

Kolding Lufthavn
Att.: Glenn Lundt
Lufthavnsvej 1
6580 Vamdrup

CVR: 26298687

11. maj 2026 - Sagsnr. 26/4195 - Løbenr. 34242/26

Ny miljøgodkendelse/revurdering af miljøgodkendelse og tilslutningstilladelse Kolding Lufthavn



Sammendrag

Lufthavnschef Glenn Lundt har på vegne af Kolding Lufthavn den 5. januar 2024 søgt om en ny samlet miljøgodkendelse for Kolding Lufthavn. Kolding Kommune modtog d. 16. september 2024 en revideret ansøgning om en ny samlet miljøgodkendelse for Kolding Lufthavn.

Der er søgt om følgende nye aktiviteter:

- Omfordeling af flyaktiviteter med helikoptere og fastvingende fly
- Afprøvning af køretøjer, der endnu ikke er godkendt til offentlige veje.

Der er søgt om godkendelse af følgende eksisterende og tidligere godkendte aktiviteter:

- Værksted og hangarer til service og vedligehold af fly og helikoptere
- Tankanlæg til tankning af fly og helikoptere

Den 4. december 2024 meddelte Kolding Kommune miljøgodkendelse til Kolding Lufthavn. Afgørelsen blev efterfølgende påklaget til Miljø- og Fødevareklagenævnet.

Miljø- og Fødevareklagenævnet har i afgørelse, dateret den 30. januar 2026, ophævet og hjemsendt miljøgodkendelsen, dateret 4. december 2024.

Miljø- og Fødevareklagenævnet bemærker bl.a. i deres afgørelse:

- at støjberegninger viser, at der ikke sker en overskridelse af de vejledende støjgrænser i de undersøgte boligområder, men at der sker en overskridelse af støjgrænseværdierne ved 31 boliger i det åbne land
- at såfremt støjberegninger viser, at de vejledende støjgrænser i Miljøstyrelsens vejledning om støj fra flyvepladser, ikke kan overholdes, skal der udarbejdes en teknisk-økonomisk redegørelse for virksomhedens muligheder for at overholde disse
- at der ved en fastsættelse af støjgrænser i en konkret sag bør tilstræbes at komme så langt ned med støjbelastningen, som det er muligt, og at der kun bør fastsættes støjgrænser, der er højere end de vejledende grænseværdier, såfremt miljømyndigheden finder, at der foreligger så veldokumenterede og tungtvejende tekniske/økonomiske grunde, at det vil være nødvendigt at acceptere, at støjen er kraftigere end svarende til de vejledende grænseværdier
- at det i Miljøstyrelsens vejledning om støj fra flyvepladser fremgår, at en miljøgodkendelse skal indeholde en redegørelse for og en vurdering af de i sagen foreliggende oplysninger, samt selve afgørelsen med angivelse af de hovedhensyn, som har været bestemmende for denne
- at der ikke er udarbejdet en teknisk-økonomisk redegørelse for virksomhedens muligheder for at overholde de vejledende støjgrænser, samt at der ikke af sagens oplysninger fremgår at der er foretaget en sådan vurdering

- at Kolding Kommune ved den fornyede behandling af sagen skal sikre, at der udarbejdes en teknisk-økonomisk redegørelse for virksomhedens muligheder for at overholde de vejledende støjgrænser

Baggrunden for at der ikke var udarbejdet en teknisk-økonomisk redegørelse i forbindelse med udarbejdelsen af miljøgodkendelsen af 4. december 2024, var at Miljøklagenævnet i deres afgørelse vedrørende Kolding Lufthavn af 19. februar 2004, bl.a. skrev følgende:

"...Nævnet finder endvidere, at en reduktion af operationsantallet, der med sikkerhed bringer støjbelastningen i overensstemmelse med retningslinierne i Miljøstyrelsens vejledning, må kræve en reduktion af trafikniveauet af et sådant omfang, at Koldingegnens Lufthavns eksistens er truet. Under hensyn til at der er tale om en flyveplads, der siden 1985 har været miljøgodkendt til et årligt antal operationer på 17.200 - i 1991 og 1992 udvidet til 18.500 - finder nævnet ikke grundlag for i forbindelse med nærværende afgørelse at kræve en sådan omfattende reduktion af trafikniveauet. Derimod finder nævnet, at operationsantallet bør nedbringes fra det i 1985 godkendte niveau på 17.200 til 2002-niveauet, det vil sige ca. 14.400 årlige operationer..."

Der var med ansøgning af 16. september 2024 ikke ansøgt om en ny miljøgodkendelse med en forøgelse af operationstallene, men udelukkende en omfordeling af operationerne. På den baggrund var det Kolding Kommunes vurdering og opfattelse, at Miljøklagenævnets vurdering af operationstallene samt muligheden for nedsættelse af disse, stadig var gældende, hvorfor det blev vurderet, at der ikke var behov for udarbejdelse af en teknisk-økonomisk redegørelse.

Natur- og Miljøklagenævnet stadfæstede d. 23. marts 2012 en tillægsgodkendelse til 200 erhvervshelikopter operationer og stadfæstede d. 21. marts 2013 en tillægsgodkendelse til 800 skolehelikopteroperationer, uden at der blev stillet krav om en teknisk-økonomisk redegørelse.

På baggrund af Miljø- og Fødevarerklagenævnets afgørelse af d. 30. januar 2026 om ophævelse og hjemvisning af miljøgodkendelsen, har Sweco på vegne af Kolding Lufthavn udarbejdet en teknisk-økonomisk redegørelse, dateret 2. marts 2026. Den teknisk-økonomiske redegørelse er indarbejdet i miljøgodkendelsen.

Kolding Kommune meddeler efter miljøbeskyttelseslovens¹ § 28 stk. 3 tilladelse til afledning af spildevand til offentligt kloaksystem jf. vilkår 37 til 40.

Kolding Kommune meddeler efter miljøbeskyttelseslovens² § 33 og § 41 miljøgodkendelse til Kolding Lufthavn beliggende på Lufthavnsvej 1, 6580 Vamdrup, der drives under CVR-nr.: 26298687.

Med meddelelsen af denne tilladelse ophæves alle tidligere meddelte miljøgodkendelser og tillægsgodkendelser³.

¹ Lovbekendtgørelse 2025-12-22 nr. 1742 om miljøbeskyttelse

² Lovbekendtgørelse 2025-12-22 nr. 1742 om miljøbeskyttelse

³ Miljøgodkendelse dateret 26. juni 1997 Vejle Amt, Afgørelse dateret 19. februar 2004 Miljøklagenævnet, Tillægsmiljøgodkendelse dateret 25. oktober 2006 Vejle Amt, Tillægsmiljøgodkendelse dateret 13. november 2006 Vejle Amt, Miljøgodkendelse til skolehelikoptere, dateret 4. juni 2009 Kolding Kommune, Vilkårsændring dateret 7.

Hovedaktivitet:

Kolding Lufthavn er en såkaldt "Bilag 2-virksomhed" omfattet af bilag 2 med listepunktet: H 202 Lufthavne, flyvestationer og flyvepladser i "Godkendelsesbekendtgørelsen"⁴.

Kolding Lufthavn anses som en regional vigtig lufthavn⁵.

Miljøscreening (VVM)

Det ansøgte projekt vurderes at høre under miljøvurderingslovens bilag 2, punkt 13a: *"Ændringer eller udvidelser af projekter i bilag 1 eller nærværende bilag, som allerede er godkendt, er udført eller er ved at blive udført, når de kan have væsentlige skadelige indvirkninger på miljøet (ændring eller udvidelse, som ikke er omfattet af bilag 1)."*

Projekter som hører under miljøvurderingslovens bilag 2, punkt 13a, skal kun miljøscreenes, såfremt det vurderes at projektet kan have en væsentlig skadelig indvirkning på miljøet.

De ansøgte ændringer vil primært medføre miljøpåvirkning i form af støj fra flyvemaskiner og helikoptere. Der er sammen med ansøgningen om ny miljøgodkendelse indsendt støjberegninger, som er udarbejdet i henhold til Miljøstyrelsens vejledning nr. 67, januar 2024 om flystøj. Støjberegningerne viser, at støjbelastning af omgivelserne som følge af det ansøgte, ikke vil medføre en øget støjpåvirkning af miljøet.

I forhold til muligheden for afprøvning af køretøjer, der endnu ikke er godkendt til offentlige veje, så vil den primære påvirkning være støj. Der er sammen med ansøgningen om ny miljøgodkendelse indsendt støjberegninger, som er udarbejdet i henhold til Miljøstyrelsens vejledning nr. 5/1993 "Beregning af ekstern støj fra virksomheder". Støjberegningerne viser, at de vejledende grænseværdier overholdes.

I forhold til ændring af døgnfordelingen af flyvningerne fra Kolding Lufthavn så vil de ansøgte ændringer give en reduktion af natoperation på 50 %. Der kan forekomme flere operationer per nat, men samlet set vil der være færre nætter med støjpåvirkning.

Det er Kolding Kommunes vurdering, at de ansøgte ændringer ikke vil medføre en væsentlig skadelig indvirkning på miljøet og at der derfor ikke skal gennemføres en miljøscreening af ændringen. Der er truffet selvstændig afgørelse herom.

februar 2012 Kolding Kommune, VVM-screening af driftsændring dateret 7. maj 2012 Kolding Kommune, Afgørelse i sag om VVM-screening af ændret beflyvning, dateret 26. februar 2010 Naturklagenævnet, Afgørelse i sag og tillægsgodkendelse, dateret 23. maj 2012 Natur- og Miljøklagenævnet, Ændring af UL vilkår, dateret 7. maj 2014 Kolding Kommune, Tillæg til miljøgodkendelse, dateret 29. februar 2016 Kolding Kommune, Forøgelse af helikopteroperationer dateret 30. juli 2019 Kolding Kommune.

⁴ Bekendtgørelse 2024-09-02 nr. 1027 om godkendelse af listevirksomhed

⁵ Vejledning nr.: 5/1984 fra Miljøstyrelsen Støj fra Flyvepladser – bilag – side 241

Indholdsfortegnelse

Sammendrag.....	2
Hovedaktivitet:	4
Miljøscreening (VVM)	4
Kolding Kommunes afgørelse.....	8
Vilkår	8
Generelt.....	8
Drift.....	8
Operationelle begrænsninger.....	9
Stævner/events	11
Luft.....	12
Overfladevand	12
Støj	13
Flykategori.....	13
Lavfrekvent støj og infralyd.....	14
Vibrationer	14
Affald	14
Olietanke	14
Egenkontrol	15
Klager over Kolding Lufthavn	18
Uheld	19
Ophør	19
Øvrige bemærkninger	19
Teknisk-økonomisk vurdering	19
Begrundelse	22
VVM	22
Risiko	22
Klagevejledning.....	22
Hvad kan man klage over?.....	22
Hvem kan klage?.....	22
Hvem er klageinstans?	22
Hvortil skal klagen sendes?.....	23
Hvad er klagefristen?.....	23

Hvad koster det at klage?	23
Søgsmålsfrist:	23
Grundlag for afgørelse	24
Lovgrundlag m.m.	24
Sagsakter	24
Ansøger og ejerforhold	24
Matrikel ejer	25
Miljøteknisk beskrivelse og vurdering	25
Virksomheden	25
Lokalisering	25
Indretning og drift	28
Indretning og aktiviteter	28
Driftstid	29
Andet trafik	29
Energianlæg	29
Definition af luftfartøjskategorier	29
Øvrige definitioner	31
Beregning af maksimal antal operationer	31
Luftforurening	32
Spildevand	32
Overfladevand	32
Vandafledningsafgift	32
Støj	32
Affald	34
Jord og grundvand	34
Olietanke	34
Egenkontrol og indberetning	34
Egenkontrol af olietanke	34
Egenkontrol af belægning	34
Egenkontrol af flyaktiviteter	34
Faldskærmsflyvning	35
Helikopterflyvning – skole	36
Flyvninger udenfor ADO åbningstid (når kontroltårnet ikke er bemanded)	36

Terminalstøj.....	36
Klager	37
Uheld.....	37
Virksomhedens ophør	37
Valg af teknologi/BAT.....	38
Energi, vand og råvareforbrug.....	38
Affaldsforebyggelse og fremme af nyttiggørelse	38
Emissioner til luft, herunder lugt	38
Emissioner til vand	38
Støj	38
Emissioner til jord og grundvand	39
Beskyttet natur	39
Habitatvurdering.....	40
Særligt beskyttede arter	40
Odde.....	40
Flagermus.....	40
Fugle.....	41
Samlet vurdering	41
Høring Teknisk-økonomisk redegørelse	42
Parter	42
Høring udkast miljøgodkendelse Kolding Lufthavn.....	42
Parter og Trafikstyrelsen	42
Uopfordrede bemærkninger fra borgere.....	43
Kopimodtagere.....	43
Bilag	43

Kolding Kommunes afgørelse

Listepunkt H202 er ikke opført på ”Standard vilkårs bekendtgørelsen”⁶, der er derfor ikke standardvilkår til listepunktet.

