilkårene i godkendelsen overholdes. Derudover vurderes det, at udledningen af overfladevand fra de-icingplatformens areal er indeholdt i Lufthavnens eksisterende udledningstilladelse.

Affald

Der forekommer ikke andet affald end det spildevand, der opsamles og bortskaffes til rensningsanlæg, hvor det indgår som kulstoftilskud til aktivt slamanlæg.

Opsamlet spildevand oppumpes til tankbil og køres til sjællandske renseanlæg. En andel af den tynde fraktion af den opsamlede glykolvæske (<5% glykol) udspredes på et græsareal i Københavns Lufthavn. Denne bortskaffelsesmetode kræver en gyldig udspredningstilladelse. Hvis en evt. udpredningstilladelse bortfalder, skal fraktionen bortskaffes til rensningsanlæg.

Mængden af spildevand afhænger kraftigt af vejret. I 2025 blev der i alt opsamlet 4025 m^3 spildevand med en gennemsnitlig glykolkoncentration på 4,3%. heraf blev 1607 m^3 glykolvand med højt glykolindhold, bortskaffet til rensningsanlæg, hvor 2418 m^3 glykolvand med lavt glykolindhold (<5%), blev udspredt på et græsareal i lufthavnen, med henblik på naturlig nedbrydning af glykolen, i overensstemmelse med gældende udspredningstilladelse[13].

Vurdering
Tårnby Kommune vurderer at virksomhedens affald ikke er til risiko for forurening af omgivelserne, hvis nærværende godkendelses vilkår overholdes, samt gældende udspredningstilladelses vilkår overholdes.

Egenkontrol

Københavns Lufthavn A/S har en række gældende vilkår om egenkontrol, herunder:

- prøvetagning af overfladevand i prøvetagningspunkt U6.4

[13] §19 tilladelse til Udspredning af glykol-vandblanding fra de-icing af fly på et græsareal i Københavns Lufthavn af d. 11. juni 2026.

- trykprøvning af tankanlæg og rørføring samt eventuelle udbedringer.
- tømning, rensning, inspektion og reparation af tanke
- tømning, inspektion og reparation af opsamlingsbassin.
- afrapportering af resultater i Lufthavnens årsrapport

Disse vilkår vurderes fortsat at være relevante for aktiviteterne på de-icingplatformen, og videreføres derfor i denne miljøgodkendelse.

Derudover vurderes det at der er behov for supplerende vilkår om egenkontrol for at sikre at De-icingplatformen kan drives uden risiko for forurening. Der er på den baggrund fastsat nye vilkår om egenkontrol, herunder:

- kontrol af olieudskiller
- kontrol af CTS-system
- kontrol af automatisk ventilsystem

Vurdering
Tårnby Kommune vurderer, at vilkår om egenkontrol er tilstrækkelige til at sikre, at De-icingplatformens miljøpåvirkninger dokumenteres og kontrolleres. Derudover vurderer Tårnby Kommune, at der ikke er knyttet væsentlig risiko for forurening, hvis vilkår om egenkontrol overholdes.

Tidsplan

Udvidelsen af De-icing platform Bravo forventes at stå færdig inden d. 1. oktober 2026, så platformen kan tages i brug til de-icing sæsonen 2026/2027. Tårnby Kommune har den 10. juli 2026 meddelt dispensation efter miljøbeskyttelseslovens § 33 stk. 2, til at påbegynde bygge/anlægsarbejdet inden der er meddelt miljøgodkendelse, da det ud fra ansøgningsmaterialet blev vurderet at projektet kunne godkendes.

Begrundelse for de enkelte vilkår

I nedenstående skema begrundes Tårnby Kommunes vilkår i miljøgodkendelsen.