Kolding Kommune meddeler efter miljøbeskyttelseslovens⁷ § 28 stk. 3 tilladelse til afledning af spildevand til offentligt kloaksystem jf. vilkår 37 til 40.

Kolding Kommune meddeler efter miljøbeskyttelseslovens § 33 og § 41 miljøgodkendelse til Kolding Lufthavn beliggende på Lufthavnsvej 1, 6580 Vamdrup, der drives under CVR-nr.: 26298687 på følgende vilkår:

Vilkår

Vilkår markeret med * er i henhold til § 41 (revision). De resterende vilkår er nye vilkår i henhold til § 33.

Generelt

1. Virksomheden skal indrettes og drives i overensstemmelse med det, der er oplyst i ansøgningen, for så vidt dette ikke er ændret i afgørelsen.
2. * Godkendelsen omfatter alle aktiviteter, der foregår inden for lufthavnens område.
3. Virksomheden skal straks indberette til tilsynsmyndigheden når vilkår ikke overholdes, og straks træffe de nødvendige foranstaltninger for at sikre, at vilkårene igen overholdes.
4. En operation er defineret som enten en start eller en landing.
5. Denne godkendelse bortfalder, såfremt den ikke er udnyttet indenfor 2 år fra godkendelsesdatoen.
6. Godkendelsen bortfalder hvis de godkendelsespligtige aktiviteter ikke har været i drift i 3 på hinanden følgende år.
7. * Denne godkendelses begrænsninger for flyvninger, herunder flyvetidspunkter og områder med begrænset overflyvning, skal indføres i den gældende VFR Flight Guide.

Drift

8. * Der må udføres i alt 14.391 operationer per år.
9. * For de enkelte trafik kategorier, må der årligt maksimalt udføres de antal operationer, som er oplyst i Tabel 1 og Tabel 2. Beskrivelse af de enkelte kategorier samt beregning af det maksimale antal operationer kan ses i den miljøtekniske redegørelse.

⁶ Bekendtgørelse 2021-11-15 nr. 2079 om standardvilkår i godkendelse af listevirksomhed

⁷ Lovbekendtgørelse 2025-12-22 nr. 1742 om miljøbeskyttelse

Kategori Fly	Maksimale antal årlige operationer
Erhverv (ER), Privat (PR) og Lokalflyvning (LO)	2489
Skole (SK)	2519
Landingsrunder (LA)	2700
Faldskærmsflyvning (FA)	1088
Svæveflyvning (SV)	35
Ultralette (UL)	652
Kunsthflyvning (KU)	12
Militærflyvning (MIL)	205
Erhvervsflyvning jet (ER jet)	546

Tabel 1 Trafikkategorier fly

Kategori Helikopter	Maksimale antal årlige operationer
Skole (HE SK)	1353
Landingsrunder (HE LA)	1653
Rundflyvning (HE RF)	158
Flyvning, privat og erhverv (HE andet)	897
Militærflyvning (HE MIL)	84

Tabel 2 Trafikkategorier helikopter

10. * Det er ikke tilladt at flytte operationer fra en trafikkategori til en anden. Ændringer af trafikmønsteret, herunder antal operationer inden for hver kategori, skal ansøges og godkendes af Kolding Kommune.

En reduktion af støjniveauet som følge af anvendelse af mere støjsvage maskiner medfører ikke en stigning af antallet af operationer inden for de enkelte kategorier.

11. * Kolding Kommune skal godkende indplaceringen af nye flytyper, som f.eks. brintfly eller hybridfly, i de eksisterende kategorier.
12. Ansøgninger om ændringer relateret til driften eller brugen af Kolding Lufthavn, skal søges af driftsherren af Kolding Lufthavn hos Kolding Kommune.
13. Operationer som ikke er indeholdt i denne godkendelse, kan dog finde sted, hvis det undtagelsesvis ud fra flysikkerhedsmæssige grunde, f.eks. flytekniske problemer, helbredsmæssige grunde eller lignende er nødvendigt at nød-anvende Kolding Lufthavn.
14. Kolding Lufthavn skal mindst en gang årligt afholde dialogmøde for naboer og offentligheden om lufthavnens drift. Invitation til mødet skal offentliggøres med mindst 30 dages varsel og som minimum på Kolding Lufthavns hjemmeside. Kolding Kommune skal informeres samtidig med offentliggørelsen.

Operationelle begrænsninger

15. Nat er defineret som tidsrummet mellem kl. 22.00 og kl. 07.00 lokaltid.

16. * Weekend er defineret som tidsrummet fra fredag kl. 22.00 til mandag morgen kl. 07.00 lokaltid.
17. * Der må maksimalt udføres 30 natoperationer per måned, og maksimalt 8 operationer per nat.
18. * Der må maksimalt udføres motorafprøvning/powercheck af luftfartøjer 20 gange om ugen, af disse 20 må maksimalt 1 være om natten.
19. Afbrudte landinger (missed approach) skal, uanset årsag til afbrydelsen, registreres som en operation i den relevante kategori som luftfartøjet og brugen af denne tilhører.
20. * Piloter skal så vidt muligt undgå overflyvning af bebyggede områder i Hjarup, Skanderup og Vamdrup i forbindelse med start og landing. Dette publiceres af Kolding Lufthavn i AIP/VFG.
21. Helikopter operationer som hører under kategorien HE andet, må kun udføres med helikopter som har et støjtal svarende til en TSEL værdi på 161,9 eller lavere. Af de årlige 897 operationer i denne kategori, kan der udføres 45 operationer, hvor helikopteren har et støjtal svarende til en TSEL værdi på maksimalt 162,1 dB.
22. Kommerciel rundflyvning med helikopter (HE RF) må kun foretages i følgende tidsrum:

Dag	Klokken
Mandag – fredag	7.00 – 19.00
Lørdag, søndag og helligdage	7.00 – 16.00

Tabel 3 Tidsrum for kommerciel rundflyvning med helikopter

23. Kommerciel rundflyvning med helikopter (HE RF) må kun foretages med helikopter som har et støjtal svarende til en TSEL værdi på 161,9 eller lavere.
24. * Skolehelikopter (HE SK) og skolehelikopter landingsrunder (HE LA) må kun foregå i tidsrummet oplyst i Tabel 4. Udenfor dette tidsrum må der dog udflyves til andre træningsområder og returneres, under hensyntagen til de øvrige vilkår i denne tilladelse.

Dag	Klokken
Mandag – fredag	7.00 – 19.00
Lørdag, søndag og helligdage	7.00 – 19.00

Tabel 4 Tidsrum for helikopter skoleflyvning og helikopter skoleflyvning landingsrunder

25. Skolehelikopter operationer (HE SK) må kun foretages med helikopter som har et støjtal svarende til en TSEL værdi på 161,9 dB eller lavere. Af de årlige 1353 operationer i denne kategori, kan der udføres 41 operationer, hvor helikopteren har et støjtal svarende til en TSEL værdi på maksimalt 164,9 dB.

26. Skolehelikopter landingsrunde operationer (HE LA) må kun foretages med helikopter som har et støjtal svarende til en TSEL værdi på 161,9 dB eller lavere. Af de årlige 1653 operationer i denne kategori, kan der udføres 50 operationer, hvor helikopteren har et støjtal svarende til en TSEL værdi på maksimalt 164,9 dB.

27. I ugerne 20-36, begge inkluderet, skal der være 6 weekender uden faldskærmsaktivitet. Af ovennævnte 6 weekender skal minimum 2 af disse ligge i skolernes ferieperiode (ugerne 26-32, begge inkluderet), hvoraf en af disse skal kombineres med en uge uden faldskærmsaktiviteter.

Disse weekender og uger vælges frit og skal senest 1. marts være meddelt tilsynsmyndigheden og offentliggjort på Kolding Lufthavns hjemmeside.

28. I ugerne 20-36, begge inkluderet, skal der være 6 weekender hvor der ikke foretages skoleflyvning med helikopter, andet end udflyvning til andre træningsområder og returnering til Kolding Lufthavn under hensyntagen til de øvrige vilkår i denne tilladelse.

Disse weekender skal være sammenfaldende med weekender der begrænser faldskærmsflyvning. Senest 1. marts skal det være meddelt tilsynsmyndighederne og offentliggjort på Kolding Lufthavns hjemmeside.

29. * I ugerne 20-36, begge inkluderet, må der i 4 weekender ikke udføres landingsrunder i forbindelse med skoleflyvning med flyvemaskiner.

Disse weekender skal være sammenfaldende med weekender der begrænser faldskærmsflyvning. Senest 1. marts skal det være meddelt tilsynsmyndigheden og offentliggjort på Kolding Lufthavns hjemmeside.

30. I ugerne 20-36, begge inkluderet, må der i 4 weekender ikke udføres kunstflyvning.

Disse weekender skal være sammenfaldende med weekender der begrænser landingsrunder i forbindelse med skoleflyvning med flyvemaskiner. Senest 1. marts skal det være meddelt tilsynsmyndigheden og offentliggjort på Kolding Lufthavns hjemmeside.

Stævner/events

31. * Der kan holdes op til 2 events om året af hver max. en uges varighed og 3 events om året af hver max. en weekends varighed. Events dækker f.eks. uddannelseskurser, DM, EM og VM fordelt på en eller flere af Kolding Lufthavns aktiviteter.

32. For de trafik kategorier der deltager i det konkrete event, gælder at:

- Skoleflyvning med landingsrunder kan foretages uden begrænsning i tidsrum der ellers er gældende jf. vilkår 24.
- Døgnfordelingen af flyvningen med de deltagende trafik kategorier reguleres som udgangspunkt ikke, se dog vilkår 33.

- Vilkår 27, 28, 29 og 30 om friholdelse af weekender for faldskærmsflyvninger, skoleflyvninger, landingsrunder og kunstflyvning gælder fortsat.
- Operationstal ved events tæller med i den samlede flyvestatistik for de enkelte flykategorier, samt indgår i beregningen af støj fra flyvepladsen, jf. vilkår 43.

33. * Kolding Kommune skal senest 6 uger før et planlagt event have oplysninger fra Kolding Lufthavn om indholdet og omfanget af det pågældende event.

Efter konkret vurdering har Kolding Kommune mulighed for at fastsætte særlige vilkår for afviklingen af det enkelte event. Hvis der fastsættes særlige vilkår, skal disse offentliggøres på Kolding Lufthavns hjemmeside.

34. Events skal offentliggøres med minimum 4 ugers varsel på Kolding Lufthavns hjemmeside.

Offentliggørelsen skal som minimum indeholde:

- Formålet med eventet.
- I hvilke tidsrum/dage der forventes flyvning og med hvilke trafik kategorier.
- Hvem man kan kontakte, hvis man før eller under eventet har spørgsmål vedr. afviklingen af flyvningen.

Luft

35. Afkast skal føres 1 meter over tag og være opadrettet.

Overfladevand

36. Der må ikke benyttes kemikalier, herunder urea, til glatførebekæmpelse og afisning af fly på Kolding Lufthavn uden særskilt tilladelse fra Kolding Kommune.

37. Tankpladsen skal have tæt belægning og med fald mod afløb. Tankpladsen skal indrettes, så der ikke kan løbe overfladevand til og fra pladsen fra de omkringliggende arealer. Ved tæt belægning forstås en belægning, som i løbet af påvirkningstiden er uigennemtrængelig for de forurenede stoffer, som tilledes tankpladsen.

38. Afledning af spildevand fra tankpladsen skal ske gennem egnet sandfang og egnet olieudskiller til den offentlige spildevandsledning. Vandet skal forsinkes inden tilledning til max. 3 l/s.

39. * Alarmen på olieudskillerne ved tankanlægget skal kontrolleres mindst en gang årligt.

40. Olieudskillerne og de tilhørende sandfang skal være tilmeldt en tømningsskema med tømning mindst en gang årligt.

41. Hvis der sker påfyldning af brændstof, olie eller olieholdige produkter udenfor tankpladsen, skal det foregå på tæt belægning, uden mulighed for udledning. Ved tæt belægning forstås en belægning, som i løbet af påvirkningstiden er uigennemtrængelig for de forurenede stoffer. Der skal desuden være olieabsorberende materiale tilgængelig.

Støj

42. * De samlede operationer på Kolding Lufthavn må ikke give anledning til en TDENL-værdi der overstiger 130,5 dB. Grænseværdien er den samlede A-vægtede støjdosis for alle start og landinger inden for et gennemsnitligt døgn, baseret på de tre mest trafikerede måneder af året.
43. Fordelingen af støjbelastningen i de tre mest trafikerede måneder skal følge Tabel 5.

Flykategori	Operationer i de tre mest trafikerede måneder	Særligt generende (ja/nej)
Erhverv (ER)	553	Nej
Privat (PR)	437	Nej
Skole (SK)	1820	Nej
Landingsrunder (LA)	1931	Ja
Faldskærmsflyvning (FA)	653	Ja
Svæveflyvning (SV)	33	Nej
Ultralette (UL)	572	Ja
Kunsthflyvning (KU)	11	Ja
Militærflyvning, T-17 (MIL)	114	Nej
Lokalflyvning (LO)	564	Nej
Erhvervsflyvning jet (ER jet)	303	Nej
Skolehelikopter (HE SK)	977	Nej
Landingsrunder skolehelikopter (HE LA)	1194	Ja
Helikopter rundflyvning (HE RF)	105	Ja
Helikopter, privat og erhverv (HE andet)	589	Nej
Militærhelikopter (HE MIL)	46	Nej
I alt	9902	

Tabel 5 Oversigt over antallet af operationer i de tre mest trafikerede måneder, som danner grundlag for støjberegningen

44. * Støjen fra terminalaktiviteterne (parkeringsoperationer med personbiler, brændstofleverancer, motorleverancer, taxikørsel, og virksomhedsstøj fra virksomheder på flyvepladsens område), målt udendørs som det ækvivalente, korrigerede støjniveau i dB(A) må ikke overskride følgende grænseværdier:

Dag	Kl.	Spredt bebyggelse i det åbne land	Samlede boligområder
Mandag-fredag	07.00 - 18.00	55 dB(A)	45 dB(A)
Lørdag	07.00 - 14.00	55 dB(A)	45 dB(A)
Lørdag	14.00 - 18.00	45 dB(A)	40 dB(A)
Søn - helligdage	07.00 -18.00	45 d(A)	40 dB(A)
Alle dage	18.00 -22.00	45 dB(A)	40 dB(A)
Alle dage	22.00 -07.00	40 dB(A)	35 dB(A)

Tabel 6 Grænseværdier for støj

Maksimalværdien af støjniveauet må om natten ikke overstige ovenstående grænser med mere end 15 dB(A).

De i tabellen anførte grænseværdier skal overholdes inden for bestemte tidsrum, jf. Miljøstyrelsens Vejledning nr. 5/1984, Ekstern støj fra virksomheder.

45. Motorprøvning og testkørsel af køretøjer må kun foregå i dagsperioden.

Lavfrekvent støj og infralyd

46. I berørte bygninger må den målte værdi af virksomhedens bidrag til støjen, målt indendørs, ikke overstige følgende:

Anvendelse	A-vægtet lydtrykniveau (10-160 Hz), dB	G-vægtet infralydniveau, dB
Beboelsesrum herunder i børneinst., og lignende, kl. 18-07	20	85
Beboelsesrum, herunder i børneinst., og lignende, kl. 07-18	25	85
Kontorer, undervisningslokaler og andre lignende støjfølsomme rum	30	85
Øvrige rum i virksomheder	35	90

Tabel 7 Grænseværdier for lavfrekvent støj og infralyd

Vibrationer

47. Virksomhedens vibrationsbidrag i bygninger uden for virksomhedens eget areal må ikke overstige følgende værdier:

Område	Kl. 7 – 18 (dB)	Kl. 18-7 (dB)
Erhvervsområde	85	85
Blandet bolig- og erhverv	80	75
Boligområde	75	75

Tabel 8 Grænseværdier for vibrationer

Affald

48. * Olie- og kemikalieaffald skal opbevares på befæstet og overdækket areal på en sådan måde, at det ikke ved spild eller uheld kan føres til afløb eller i øvrigt forurene jord, grundvand eller overfladevand.

Olietanke

49. Der skal være olieabsorberende materiale tilgængelig, så et eventuelt spild kan opsamles hurtigt. Det opsamlede materiale bortskaffes som farligt affald.

50. Afløb fra tankplads skal være indrettet med afspærringsanordning.

Egenkontrol

51. * Alle operationer skal registreres på en sådan måde, at overholdelsen af godkendelsesvilkårene, herunder forudsætningerne for støjberegningen, kan kontrolleres. Det skal af registreringen fremgå, hvem der er ansvarlig for udførelsen af egenkontrollen.
52. * Der skal i en journal udføres trafikregistrering af alle operationer på Kolding Lufthavn. I journalen skal der foretages følgende registreringer for alle operationer:
- Dato / ugedag
 - Flyets registrering, type og støjtal
 - Ankomsttidspunkt, lokal tid
 - Afgangstidspunkt, lokal tid
 - Bane i brug
 - Trafikkategori jf. vilkår 9
 - Flyveveje, såfremt det er muligt
53. * Der skal, senest den 3. hverdag i hver måned, indsendes en månedlig oversigt over antallet af operationer til tilsynsmyndigheden.

Den månedlige oversigt skal som minimum indeholde følgende:

- Antallet af registrerede operationer for måneden, fordelt på de, i vilkår 9, oplyste kategorier
 - Antallet af de registrerede operationer fra årets start til dato, fordelt på de, i vilkår 9, oplyste kategorier
 - Antallet af det til d.d. resterende antal operationer, fordelt på de, i vilkår 9, oplyste kategorier
 - Det samlede antal af natoperationer
 - Det højeste antal operationer på en nat
 - Antallet af helikoptere med et støjtal højere end hvad der svarer til en TSEL værdi på 161,9 dB
 - Resultat af stikprøvekontrol af registreringer af flyvninger udenfor ADO's åbningstid
54. Der skal årligt, senest den 3. hverdag i januar, indsendes en oversigt til tilsynsmyndigheden over antallet af operationer i de tre mest trafikerede måneder opgjort på trafik kategorier jf. vilkår 43.
55. Følgende militære og civile flyvninger er jf. "Støj fra Flyvepladser"⁸ undtaget registrering og medregnes ikke i antallet af operationer:
- Ambulanceflyvninger
 - Flyvning for Rigspolitichefen
 - Eftersøgnings- og redningsmissioner
 - Miljø- og overvågningsflyvning
 - Flyvning i forbindelse med suverænitetshævdelse
 - Flyvning i forbindelse med humanitær indsats
 - Flyvning i forbindelse med intensive uddannelsesperioder med henblik på internationale opgaver

⁸ Vejledning nr.: 5/1984 fra Miljøstyrelsen "Støj fra Flyvepladser"

56. Militære fly som ikke er undtaget, skal registreres og indgå i det samlede årlige operationstal.
57. Faldskærmsklubben skal for hver operation registrere GPS-data, herunder flyveveje og flyvehøjder. Registreringen gemmes i minimum 3 år. Ved tilsyn rekvireres disse af Kolding Lufthavn, og udleveres på anmodning til tilsynsmyndigheden. Data fra GPS tracker gemmes i minimum 6 mdr.
58. Helikopterskoler og flyveskoler med fast base på Kolding Lufthavn skal dokumentere skoleflyvninger via elevlog og for hver operation registrere GPS-data, herunder flyveveje og flyvehøjder.

Registreringen gemmes i minimum 3 år. Ved tilsyn rekvireres disse af Kolding Lufthavn, og udleveres på anmodning til tilsynsmyndigheden. Data fra GPS tracker gemmes i minimum 6 mdr.

59. Terminalstøj fra motor afprøvning/powercheck af luftfartøjer registreres og opbevares som dokumentation af de pågældende værksteder. Operatører der ønsker at udføre afprøvning/powercheck skal udfærdige procedure for registrering og opbevaring af dokumentation.

Dokumentationen gemmes i minimum 3 år. Ved tilsyn rekvireres disse af Kolding Lufthavn, og udleveres på anmodning til tilsynsmyndigheden.

60. * Terminalstøj fra afprøvning af motorkøretøjer, registreres og opbevares som dokumentation af Kolding Lufthavn. Dokumentationen gemmes i minimum 3 år.
61. * Hvis forudsætningerne for beregningen af flyvepladsens støjpåvirkning ændres og tilsynsmyndigheden finder det nødvendigt, skal virksomheden lade udføre en ny støjberegning af flyvepladsens støjpåvirkning. Tilsynsmyndigheden vurderer hvilke af følgende værdier, der skal indgå i støjberegningen:

- L_{DEN}
- L_{NIGHT}
- $L_{Amax, nat}$
- $L_{Amax, nat, taxi}$
- TSEL
- TDENL

Beregningen skal udføres i overensstemmelse med gældende vejledning fra Miljøstyrelsen p.t. vejledning nr. 5/1994 om støj fra flyvepladser samt tillæg til vejledning "vejledning nr. 67 januar 2024". Beregningen skal udføres af et laboratorium/firma, der er optaget på listen over godkendte laboratorier udarbejdet af Miljøstyrelsens referencelaboratorium.

62. * Hvis tilsynsmyndigheden finder det nødvendigt, skal Kolding Lufthavn gennem målinger eller beregninger dokumentere, at vilkår nr. 44 overholdes. Dokumentationen kan dog højst forlanges en gang årligt.

Dokumentationen skal ske enten i form af resultater af støjmåling udført efter gældende vejledning fra Miljøstyrelsen p.t. vejledninger nr. 5/1984 og nr.6/1984 eller beregninger udført efter Den Nordiske Beregningsmetode for ekstern støj fra virksomheder, Miljøstyrelsens vejledning nr. 5/1993. Målinger eller beregninger skal udføres af et laboratorium/firma, der er optaget på listen over godkendte laboratorier udarbejdet af Miljøstyrelsens referencelaboratorium.

Et eksemplar af rapporten med dokumentation af måle- og beregningsmetode skal sendes til tilsynsmyndigheden senest 1 måned efter, at målingerne/beregningerne er udført.

63. Hvis tilsynsmyndigheden finder det nødvendigt, skal Kolding Lufthavn gennem målinger eller beregninger dokumentere, at vilkår nr. 46 om lavfrekvent støj overholdes. Dokumentationen kan højst forlanges en gang årligt.

Målingerne skal udføres i overensstemmelse med anvisningerne i "Orientering fra Miljøstyrelsen: Lavfrekvent støj, infralyd og vibrationer i det eksterne miljø".

Målinger af lavfrekvent støj og infralyd skal udføres af et laboratorium, der er akkrediteret hertil eller som beskæftiger personer, der er certificerede til at foretage målingerne. Vibrationsmålinger skal udføres i henhold til retningslinjerne i gældende vejledning fra Miljøstyrelsen p.t. vejledning nr. 9/1997 om lavfrekvent støj, infralyd og vibrationer i eksternt miljø.