Vilkår		**Begrundelse**
Generelt		
1.	Virksomheden skal indrettes og drives i overensstemmelse med godkendelsens vilkår og de oplysninger der er givet i sagen, herunder oplysninger fremlagt af ansøger. Det betyder at virksomheden ikke må ændres, hverken bygningsmæssigt eller driftsmæssigt på en måde, som indebærer forøget forurening i forhold til denne miljøgodkendelse, uden at udvidelsen eller ændringen er godkendt af Tårnby Kommune.	Vilkåret skal sikre at virksomheden drives som beskrevet i ansøgningsmaterialet og godkendelsen.
2.	En kopi af denne godkendelse skal til enhver tid være tilgængelig på virksomheden for de personer der har ansvaret for virksomhedens indretning og drift. Driftspersonalet skal være bekendt med godkendelsens vilkår.	For at sikre at personalet har tilstrækkeligt kendskab til de gældende regler for virksomhedens drift og indretning.
3.	Hvis godkendelsen ikke er udnyttet senest 2 år fra miljøgodkendelsen meddeles, bortfalder godkendelsen.	
4.	Miljøgodkendelsen bortfalder, hvis den ikke har været udnyttet i en sammenhængende periode på 3 år.	
5.	Der må på de-icing platform Bravo udelukkende anvendes de-icingprodukter der er godkendt af Tårnby Kommune.	Vilkåret skal sikre at der ikke bruges produkter der indeholder stoffer, som er skadelige for miljøet.
Indretning og drift		
6.	Virksomheden skal udarbejde en driftsinstruks, der beskriver, hvordan personalet sikrer at ventilsystem altid er korrekt indstillet, og hvordan de skal forholde sig i tilfælde af driftsforstyrrelser og uheld. Driftsinstruksen skal altid være tilgængelig for og kendt af personalet.	Vilkåret skal sikre at personalet er instrueret i driften af platformen, og kunne reagere på eventuelle driftsforstyrrelser, så der ikke opstår forurening.
7.	De-icing må kun foregå på de-icingplatformen, og uden risiko for at de-icingvæsken løber uden om opsamlingssystemet.	Vilkåret skal sikre at de-icingaktiviteten er afgrænset til et område, hvor væsken kan opsamles, så der ikke sker forurening af de omkringliggende arealer.
8.	Opsamlingen og afledning af overfladevand fra de-icingplatformen skal styres af et automatiseret ventilsystem, og skal ske i overensstemmelse med nedenstående: a. Under de-icing og i en periode efter de-icing er ophørt: Overfladevand fra de-icingplatformen skal opsamles i tankanlæg. Ventilen til opsamlingstanken åbnes ved begyndelsen af de-icingperioden og lukkes 10 min efter, at perioden er afsluttet. b. I perioder uden de-icing: Overfladevand fra de-icingplatformen ledes via udløb U6 til Øresund. Ventilen til afløbssystemet er åben så der undgås opsamling af glykolfrit regnvand.	Vilkåret skal sikre at mest muligt glykol bliver opsamlet, så der ikke afledes glykol med regnvandet til Øresund.

9.	Ventilsystemet skal være udstyret med alarm, der aktiveres, hvis ventilen til øresund står åben under de-icingaktivitet.	Vilkåret skal sikre at der ikke udledes de-icingvæske til Øresund.
10.	Det skal sikres at tankene ikke er forbundne på sådan en måde, at der ved lækage på en enkelt tank, vil ske tømning af andre tanke.	Vilkåret skal sikre at en evt. lækage begrænses til den ene tank.
11.	Ståltanke til ny de-icingvæske, skal være opstillet i opsamlingsbassin, der som minimum kan rumme indholdet af den største tank.	Vilkåret skal sikre at en evt. lækage på en lagertank ikke afledes til jorden, men opsamles
12.	Tankene skal være CTS-styret samt være forsynet med overfyldningsstop og alarmer så ukontrolleret udslip fra tankene undgås.	Vilkåret skal sikre at der ikke sker spild fra tankene til de omkringliggende arealer.
Spildevand og overfladevand		
13.	Overfladevand der afledes fra de-icingplatformen skal passere en olieudskiller inden det via U6 ledes til Øresund. Olieudskilleren skal være forsynet med alarm i tilfælde af overfyldning.	Vilkåret skal sikre at der ikke sker forurening i udløb U6.
14.	Spildevand indholdende de-icingvæske, skal opsamles opbevares i de overjordiske opsamlingstanke.	Vilkåret skal sikre at glykol bliver opsamlet så risikoen for forurening mindskes.
15.	Der skal løbede arbejdes på at nedbringe glykolkoncentrationen i overfladevand fra de-icingplatformen. Glykolindholdet skal måles i prøvetagningspunkt U6.4.	Vilkåret skal sikre at udledningen af glykol til Øresund mindskes.
Affald		
16.	Overfladevand der indeholder de-icingvæske skal opsamles og bortskaffes som affald i overensstemmelse med følgende: a. Opsamlet de-icingvæske med et glykolindhold over 5% skal bortskaffes til industrielle vandrensningsanlæg. Alternativt kan glykolvæsken genanvendes ved destilleringsteknologi, som beskrevet i miljøteknisk vurdering. Denne metode skal godkendes af tilsynsmyndigheden inden det påbegyndes. b. Opsamlet de-icingvæske med et glykolindhold lig med eller mindre end 5% skal enten bortskaffes til kommunalt renseanlæg eller lignende, eller udspredes på et areal i overensstemmelse med gældende udspredningstilladelse[14]. Såfremt udspredningstilladelsen bortfalder, skal fraktionen bortskaffes som beskrevet i vilkår 1.a.	Vilkåret skal sikre at opsamlet overfladevand som indeholder de-icingvæske bliver bortskaffet korrekt. a. Glykolrecycling ses som et miljømæssigt bedre alternativ, hvorfor der gives mulighed for denne løsning. b. Udspredning af en den tynde fraktion af de-icingvæske er tilladt så længe der er en gældende udspredningstilladelse.
Beskyttelse af jord og grundvand		
17.	Anvendelse og håndtering af de-icingvæske må kun forgå på arealer hvor de-icingvæsken kan opsamles og ledes til opsamlingstanke.	Vilkåret skal sikre at der ikke bliver brugt de-icingvæske på områder, hvor der er risiko for forurening af jord.