Måleresultaterne må ikke være højere end de fastsatte grænser.

Et eksemplar af rapporten med dokumentation af måle- og beregningsmetode skal sendes til tilsynsmyndigheden senest 1 måned efter, at den akkrediterede målingen/beregning er udført og rapport er udarbejdet.

64. Hvis tilsynsmyndigheden finder det nødvendigt, skal Kolding Lufthavn gennem målinger eller beregninger dokumentere, at vilkår nr. 47 om vibrationer overholdes. Dokumentationen kan højst forlanges en gang årligt.

Bidraget måles som det maksimale KB-vægtede accelerationsniveau i dB re 10⁻⁶ m/s² med integrationstid på 2 sek. Vibrationsbidraget måles i det mest belastede punkt i bygningen. Grænseværdierne anses for overholdt, hvis bidraget målt i terræn eller bygningsfundament er 15 dB lavere end tabellens værdier.

Målinger af vibrationer skal udføres af et laboratorium, der er akkrediteret hertil eller som beskæftiger personer, der er certificerede til at foretage vibrationsmålinger. Vibrationsmålinger skal udføres i henhold til retningslinjerne i den gældende vejledning fra Miljøstyrelsen p.t. vejledning nr. 9/1997 om lavfrekvent støj, infralyd og vibrationer i eksternt miljø.

Et eksemplar af rapporten med dokumentation af måle- og beregningsmetode skal sendes til tilsynsmyndigheden senest 1 måned efter, at den akkrediterede målingen/beregning er udført og rapport er udarbejdet.

65. Virksomheden skal løbende og mindst en gang årligt foretage visuel kontrol for utætheder, revnedannelser og vedligeholdelsesstand af den tætte belægning på tankpladsen. Utætheder skal udbedres, så hurtigt som muligt efter at de er konstateret. Protokol af gennemgang skal indeholde dato, hvem der har gennemført kontrollen samt en beskrivelse af tilstanden med fotodokumentation.

Tilsynsmyndigheden kan kræve, at virksomheden lader en uvildig sagkyndig foretage kontrollen af førnævnte tætte belægning, dog højst en gang hvert tredje år.

66. Virksomheden skal hvert år udarbejde en handlingsplan, hvori der skal redegøres for hvilke tiltag man vil gøre i løbet af det kommende år for at reducere støjen. Handlingsplanen skal indsendes til Kolding Kommune senest d. 31. marts hvert år.

67. Virksomheden skal hvert fjerde år udarbejde en teknisk-økonomisk redegørelse i forhold til mulighederne for at reducere støjbelastningen, med henblik på at nedbringe antallet af boliger der er støjbelastede over den vejledende grænseværdi. Den teknisk-økonomiske redegørelse skal indsendes til Kolding Kommune senest d. 31. marts, første gang fire år efter meddelelsen af denne tilladelse.

Klager over Kolding Lufthavn

68. Det skal være oplyst på Kolding Lufthavns hjemmeside, hvor klager skal sendes hen, enten i form af telefonnummer, e-mailadresse og/eller elektronisk formular på hjemmesiden. Følgende informationer skal oplyses af klager:

- Navn og adresse på klager
- Telefonnummer og om muligt e-mail på klager
- Hvad der klages over
- Tidspunkt(er) for hændelsen/hændelser

Modtager Kolding Lufthavn en klage telefonisk, er Kolding Lufthavn forpligtet til at registrere klagen på lige fod med klager, som modtages på skrift. Kolding Lufthavn udfylder i dette tilfælde et skema, som indgår i den samlede registrering af klager.

Alle klager skal registreres og opbevares i 3 år.

69. Kolding Lufthavn skal hver måned indsende en opgørelse over de modtagne klager til Kolding Kommune. Opgørelsen skal indsendes den 3. hverdag i hver måned og indeholde følgende:

- De klager som er modtaget i løbet af måneden, uagtet om Kolding Lufthavn vurderer dem relevante eller ej
- Kolding Lufthavns besvarelse af klagen
- Antallet af modtagne klager til dags dato

Klager skal til enhver tid fremsendes til tilsynsmyndigheden, på dennes anmodning.

Uheld

70. Kolding Lufthavn skal straks kontakte alarmcentralen på 112, og herefter underrette tilsynsmyndigheden hurtigst muligt om eventuelle driftsforstyrrelser eller uheld, som medfører væsentlig forurening eller indebærer fare herfor. Virksomheden skal efterfølgende udarbejde en redegørelse om hændelsen som inkluderer forebyggende tiltag i forhold til at forhindre en lignende hændelse. Redegørelsen skal sendes til tilsynsmyndigheden senest 3 måneder efter hændelsen.

Ophør

71. Ved driftsophør skal virksomheden forinden orientere tilsynsmyndigheden herom og træffe de nødvendige foranstaltninger for at undgå forureningsfare og for at efterlade stedet i tilfredsstillende tilstand. Endvidere skal tilsynsmyndigheden orienteres om delvist ophør.

72. Inden virksomheden og tilhørende aktiviteter fjernes, skal der indsendes en plan for reetableringen af området til tilsynsmyndigheden, som skal godkende planen. Planen skal indsendes senest 1 måned efter, at der er truffet beslutning om ophør af drift. Der skal i planen redegøres for hvordan området reetableres i en miljømæssigt tilfredsstillende tilstand.

Øvrige bemærkninger

Virksomheden skal indrettes og drives i overensstemmelse med det, der er oplyst i ansøgningen, medmindre det er ændret i afgørelsen.

Affald skal bortskaffes i overensstemmelse med den til enhver tid gældende Affaldsbekendtgørelse⁹ og Kolding Kommunes regulativ for erhvervsaffald.

Egenkontrol, vedligeholdelse, inspektion og tæthedsprøvning af olietanke skal ske i henhold til "Olietankbekendtgørelsen"¹⁰.

Teknisk-økonomisk vurdering

Kolding Lufthavn søgte d. 5. januar 2024 om en forhøjelse af operationstallet fra 14.391 til 17.200 samt en omfordeling af operationer.

Operationstallet på 14.391 blev fastsat af Miljøklagenævnet i deres afgørelse af d. 19. februar 2004. Kolding Kommune har med nærværende miljøgodkendelse fastholdt operationstallet på 14.391, som fastsat af Miljøklagenævnet. Til grund for Miljøklagenævnets afgørelse lå bl.a. en støjredegørelse udarbejdet af COWI fra 2003, som viste, at 34 boliger modtog en støjdosise på 50 dB(A) DENL eller højere ved et operationstal på 14.391.

Swecos støjregning fra 2024 viser, at der er en overskridelse af den vejledende grænseværdi LDEN ved 31 boliger ved et årligt operationstal på 17.200 og et operationstal på 9.902 i de tre mest trafikerede måneder.

⁹ Bekendtgørelse 2024-12-30 nr. 1749 om affald

¹⁰ Bekendtgørelse 2019-11-27 nr. 1257 om indretning, etablering og drift af olietanke, rørsystemer og pipelines

Kolding Kommune har ved vurderingen i forhold til støjbelastningen og den manglende overholdelse af støjniveauet ved boliger i det åbne land bl.a. taget udgangspunkt dels i den tekniske/økonomiske redegørelse fra Sweco dateret 2. marts 2026 dels Miljøklagenævnets afgørelse fra 2004, samt Natur- og Miljøklagenævnets afgørelse, dateret 23. marts 2012 i sag om Vejle Amts tillægsgodkendelse om helikopterflyvning på Kolding Lufthavn.

Miljøklagenævnet bemærkede i deres afgørelse fra 2004:

- at for boliger, der er placeret umiddelbart for enden af startbanen, bemærker Miljøklagenævnet generelt, at det normalt ikke vil være muligt at undgå meget store støjbelastninger ved beboelser, der er placeret i umiddelbar forlængelse af og tæt på startbanerne
- at det er Miljøklagenævnets opfattelse, at støjforholdene ved disse mest belastede boliger ikke kan forbedres væsentligt, medmindre flyaktiviteten nedsættes i en sådan grad, at lufthavnens eksistens må anses for truet
- at Miljøklagenævnet finder, at en reduktion af operationstallet, der med sikkerhed bringer støjbelastningen i overensstemmelse med retningslinjerne i Miljøstyrelsens vejledning, må kræve en sådan reduktion af operationstallet, at lufthavnens eksistens er truet
- at der under hensyntagen til at der er tale om en flyveplads der siden 1985 har været miljøgodkendt til et årligt operationstal på 17.200 – i 1991 og 1992 udvidet til 18.500 – finder Miljøklagenævnet ikke grundlag for i forbindelse med afgørelsen, at kræve en sådan omfattende reduktion af trafikniveauet

Det fremgår af Miljøklagenævnets afgørelse fra 2012, at: *”... Der er således ikke tale om en forhøjelse af operationstallet, ligesom der heller ikke er givet tilladelse til en forøgelse af støjbelastningen i omgivelserne ...”*

Det fremgår af Swecos tekniske/økonomiske redegørelse under sammenfatningen at:

- *Flyvevejene er generelt allerede i dag optimeret, og ændringer vil enten øge den samlede støjbelastning, eller i bedste fald flytte støjen til andre boliger*
- *Procedurene for IFR flyvninger er internationalt reguleret, og kan kun justeres i afstande fra lufthavnen hvor det ikke har indflydelse på konturen for LDEN = 50 dB*
- *Operationstallet er fastsat for at sikre at Kolding Lufthavn fortsat kan betjene de hjemmehørende foreninger og virksomheder med tilknytning til lufthavnen.*
- *De ”Særlige flyaktiviteter” er en væsentlig del af grundlaget for Kolding Lufthavn. Der er allerede i dag indført en række begrænsende tiltag for at reducere støjbelastningen. Yderligere begrænsninger vil i høj grad vanskeliggøre muligheden for at opretholde de pågældende aktiviteter.*

Og videre fra konklusionen:

"...Store dele af den operationelle drift i dag, er gennem de seneste miljøgodkendelser, afgørelse fra miljøklagenævnet samt tilpasninger, allerede støjmæssigt optimeret.

Efter en omfattende teknisk-økonomisk vurdering af mulige støjdæmpende tiltag ved Kolding Lufthavn, kan det konkluderes, at det ikke er teknisk og økonomisk muligt at opnå betydelig støjreduktion. For at reducere den samlede støjbelastning mærkbart vil det kræve en ændring i støjbelastningen på minimum 3 dB svarende til en halvering af den samlede drift. Sådanne drastiske reduktioner vil væsentligt påvirke lufthavnens tilgængelighed, økonomiske grundlag og erhvervsoperationer. Specifikke tekniske tiltag, som f.eks. støjdæmpning af helikoptere, vurderes ligeledes at have minimal effekt i forhold til omkostningerne.

Med baggrund i nærværende redegørelse, vurderes det at den eneste tekniske mulighed for at reducere antallet af støjbelastede boliger er opkøb af de mest støjbelastede ejendomme.

Omkostningen ved opkøb af de 5 mest støjbelastede ejendomme vurderes overslagsmæssigt at være mellem kr. 7.500.000,- og 10.000.000,-, forudsat at lodsejer vil sælge ejendommen..."

Med nærværende miljøgodkendelse er der i forhold til 2004 sket en reduktion i antallet af støjbelastede boliger i det åbne land der overskrider den vejledende grænseværdi fra 34 boliger til 31 boliger – givet at operationsstallet er 9.902 i de tre mest belastede måneder med de i støjberegningen oplyste flykategorier for fastvingede fly og helikoptere.

Beregningerne som ligger til grund for støjrapporten for nærværende miljøgodkendelse er mere konservative i forhold til de udførte tidligere beregninger. Den generelle erfaringer med den nye metode er at metoden giver en værdi, som er ca. 1 dB højere end den tidligere anvendte metode.

Der er 31 støjbelastede boliger i det åbne land med en støjbelastning der er større end 50 dB, vurderet på baggrund af en decimal på 0,1 dB.

11 boliger er belastet med mindre end 51 dB, 20 boliger er belastet med mindre end 53 dB og 11 boliger er belastet over 53 dB.

Det er Kolding Kommunes vurdering og opfattelse at der p.t. foreligger så tungtvejende argumenter baseret på et tekniske/økonomiske grundlag, at det er nødvendigt at acceptere, at støjen er kraftigere end svarende til de vejledende grænseværdier for boliger placeret i det åbne land, når der henses til:

- at flyvepladsen har eksisteret siden 1985
- at det samlede operationstal ikke forøges
- at der ikke sker en forøgelse af antallet støjbelastede boliger
- at Miljøklagenævnets afgørelse af 2004, Natur- og Miljøklagenævnets fra 2012 og den tekniske/økonomiske redegørelse fra Sweco 2026 konkluderer at det ikke er teknisk og økonomisk muligt at opnå betydelig støjreduktion uden at reducere antallet af operationer med en halvering, hvilket vil true Kolding Lufthavns eksistens

- at det i Swecos redegørelse konkluderes at det ikke er teknisk og økonomisk muligt at opnå betydelig støjreduktion uden at opkøbe de mest støjbelastede boliger

Swecos prøvetagningsrapport, dateret 13. september 2024, vedrørende flystøjberegninger for Kolding Lufthavn viser, at der med den ansøgte omfordeling af operationer ikke sker en forøgelse af antallet af støjramte boliger over de vejledende grænseværdier eller en forøgelse af TDENL værdien – baseret på de tre mest trafikerede måneder indenfor et kalender år.

Det er Kolding Kommunes vurdering og opfattelse, at selv mindre reduktioner af støjbelastningen er relevant, således at støjbelastningen i omgivelserne bevæger sig retningen ned imod de vejledende støjgrænser. Derfor er der i nærværende miljøgodkendelse indsat vilkår om, at der periodisk dels skal udarbejdes handlingsplan for hvilke tiltag man løbende vil gøre for at nedbringe støjen dels skal der periodisk udarbejdes teknisk-økonomiske redegørelser i forhold til at nedbringe støjniveauet.

Begrundelse

Med placeringen af virksomheden, indretning og drift af virksomheden og de beskyttelsesforanstaltninger, der vil blive etableret, er det Kolding Kommunes vurdering, at virksomheden kan drives uden at give anledning til forurening eller gener af væsentlig betydning ud over de 31 støjbelastede boliger i det åbne land.

VVM

Der er sammen med virksomhedens ansøgning om miljøgodkendelse, indsendt ansøgning om miljøscreening (VVM). Kolding Kommune har vurderet at, de ansøgte ændringer ikke er screeningspligtige, da de ansøgte ændringer ikke vil have en væsentlig skadelig indvirkning på miljøet. Der er truffet selvstændig afgørelse herom.

Risiko

Der opbevares ikke farlige stoffer i mængder, der betyder, at aktiviteten er omfattet af risikobekendtgørelsen.

Klagevejledning

Hvad kan man klage over?

Retslige spørgsmål samt kommunens vilkår og vurderinger.

Hvem kan klage?

Ansøger, klageberettigede myndigheder, foreninger og organisationer samt enhver der har en væsentlig, individuel interesse i sagens udfald.

Hvem er klageinstans?

Miljø- og Fødevarerklagenævnet.

Hvortil skal klagen sendes?

Din klage skal indsendes via Klageportalen, som du finder et link til på <http://naevneneshus.dk>. Klageportalen kan tilgås via www.borger.dk og www.virk.dk. Du logger på www.borger.dk eller www.virk.dk ligesom du plejer, typisk med Mit-ID. Klagen sendes gennem Klageportalen til den myndighed, der har truffet afgørelsen. En klage er indgivet, når den er tilgængelig for myndigheden i Klageportalen.

Miljø- og Fødevareklagenævnet har oprettet en supportfunktion, som klager kan kontakte, hvis der opstår spørgsmål. Supportfunktionen kan kontaktes på e-mail klageportalen@naevneneshus.dk eller på telefon nr. 7240 5600.

Hvad er klagefristen?

Klagefristen udløber 4 uger efter, at afgørelsen er meddelt, og det vil sige senest 8. juni 2026.

Hvad koster det at klage?

Privatpersoner skal betale et gebyr på 900 kr. Dette gælder også for en anmodning om genoptagelse. Virksomheder og organisationer skal betale det dobbelte beløb på i alt 1.800 kr. for behandling af eller genoptagelse af en klage.

Klagegebyr opkræves af Nævnenes Hus. Betaling af klagegebyr sker ved elektronisk overførsel eller ved giroindbetaling. Gebyr skal indbetales inden for en fastsat frist. Hvis gebyret ikke indbetales inden udløbet af fristen, afvises klagen.

Søgsmålsfrist:

Hvis en afgørelse ønskes prøvet ved en domstol, skal sagen være anlagt inden 6 måneder efter, at afgørelsen er meddelt. Fristen regnes fra modtagelsesdatoen.

Venlig hilsen

Katrine Munck og Anders Christian Rasmussen
Kemiingeniør Cand. scient.

Grundlag for afgørelse

Lovgrundlag m.m.

- Bekendtgørelse om lov om miljøbeskyttelse. LBK nr. 1742 af 22/12/2025
- Bekendtgørelse om godkendelse af listevirksomhed. Bek. nr. 1027 af 02/09/2024
- Bekendtgørelse af lov om miljøvurdering af planer og programmer og af konkrete projekter (VVM). LBK nr. 4 af 03/01/2023
- Bekendtgørelse om miljøvurdering af planer og programmer og af konkrete projekter. BEK nr. 1608 af 09/12/2024
- Bekendtgørelse af lov om naturbeskyttelse. BEK nr. 927 af 28/06/2024
- Bekendtgørelse om udpegning og administration af internationale naturbeskyttelsesområder samt beskyttelse af visse arter. BEK nr. 1098 af 21/08/2023
- Bekendtgørelse om affald. BEK nr. 1749 af 30/12/2024
- Bekendtgørelse om indretning, etablering og drift af olietanke, rørsystemer og pipelines. BEK nr. 1257 af 27/11/2019
- Vejledning nr.: 5/1994 fra Miljøstyrelsen "Støj fra Flyvepladser"
- Vejledning nr. 67/2024 fra Miljøstyrelsen. "Tillæg til vejledning 5/1984 "Støj fra Flyvepladser"

Ansøgningen behandles efter § 28, § 33 og § 41 i miljøbeskyttelsesloven.

Kolding Lufthavn er en såkaldt "Bilag 2-virksomhed" omfattet af bilag 2 med listepunktet: H 202 Lufthavne, flyvestationer og flyvepladser i godkendelsesbekendtgørelsen.

Sagsakter

Ansøgning om miljøgodkendelse, version 1, dateret 5. januar 2024

Tilføjelser til ansøgning om miljøgodkendelse dateret 3. juni 2024 og 4. juni 2024

Supplerende materiale modtaget d. 15. august 2024

Ansøgning om miljøgodkendelse version 2, dateret 16. september 2024

Kolding Lufthavn – Teknisk-økonomisk redegørelse, dateret 2. marts 2026

Ansøger og ejerforhold

Sweco Danmark A/S

Willemoesgade 13

8200 Aarhus N

Tlf.nr.: 53 72 18 05

Mail: emma.pedersen@sweco.dk

ansøger på vegne af

Direktør

Mads Astrup Sørensen

Kolding Lufthavn ApS

Lufthavnsvej 1

6580 Vamdrup
Tlf.nr.: 75 58 18 77
Mail: madsa@kolding.dk

Kontaktperson:
Glenn Lundt,
tlf.: 45 21768616
mail: chef@ekvd.dk

Virksomhed

Kolding Lufthavn ApS
Lufthavnsvej 1
6580 Vamdrup
CVR-nummer: 26298687
P-nummer: 1008748523

Kolding Lufthavn er beliggende på følgende matrikler:
Bønstrup by, Vamdrup, 6a, 5c, 4r, 4aæ

Matrikel ejer

Fonden Den Selvejende Institution Koldingegnens Lufthavn, Vamdrup
c/o Kolding Kommune
Bredgade 1
6000 Kolding

Miljøteknisk beskrivelse og vurdering

Den miljøtekniske beskrivelse er udarbejdet dels på baggrund af ansøgningsmaterialet i bilag 1 og dels på baggrund af eksisterende viden om virksomheden.

Virksomheden

Lokalisering



Figur 1 Oversigtskort over Kolding Lufthavn

En del af Kolding Lufthavn er omfattet af lokalplan nr.: 36.



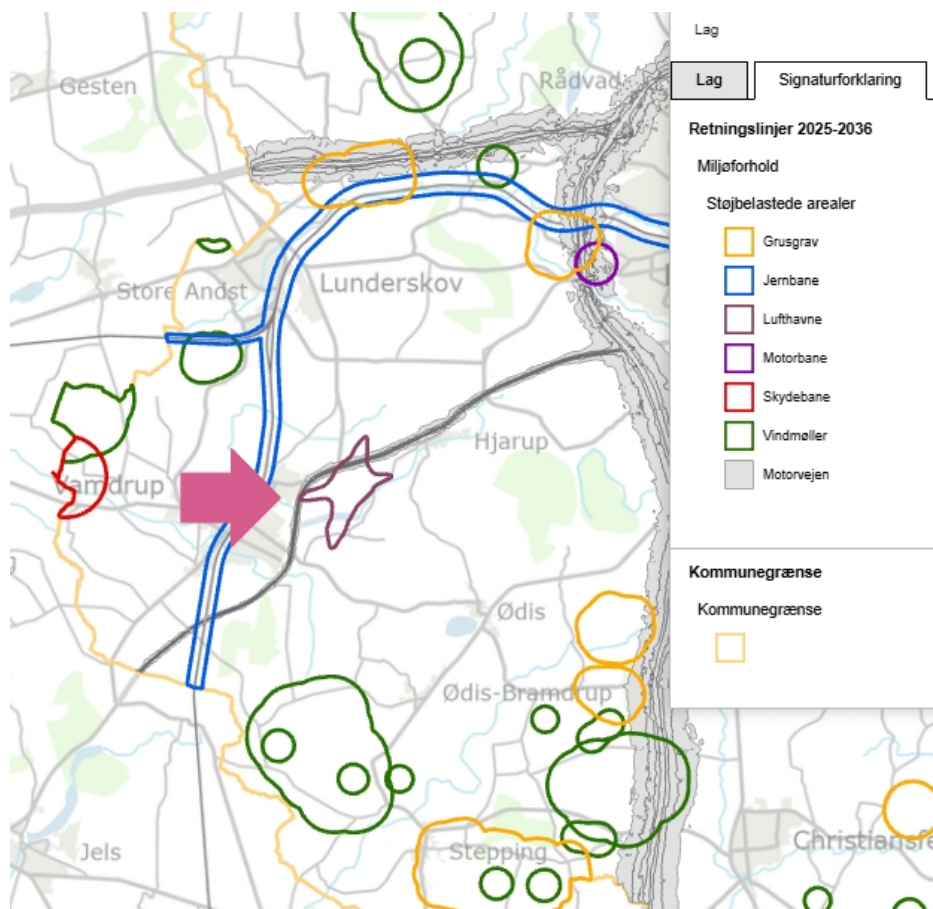
Figur 2 Oversigtskort (blå markering) der viser det lokalplanlagte område af flyvepladsen

Link til lokalplanen: [Lokalplan nr. 36 \(plandata.dk\)](#)

Start- og landingsbanen ved Kolding Lufthavn er beliggende i landzone og der er givet landzonetilladelse hertil 13. maj 1985.

I Kommuneplan 2025-2036 Kolding Kommune & Trekantområdet er der udlagt en støjkonsekvenszone omkring lufthavnen (se nedenstående).

Kommuneplanen 2021-2033



Figur 3 Udklip fra kommuneplanen 2025-2036. Den brune polygon viser støjkonsekvenszonen for Kolding Lufthavn.