[14] §19 tilladelse til Udspredning af glykol-vandblanding fra de-icing af fly på et græsareal i Københavns Lufthavn af d. 11. juni 2026.

18.	Ved stærk vind under de-icing, skal belægninger i vindretningen støvsuges for nedfaldne aerosoler, efter endt de-icing.	Vilkåret skal sikre at områder uden opsamlingssystem bliver støvsuget i tilfælde af væsentlig påvirkning, så der ikke sker nedsivning af de-icingvæske til jord og grundvand.
19.	Opbevaring af de-icingvæske må kun ske på områder der er sikret mod nedsivning.	Vilkåret skal sikre at der ikke sker nedsivning af de-icingvæske til jord og grundvand.
Egenkontrol		
20.	Alle opsamlingstanke, rørtanke og lagertanke skal tømmes, renses og inspiceres en gang årligt. korrosion og skader på tankene skal repareres hurtigst muligt. Resultatet skal indgå i årsrapporten.	Vilkåret skal sikre at virksomhedens tanke til stadighed er i god stand så risiko for lækage mindskes.
21.	Rørføring til transport af glykol: a. Nye rørledninger skal trykprøves inden ibrugtagning. b. Alle rørledninger til transport af glykol skal trykprøves en gang årligt. Resultatet af trykprøvningerne skal indgå i driftsjournalen og afrapporteres i årsrapporten.	Vilkåret skal sikre at rørledninger der transporterer glykol, er tætte, så der ikke sker spild til jorden.
22.	Opsamlingsbassinet skal årligt synes for utætheder og revner. Eventuelle revner og utætheder skal straks udbedres. Resultatet heraf skal indgå i driftsjournalen og afrapporteres i årsrapporten.	Vilkåret skal sikre at der ved skader på tanke, ikke sker forurening til jord og grundvand.
23.	Belægning i områder hvor der foregår de-icing, skal årligt synes for utætheder. Eventuelle revner og utætheder skal straks udbedres. Resultatet heraf skal fremgå af driftsjournalen og indgå i lufthavnens årsrapport.	Vilkåret skal sikre at den tætte belægning på platformen holdes i god stand, så det sikres at der ikke er risiko for jord og grundvand.
24.	CTS-system skal kontrolleres årligt.	Vilkåret skal sikre at systemet der styrer tankenes pumper, sensorer og alarmer, fungerer så der ikke sker fejl der kan føre til spild og forurening.
25.	Olieudskilleren skal kontrolleres årligt	Vilkåret skal sikre at olieudskilleren fungerer, så der ikke sker forurening til U6.
26.	Ventilsystemet skal kontrolleres årligt.	Vilkåret skal sikre at ventilsystemet fungerer, så risikoen for udledning af de-icingvæske til Øresund mindskes.
27.	Der skal tages månedlige prøver af overfladevand i prøvetagningspunkt U6.4. Analyseresultaterne skal indgå i driftsjournalen.	Vilkåret skal sikre at glykolindholdet i overfladevandet overvåges, så eventuelle udslip/fejl på ventilsystemet opdages.
28.	De-icingplatformen skal drives i overensstemmelse med driftsinstruksen, som ajourføres mindst 1 gang årligt og skal	Vilkåret skal sikre at driftsinstruksen er opdateret så personalet er bekendt med den gældende praksis for driften