Formålet med udlæg af støjkonsekvenszoner er at sikre, at støjforholdene undersøges ved planlægning af nye støjfølsomme områder nær aktiviteter eller anlæg, der kan være støjende.

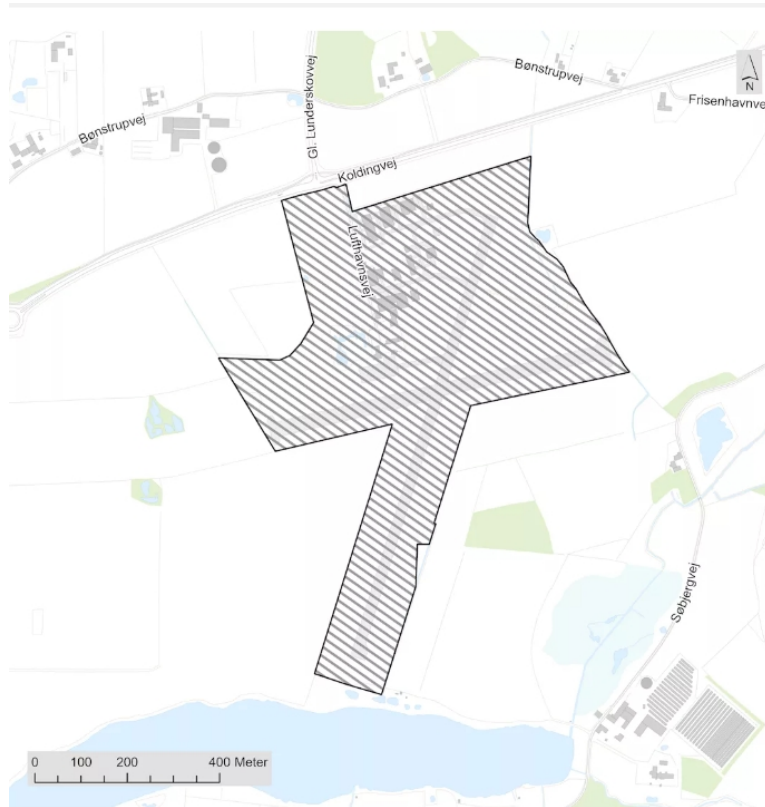
Af kommuneplanens afsnit 5.3.3 - Retningslinje for Kolding Lufthavn ses følgende:

"... For at sikre en bevaring og fortsat udvikling af Kolding Lufthavn, udlægges arealer til anlæg, bygninger m.v., som har umiddelbar tilknytning til og betydning for udvikling og drift af lufthavnen. Området skal organiseres på en for omgivelserne hensigtsmæssig måde, herunder i forhold til de afledte virkninger som støjpåvirkning og trafik m.v.

Området er udpeget til at have kulturhistorisk værdi. Dette udelukker ikke, at der kan ske udvikling inden for områderne, men at udviklingen sker med viden om, og under hensyntagen til, de kulturhistoriske værdier.

Kommuneplanen indeholder forslag til staten om, at opgradere rute 25 til motortrafikvej på hele strækningen til Vamdrup og en forlægning af strækningen ved Hjarup til Gl. Lunderskovvej. I den sammenhæng henledes opmærksomheden på, at der ved en fremtidig forlægning af vejen skal iagttages behov for udvidelse af asfalteret landingsbane op mod Koldingvej med tilhørende sikkerhedszone, hvilket kan give nogle væsentlige driftsfordele. En forlænget landingsbane kan udvide mulighederne for, hvilke

typer af mindre flymaskiner der vil kunne benytte Kolding Lufthavn og dermed aflaste fx Billund lufthavn....”



Indretning og drift

Indretning og aktiviteter

Kolding Lufthavn anses som en regional vigtig lufthavn¹¹. Den primære aktivitet på virksomheden er flyvning med fly og helikoptere. Dette foregår primært i dagtimerne, når tårntjenesten (AFIS) er bemandet.

Virksomheden har to baner:

- En 1000 meter asfaltbane i retning NNØ-SSV. Der er opstillet et radiofyrtårn, der tillader instrumentlanding.
- En 700 meter græsbane.

Udover flyaktiviteten foregår der også andre aktiviteter på virksomheden, i form af vedligehold af fly og helikoptere samt intern transport af fly, der kører til og fra hangarer til test.

Derudover er der følgende anlæg og aktiviteter:

¹¹ Vejledning nr.: 5/1984 fra Miljøstyrelsen Støj fra Flyvepladser – bilag – side 241

- Tankanlæg bestående af to 30 m³ tanke indeholdende flybrændstof. Pladsen hertil består af SF-sten. Tankpladsen er opført med vandtæt betonflade og indrettet med afløb med tilknyttet olie- og benzinudskiller med alarm.
- Hangarer til fly, hvori der udføres vedligeholdelsesarbejde. Der er ikke afløb her.
- Værksted til mindre værkstedsaktiviteter med rumudsugning. Der er ikke tilknyttet afløb.
- Servicevirksomheder, der betjener flyaktiviteterne.
- Lufthavnsbygning med undervisningslokaler.
- Terminalbygning med flyveledertårn.
- Lokaler til faldskærmsspringere.

Endeligt har virksomheden aftaler med en række bilproducenter og afprøvningsfirmaer om afprøvning af køretøjer, der endnu ikke er godkendt til offentlige veje.

Driftstid

Virksomhedens daglige bemanning i tårntjenesten (AFIS) er mandag-fredag 08.00-17.00 samt weekend og helligdage 09.00-16.00. Derudover er der selvbetjening for VFR trafik fra 07.00-22.00 alle dage. Der kan forekomme trafik mellem 22-07, hvor der søges om tilladelse hos lufthavnen, så trafikken kan reguleres iht. overholdelse af støjkrav.

Andet trafik

Kørsel til og fra virksomheden forekommer primært i dagtimerne. Der vil dagligt være et gennemsnit af 15 personbiler og to olietankvogne frem og tilbage fra virksomheden. Disse kørsler er ikke en væsentlig kilde til støjbelastning. Der vil også kunne forekomme trafik mellem 22 og 07, der kan rummes inden for godkendelsens rammer for støjkrav.

Energianlæg

Virksomheden bruger fyringsgasolie til opvarmning af bygninger. Det årlige forbrug heraf er ca. 5.000 liter. Effekten på fyret er 0,29 kW.

Definition af luftfartøjskategorier

De anførte definitioner er efterfulgt af en forkortelse i parentes. Dette angiver de forkortelser der er benyttet i de beregninger der ligger som bilag i ansøgningen til miljøgodkendelsen

Privatflyvning (PR) / Lokalflyvning (LO)

Flyvninger med fastvinget fly uden erhvervmæssig hensigt.

Erhvervsflyvning (ER)

Alle flyvninger med erhvervs/forretnings hensigt, uanset pilotens certifikat. Heri også kommerciel rundflyvning med fastvinget fly.

Skoleflyvning (SK)

Flyvning med fastvinget fly med henblik på opnåelse af certifikat. Dette indeholder alle øvelser i forbindelse med flyvninger der udføres under et træningsprogram af en flyveskole (Training Organisation) der er enten registreret eller godkendt af Trafikstyrelsen som DTO eller ATO.

Skoleflyvning landingsrunder (LA)

Flyvning med fastvinget skolefly med henblik på opnåelse af certifikat under et træningsprogram af en flyveskole (Training Organisation) der er enten registreret eller godkendt af Trafikstyrelsen som DTO eller ATO, hvor der udføres visuelle landingsrunder til venstre eller højre på alle baner. Flyvninger der ikke følger standardrunder registreres som fastvinget skoleflyvning (SK).

Jet (ER JET)

Flyvninger med mindre jetdrevne (turbojet) luftfartøjer typisk under 8000 kg med 10 sæder, ikke luftfartøjer med turboprop. Kategorien betegnes som ER JET uanset formålet med flyvningen, idet formålet ikke har indflydelse på støjbidraget.

Faldskærmsflyvning (FA)

Flyvninger der starter fra Kolding Lufthavn med hensigt at afsætte faldskærmspringere til landing på Kolding Lufthavn.

Helikopter skoleflyvning (HE SK)

Flyvninger med hensigt til opnåelse af certifikat. Dette indeholder alle øvelser i forbindelse med flyvninger der udføres under et træningsprogram af en flyveskole (Training Organisation) der er enten registreret eller godkendt af Trafikstyrelsen som DTO eller ATO.

Helikopter skoleflyvning landingsrunder (HE LA)

Flyvninger med skolehelikopter med henblik på opnåelse af certifikat under et træningsprogram af en flyveskole (Training Organisation) der er enten registreret eller godkendt af Trafikstyrelsen som DTO eller ATO, hvor der udføres visuelle landingsrunder, der følger en standard landingsrunde til venstre og højre på alle baner. Flyvninger der ikke følger standardrunder registreres som helikopter skole eller helikopter andre.

Helikopter andet (HE ANDET)

Helikopter, der ikke rummes i de øvrige helikopter kategorier. Eksempelvis positionsflyvning, privatflyvning, værkstedsflyvning, erhvervsflyvning.

Rundflyvning med helikopter (HE RF)

Kommercielle flyvninger med helikopter der starter og lander på Kolding Lufthavn med betalende passagerer.

Kunstofflyvning (KU)

Flyvninger der starter og lander fra Kolding Lufthavn og udfører kunstofflyvning over Kolding Lufthavn inden for de laterale grænser af FIZ/RMZ i et godkendt fly hertil, samt en fartøjschef der ligeledes er godkendt hertil. Disse registreres ved start og landing.

Flyvninger der ikke starter eller lander på Kolding lufthavn, men udfører kunstofflyvning inden for de laterale grænser af FIZ/RMZ registreres som en operation i denne kategori.

Militær fastvinget (MIL)

Flyvninger med alle typer fastvinget fly der udføres for - eller af forsvaret.

Militær Helikopter (HE MIL)

Flyvninger med alle typer helikopter der udføres for- eller af forsvaret.

Ultralette fly (UL)

Flyvninger med alle typer af luftfartøjer der er registreret som ultralette fly.

Svæveflyvning (SV)

Flyvninger med selvstartende svævefly med motor (motor svævefly eller "Touring Motor Glider" TMG), hvor motor benyttes ved start og/eller landing.

Øvrige definitioner

Instrumentflyvning (IFR).

Flyvninger der har modtaget klareringer til instrumentflyvning, samt flyvninger der følger IFR procedure under visuelle metrologiske forhold (VMC).

Landingsrunder

Flyvninger hvor der efter start og opnåelse af minimumsflyvehøjden umiddelbart drejes til højre eller venstre for at påbegynde en ny landing.

VFR flyvning.

Flyvninger der flyver under visuelle metrologiske forhold (VMC) og ikke følger en IFR procedure.

Afbrudte landinger (missed approach)

Uanset årsag til afbrydelsen af landing, så skal operationen registreres i den relevante kategori som luftfartøjet og brugen af denne tilhører.

Beregning af maksimal antal operationer

Det samlede maksimale antal operationer som der er søgt om og givet tilladelse til er 14.391 operationer per år.

Støjberegningen tager udgangspunkt i et samlet antal årlige operationer på 17.200, hvoraf det er beregnet at for de tre mest trafikerede måneder vil det samlede antal operationer være 9902.

Det maksimale antal årlige operationer fordelt på trafik kategorierne i vilkår 9, er beregnet ved en nedjustering af operationstallene som er benyttet i støjberegningerne i forholdet mellem det ansøgte operationstal (14.391) og operationstallet benyttet i støjberegningerne (17.200).

Efter ønske fra Kolding Lufthavn er der flyttet 300 årlige operationer fra kategorien Landingsrunder (LA) til kategorien Ultralet (UL). Støjtallet for fly i UL kategorien er lavere end støjtallet for fly i kategorien LA, hvorfor det vurderes at det samlede støjbillede ikke vil blive forøget af omfordeling af operationerne, der kan derimod være en lille reduktion af den samlede støjpåvirkning som følge af omfordelingen af operationerne.

Luftforurening

De aktiviteter, der kan forårsage luftforurening, er primært luftforurening i forbindelse med rumopvarmning og flyaktivitet.

Der fyres med fyringsgasolie i oliefyret, og dette emitterer SO₂, CO₂ og NO_x. Fyret anses som større villafyr. Skorstenen er placeret på tagryg 7 meter over terræn og 0,8 meter over bygningens tag.

Virksomheden har diffuse emissioner i form af støv fra de kørsler, der kommer til og fra virksomheden samt den interne transport. Dette vil ikke give anledning til væsentlige emissioner.

Spildevand

Der afledes spildevand fra køkken og toiletter i terminalbygningen og den gamle kontorbygning til kommunalt spildevandssystem (Vamdrup Renseanlæg). Der afledes ikke andet spildevand end hvad der er at betragte som almindeligt husspildevand.

Overfladevand

Regnvand fra forpladsen ledes til sandfang og olieudskiller. Regnvand samt eventuelt spild fra tankvogn ved indleveringsrør ledes også til sandfang og derefter til olieudskiller (kapacitet på 7 l/s).

Der er etableret en støbt tankplads på ca. 3 x 4 meter rundt om tankanlægget. Overfladevandet herfra ledes mod opsamlingsrist og derefter via sandfang og olieudskiller til offentligt spildevandssystem. Udløbet fra tankpladsen blev tilsluttet offentligt spildevandssystem i sommeren 2025 og der er indsendt kloaktegning til Kolding Kommune.

Der er nødstop til at stoppe udløb fra tankpladsen til offentligt spildevandssystem i tilfælde af uheld.

Af hensyn til beskyttelse af jord og grundvand er der i nærværende godkendelse stillet vilkår om at der ikke må benyttes urea eller andre kemikalier til glatførebekæmpelse og afisning af fly.

Vandafledningsafgift

Ved tilledning af særligt forurenede overfladevand til BlueKoldings spildevandsanlæg, vil BlueKolding opkræve vandafledningsbidrag og eventuelt særbidrag iht. gældende Betalingsvedtægt.

Information om afledte vandmængder skal oplyses til BlueKolding én gang årligt.

Støj

Den primære støj fra virksomheden kommer fra flyvninger. Derudover vil intern kørsel samt kørsel til og fra virksomheden også kunne bidrage til den samlede belastning.

Et væsentligt støjbidrag er powercheck af motorer i forbindelse med vedligeholdelse. Dette varer i 10-15 minutter, hvoraf der i to minutter er maksimale omdrejninger/torque. Det skønnes, at dette vil foregå én gang i ugen.

Endeligt har virksomheden en aftale med en bilproducent i Vamdrup om afprøvning af køretøjer, der endnu ikke er godkendt til offentlige veje. Dette vil ske i dagtimerne maksimalt fem gange årligt, og det er

tidligere vurderet af Kolding Kommune, at det ikke vil give anledning til overskridelse af de vejledende støjgrænser.

Undersøgelsen af terminalaktiviteter viser, at de fastsatte støjgrænser er overholdt i alle referencepunkter for alle de beregnede situationer.

For terminalstøj er der ikke planlagt nogle dæmpende foranstaltninger, da beregningerne viser, at støjkravene hertil er overholdt.

Virksomheden er markeret med * på listen i bilag 2 i "Godkendelsesbekendtgørelsen"¹². Der er derfor udført en beregning af det samlede støjniveau.

Der er lavet støjberegninger for to scenarier, der er opstillet af virksomheden. Beregningerne viser, at der ikke sker en overskridelse af de vejledende grænseværdier for flystøj i de undersøgte boligområder. Der er taget udgangspunkt i en gennemsnitlig støjbelastning ved årets tre mest trafikerede måneder for henholdsvis dag og nat.

For boliger i det åbne land viser beregningerne overskridelser ved 31 boliger, når der er taget udgangspunkt i en gennemsnitlig støjbelastning ved årets tre mest trafikerede måneder for henholdsvis dag og nat.

Beregningerne som ligger til grund for støjrapporten for nærværende miljøgodkendelse er mere konservative i forhold til de udførte tidligere beregninger. Den generelle erfaringer med den nye metode er at metoden giver en værdi, som er ca. 1 dB højere end den tidligere anvendte metode.

De 31 støjbelastede boliger i det åbne land med en støjbelastning der er større end 50 dB, er vurderet på baggrund af en overskridelse på 0,1 dB.

11 boliger er belastet med mindre end 51 dB, 20 boliger er belastet med mindre end 53 dB og 11 boliger er belastet over 53 dB.

Der er i nærværende godkendelse indsat vilkår med operationelle begrænsninger blandt andet i forhold til flyvning om natten og flyvning i weekender og ferie, for at begrænse støjpåvirkningen af de omkringboende.

Der er på nuværende tidspunkt ikke planlagt yderligere dæmpende foranstaltninger for flystøj, da det på nuværende tidspunkt vurderes ikke at være teknisk-økonomisk muligt.

Det er Kolding Kommunes vurdering og opfattelse, at selv mindre reduktioner af støjbelastningen er relevant, således at støjbelastningen i omgivelserne bevæger sig retningen ned imod de vejledende støjgrænser. Derfor er der i nærværende miljøgodkendelse indsat vilkår om, at der periodisk dels skal udarbejdes handlingsplan for hvilke tiltag man løbende vil gøre for at nedbringe støjen dels skal der periodisk udarbejdes teknisk-økonomiske redegørelser i forhold til at nedbringe støjniveauet.

¹² Bekendtgørelse 2024-09-02 nr. 1027 om godkendelse af listevirksomhed

Notatet for henholdsvis flystøj og terminalaktiviteter er vedlagt som bilag til ansøgningen om miljøgodkendelse, bilag 1.

Affald

Affald fra de enkelte virksomheder ved flyvepladsen bortskaffes i henhold til gældende regler og regulativer.

Der kan fra tankanlægget forekomme mindre mængder af olie- og kemikalieaffald, maksimalt 20 liter pr. år. Farligt affald bortskaffes i henhold til gældende regler og regulativer.

Brændstof, der udtages til daglig kontrol, kommer i tanken. Det brændstof, der ikke er egnet til at komme retur i tanken, bliver opbevaret i tromle. Olie- og kemikalieaffaldet afhentes af MOTAS efter behov.

Olieudskillere og sandfang er tilmeldt tømningsskemaet ved Motas.

Jord og grundvand

Der blev i 2021 opført en ny tankplads med ny olieudskillere rundt om tankanlægget og vandtæt betonflade. Resten af forpladsen er belagt med primært SF-sten og asfalt.

Olietanke

Der opbevares brændstof i 2 tanke á 30 m³ hver, begge er fra 1989 og nedgravet i jorden på forpladsen. Der er et årligt forbrug på 90.000- 110.000 liter fordelt på avgas og jetfuel. Tankene er dobbeltvæggede og inspiceres ind- og udvendigt, regelmæssigt i henhold til Olietankbekendtgørelsen. Tankene er sidst inspiceret og pejlet i 2023, hvor alle rør også blev udskiftet.

Egenkontrol og indberetning

Virksomheden har ikke et miljøledelsessystem.

Egenkontrol af olietanke

Inspektion og kontrol af olietanke og rørføring udføres i henhold til Olietankbekendtgørelsen.

Egenkontrol af belægning

Der udføres årlig visuel inspektion af belægningen på tankpladsen.

Egenkontrol af flyaktiviteter

Egenkontrol og registrering skal sikre at flyveaktiviteter på Kolding Lufthavn kan dokumenteres og at det kan sikres at disse ligger inden for rammerne af miljøgodkendelsen.

Ansvarlig for egenkontrol er Lufthavnschefen.

Registrering sker i Flyvepladsjournalen.

Kolding Lufthavn har udarbejdet en liste med definitionen af de forskellige flykategorier, til brug ved registrering af flyvninger. Disse definerer i hvilken kategori enkelte operationer på Kolding Lufthavn skal registreres og sikrer overensstemmelse mellem kategorierne defineret i miljøgodkendelsen og de kategorier som er benyttet i Swecos støjrapport P8.010.24, bilag 1.

Kolding Lufthavn oplyser i ansøgningen at man foretager følgende registreringer:

- Dato for flyvningen
- Registrering på luftfartøj
- Flytype (ICAO)
- Flyvningens kategori – herunder formål f.eks. privat, erhverv eller skolehelikopter m.m.
- Anvendt bane ved start og/eller landing
- Tidspunkt for start eller landing (UTC) samt fordeling i tidsrum 07-19, 19-22 og 22-07
- Antallet af operationer fordelt på start og landing eller landingsrunder
- Flyveregler: VFR visuelle flyveregler eller IFR instrument-flyveregler
- Indenrigs eller udenrigsflyvning
- Hvis udenrigs: Flyvning fra eller til Schengen/ non Schengen.

Ovenstående registreringer bruges til egenkontrol hos andre myndigheder som f.eks. Trafikstyrelsen. Der er derfor i denne miljøgodkendelse stillet yderligere vilkår om egenkontrol og registreringer, til brug for miljømyndigheden.

Der skal hver måned indsendes en oversigt der som minimum indeholder følgende:

- Antallet af registrerede operationer for måneden, fordelt på de, i vilkår 9, oplyste kategorier
- Antallet af de registrerede operationer fra årets start til dato, fordelt på de, i vilkår 9, oplyste kategorier
- Antallet af det til d.d. resterende antal operationer, fordelt på de, i vilkår 9, oplyste kategorier
- Det samlede antal af natoperationer
- Det højeste antal operationer på en nat
- Antallet af helikoptere med et støjtal højere end hvad der svarer til en TSEL værdi på 161,9 dB
- Resultat af stikprøvekontrol af registreringer af flyvninger udenfor ADO's åbningstid

Faldskærmsflyvning

De benyttede flyveveje/ruter er defineret og beskrevet i bilag 1 og anvendelsen registreres for hver flyvning af faldskærmsklubben.

Faldskærmsklubben dokumenterer via pilotens manifest hvilken flyveveje der er benyttet. Der registreres bane der er benyttet til start og landing og tidspunkter for disse. Højre eller venstredrej efter start, hvilken rute der er benyttet og antallet af overflyvninger mellem de enkelte starter og landinger.

Registreringen gemmes i minimum 3 år. Ved tilsyn rekvireres disse af Kolding Lufthavn, og udleveres til tilsynsmyndigheden på dennes anmodning.

Faldskærmsklubben installerer GPS tracker i klubbens primære faldskærmsfly. Denne logger automatisk flyveveje og højder.

Data fra GPS tracker gemmes i minimum 6 mdr. Det anses ikke for sandsynligt at der skulle være behov for at analysere specifikke flyvninger af ældre dato, idet behovet for en sådan analyse anses for udelukkende at være relateret til aktuelle forespørgsler eller hændelser. Yderligere anses det at omfanget

af ressourcer til håndtering og opbevaring af datamængden for længere perioder ikke står i realistisk forhold til det forventede behov og udbytte.

Helikopterflyvning – skole

Helikopterskoler med fast base på Kolding Lufthavn dokumenterer skoleflyvninger via elevlog. Der registreres bane der er benyttet til start og landing og tidspunkter for disse. Højre eller venstredrej efter start og ruten der benyttes.

Registreringen gemmes i minimum 3 år. Ved tilsyn rekvireres disse af Kolding Lufthavn, og udleveres til tilsynsmyndigheden på dennes anmodning.

Helikopterskoler med fast base på Kolding Lufthavn installerer GPS tracker i skolens primære helikopter, der logger flyveveje og højder.

Data fra GPS tracker gemmes i minimum 6 mdr. Det anses ikke for sandsynligt at der skulle være behov for at analysere specifikke flyvninger af ældre dato, idet behovet for en sådan analyse anses for udelukkende at være relateret til aktuelle forespørgsler eller hændelser. Yderligere anses det at omfanget af ressourcer til håndtering og opbevaring af datamængden for længere perioder ikke står i realistisk forhold til det forventede behov og udbytte.