	kunne fremvises til tilsynsmyndigheden.	af platformen.
29.	Virksomheden skal føre driftsjournal for De-icing platform Bravo, hvor følgende oplysninger skal registreres: a. Mængde af brugt de-icingvæske pr. år. b. Mængde af opsamlet de-icingvæske pr. år, herunder: i. Bortskaffet til renseanlæg: Mængde, glykolkoncentration, modtager og dato. ii. Mængde udspredt: Mængde, glykolkoncentration, dato. c. Besigtigelse og udbedringer af belægninger. d. Besigtigelse, tømning og eventuelle reparationer af opsamlingsbassinet. e. Kontrol, tømning og tæthedsprøvning af olieudskiller. f. Inspektion, kontrol og vedligehold af opbevaringstanke. g. Inspektion, kontrol og vedligehold af opsamlingstanke. h. Inspektion, kontrol og vedligehold af underjordiske betonrørtanke. i. Resultat af tæthedsprøvning af tankanlæg og rørledninger fra de-icingplatformen. j. Kontrol af ventilsystem. k. Kontrol af alarmsystem. l. Analyseresultater af overfladevand fra prøvetagningspunkt U6.4. m. Eventuelle uheld, spild og driftsforstyrrelser. Driftsjournaler skal opbevares på virksomheden i minimum 5 år og skal være tilgængelig for tilsynsmyndigheden. Data fra driftsjournalen skal desuden indgå i lufthavnens årsrapport	Vilkåret skal sikre at vilkår om egenkontrol dokumenteres, så eventuelle afvigelser opdages inden der opstår risiko for forurening.
Driftsforstyrrelser og uheld		
30.	Ved driftsuheld der kan medføre forurening af kloak, jord, grundvand, overfladevand eller havvand, skal Københavns Lufthavn A/S straks: a. Forsøge at afværge situationen b. Forsøge at standse forureningen og/eller spredningen c. Kontakte alarmcentralen på telefon 112 ved større, ikke kontrollerbare uheld. I tilfælde af mindre uheld eller unormal drift, der kan medføre forurening af kloak, jord, grundvand, overfladevand eller havvand, skal Tårnby Kommunes miljøvagt orienteres på telefon 32471111 eller uden for normal arbejdstid til beredskabet på telefon 32500700.	Vilkåret skal sikre at der kan ageres hurtigt og effektivt ved eventuelle uheld eller driftsforstyrrelser der kan føre til uheld, for at undgå forurening og for at kunne finde måder at hindre lignende situationer fremover.
31.	Virksomheden skal desuden registrere driftsforstyrrelser, uheld og fejl i driftsjournalen.	Vilkåret skal sikre at driftsforstyrrelser og uheld dokumenteres.

Samlet vurdering

Tårnby kommune vurderer, at virksomheden kan drives uden negativ miljøpåvirkning, og vil stille vilkår som sikrer dette.

Udtalelse fra virksomheden

Virksomheden har haft udkast til godkendelse i høring.

Virksomheden har sendt følgende bemærkninger:

Vilkår el. beskrivelse	Kommentar
Beskrivelse af Inogon lys-system: INOGON-system: Et informations- og føringssystem, så piloten kan guides til den nøjagtige stopposition.	Skal slettes da INOGON er et system der ikke anvendes længere. Dette bliver beskrevet i godkendelsen fra Trafikstyrelsen.
… INOGON består af et lyssystem, så piloten kan se den nøjagtige stopposition.	Lyssystemet til brug for piloten til stop er fjernet med projektet.

Udover bemærkningerne i tabellen, har virksomheden rettet enkelte formuleringer omkring rulleveje som var uklare.