Flyvninger udenfor ADO åbningstid (når kontrollårnet ikke er bemanded)

Udenfor ADO åbningstid er kontrollårnet ikke bemanded og registrering af flyvning påhviler fartøjschefen.

Kravet til dette samt procedure for registrering publiceres i AIP / VFG Danmark.

Kolding Lufthavn opretter procedure for registrering af flyvninger via hjemmeside, e-mail eller formular fra inforum. Derefter indføres disse oplysninger i flyvepladsjournalen af vagthavende i tårnet.

Lufthavnens personale udfører ved aflytning af voice recorderen stikprøver til kontrol af at flyvninger udenfor ADOs åbningstid er registreret som krævet. Fartøjschefen skal bruge radiokommunikation (obligatorisk, pga. radiopligtigzone RMZ). Såfremt der er flyvninger der ikke er blevet registreret, vil ejer/bruger blive kontaktet. Lufthavnen registrerer disse flyvninger efterfølgende.

Adgang til recorderet materiale bliver reguleret via BL 7-23.

Stikprøve aflytning af voice recorder udføres minimum 1 gang pr kalendermåned og dokumenteres i logbog. Flyvninger der identificeres og hvor der ikke er modtaget egenregistrering, og der efterfølgende ikke indenfor 1 uge er opnået kontakt til operatøren for korrekt registrering, registreres i flyvepladsjournalen med flyets kaldesignal og mærkes "manglende egenregistrering".

Terminalstøj

Der er 2 målbare/betydningsfulde typer af terminalstøj:

- Motorafprøvning af flymotorer.
- Afprøvning af alle typer af motorkøretøjer på banen.

Terminalstøj fra motor afprøvning/powercheck af luftfartøjer registreres og opbevares som dokumentation af de pågældende værksteder. Operatører der ønsker at udføre afprøvning/powercheck skal udfærdige procedure for registrering og opbevaring af dokumentation. Dokumentationen gemmes i minimum 3 år.

Skulle der være behov for at tilsynsmyndigheden behøver dokumentationen ang. terminalstøj, rekvireres dette direkte hos Kolding Lufthavn.

Terminalstøj fra afprøvning af motorkøretøjer, registreres og opbevares som dokumentation af Kolding Lufthavn. Dokumentationen gemmes i minimum 3 år.

Anden terminaltrafik registreres ikke.

Klager

Kolding Lufthavn skal sikre at klager og henvendelser vedr. lufthavnen kan modtages og registreres.

På Kolding Lufthavns hjemmeside oplyses proceduren for eventuelle klager, samt hvordan disse skal fremsendes.

Kolding Lufthavn har udviklet og implementeret en webbaseret procedure for indsendelse af klager. Proceduren blev implementeret 1. januar 2025.

Det forudsættes at følgende informationer skal være tilgængelige for at lufthavnen skal behandle klagen:

- Navn og adresse på klager
- Telefonnummer og om muligt e-mail på klager
- Hvad der klages over
- Tidspunkt(er) for hændelsen/hændelser

Alle klager samt lufthavnens besvarelse rapporteres til tilsynsmyndigheden, med lufthavnens vurdering og begrundelse af om klagen er berettiget eller ikke.

Uheld

Virksomheden har en beredskabsplan, hvor håndteringen af uheld, herunder spild fra brændstoftanke, er beskrevet.

Virksomhedens ophør

Ved driftsophør skal virksomheden forinden orientere tilsynsmyndigheden og træffe de nødvendige foranstaltninger for at undgå forureningsfare og for at efterlade stedet i tilfredsstillende tilstand. Endvidere skal tilsynsmyndigheden orienteres om delvist ophør.

Inden virksomheden og tilhørende aktiviteter fjernes, skal der indsendes en plan for reetableringen af området til tilsynsmyndigheden, som skal godkende planen. Der skal i planen redegøres for hvordan området reetableres i en miljømæssigt tilfredsstillende tilstand.

Valg af teknologi/BAT

Virksomheden overholder alle normer og standarder inden for det relevante fagområde. Virksomheden er ikke omfattet af BAT-konklusioner. Virksomheden har iværksat følgende tiltag:

Energi, vand og råvareforbrug

Der benyttes en meget lille mængde olie til virksomhedens oliefyr. Virksomheden benytter udover oliefyret el-radiatorer og varmepumpe til opvarmning af deres bygninger.

Affaldsforebyggelse og fremme af nyttiggørelse

Der produceres ikke væsentlige mængder affald. Der vil være en mindre del olie- og kemikalieaffald, som afleveres til godkendt modtager og bliver håndteret på rette vis efter kommunens regulativ herom.

Emissioner til luft, herunder lugt

Kolding Lufthavns primære luftemissioner kommer fra fly og helikoptere, som de ikke selv er ejere af.

Emissioner til vand

Overfladevand fra tankpladsen ledes til sandfang og olieudskillere og herfra videre til det offentlige spildevandssystem.

Overfladevand fra forplads ledes til olieudskillere og sandfang, der herefter har udløb til søen. Det resterende tag- og overfladevand nedsives på området.

Støj

Støj fra flyvemaskiner og helikoptere er den væsentligste miljøpåvirkning fra flyvepladsen. Derudover vil intern kørsel samt kørsel til og fra virksomheden også kunne bidrage til den samlede støjbelastning.

Mulighederne for dæmpning af flystøjen er meget begrænsede. I henhold til vejledningen om flystøj, så er der tre muligheder for at reducere støjen:

- Reduktion af operationstal
- Ændring af døgnfordelingen, så der er færre operationer i aften- og natperioden
- Ændring af fordelingen af særlige flyaktiviteter, så der ligger færre i weekenden og flere i hverdagene

Som det fremgår af Swecos teknisk-økonomiske redegørelse samt Miljøklagenævnets afgørelse af 19. februar 2004, så ville en reduktion af operationstallet til et niveau, hvor støjbelastning ligger under grænseværdierne, være af et sådant omfang at Kolding Lufthavn ikke ville kunne eksistere.

I forhold til ændring af døgnfordelingen, så er der for nærværende miljøgodkendelse sket en reduktion af natoperation på 50 %. I den tidligere miljøgodkendelse samt tillægsgodkendelser var der tilladelse til 2 operationer per nat. I nærværende miljøgodkendelse er dette ændret til 8 operationer per nat, med maksimalt 30 operationer per måned. Hensigten med dette er at selvom der kan forekomme flere operationer per nat, så vil der samlet set være færre nætter med støjpåvirkning.

Der er desuden indført flere weekender uden særlige flyaktiviteter samt en hel uge uden særlige flyaktiviteter i industriferien.

Det er Kolding Kommunes vurdering og opfattelse, på baggrund af den teknisk-økonomiske redegørelse, at Kolding Lufthavn har udnyttet de muligheder for støjdæmpning som på nuværende tidspunkt er teknisk og økonomisk mulige.

Det er ligeledes Kolding Kommunes vurdering og opfattelse, at selv mindre reduktioner af støjbelastningen er relevant, således at støjbelastningen i omgivelserne bevæger sig retningen ned imod de vejledende støjgrænser. Derfor er der i nærværende miljøgodkendelse indsat vilkår om, at der periodisk dels skal udarbejdes handlingsplan for hvilke tiltag man løbende vil gøre for at nedbringe støjen dels skal der periodisk udarbejdes teknisk-økonomiske redegørelser i forhold til at nedbringe støjniveauet.

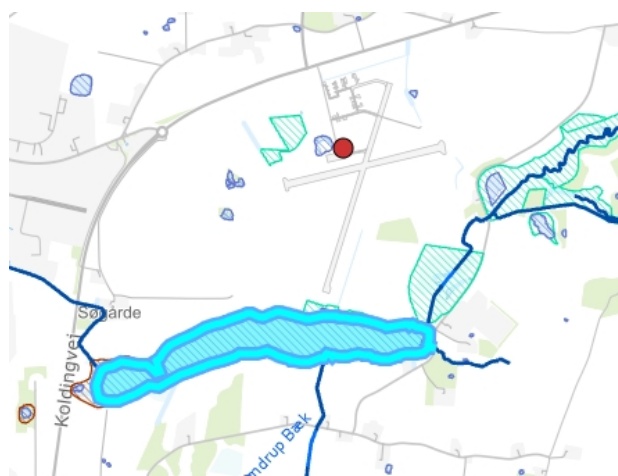
Emissioner til jord og grundvand

Virksomheden har støbt en tankplads rundt om tankanlægget, der er med til at forhindre udslip af olie til jord og grundvand. Vand fra tankpladsen ledes til olieudskillere. Virksomheden vedligeholder selv fly i deres hangar, og der er ikke spildevand herfra.

Der benyttes ikke kemikalier, herunder urea, til glatførebekæmpelse. I tilfælde af sne og is på landingsbanerne, rekvirerer Kolding Lufthavn, efter behov, en snerydder.

Beskyttet natur

Den nærmeste natur omfattet af naturbeskyttelseslovens § 3 ses på nedenstående kort:



Figur 4 Oversigt over de nærmeste § 3 beskyttede naturområder, markeret med blå- og grøn skravering

Mange arter af såvel fugle som pattedyr er følsomme over støj fra flytrafik, og overflyvning af vildtets tilholdssteder kan være kritisk selv i mindre omfang.

Trafik- Bygge- og Boligstyrelsen (nu Trafikstyrelsen) har i BL 7-15¹³ udpeget "Særligt støjfølsomme naturområder", hvor civil overflyvning af sådanne områder skal undgås i en højde lavere end 1000 fod (300 meter). Søgård Sø og området omkring Kolding Lufthavn er ikke en del af udpegningen.

¹³ BL 7-15 Bestemmelser om flyvning over særligt støjfølsomme naturområder i Danmark, Udgave 2, 28. april 2017

Det er Kolding Kommunes vurdering og opfattelse, at det tilladte ikke vil medføre væsentlige tilstandsændringer for dyrelivet og plantelivet i naturområderne.

Habitatvurdering

De nærmeste internationale beskyttelsesområder i forhold til lufthavnen er Fovslet Skov og Svanemosen som er beliggende i en afstand fra lufthavnen på henholdsvis 4.2 km og 5.7 km, som er EU fuglebeskyttelsesområder og EU habitatområde.

Der er ikke aktiviteter ved det godkendte der vil medføre emissioner eller udledninger, der kan forventes at have væsentlige negative påvirkninger af naturtyper eller levesteder for beskyttede arter, som indgår i udpegningsgrundlaget for det internationale naturbeskyttelsesområde. Derfor vurderer Kolding Kommune, at det ikke er relevant at foretage en nærmere konsekvensvurdering.

Nærmeste Natura2000 område er Hejls Nord, som er beliggende i en afstand på 15.2 km fra Kolding Lufthavn.

Det er Kolding Kommunes vurdering og opfattelse, at godkendelsen ikke medfører væsentlig påvirkning af Natura2000 områder, hverken i sig selv eller i sammenhæng med andre projekter.

Særligt beskyttede arter

EU har udpeget en gruppe dyrearter, der er særligt sårbare og truede. Arterne fremgår af habitats direktivets bilag IV og kalder i tale for "Bilag IV-arter".

Kolding Kommunes Naturteam har udarbejdet en vurdering af natur og dyreliv omkring Kolding Lufthavn (Bilag 2: "Vurdering om mulig påvirkning af bilag IV-arter ved forskellige virksomhedsaktiviteter, herunder flyvning, i Kolding Lufthavn, dateret 5. marts 2026). Af notatet fremgår følgende:

Odder

Odderen er spottet ved Søgård Sø i 2017, som er året efter tillægsmiljøgodkendelsen, som gav et årligt antal operationer på 14391 i Kolding Lufthavn. Selvom odderen er spottet i området, behøver den ikke nødvendigvis at have redde, da arten har et stort territorie. Det virker til, at odderen til trods for støjen bruger området. De værste forstyrrelser for odderen er i de områder, hvor der ikke har været forstyrrelser før. Da lufthavnen har været der i 1983, har der i noget tid været forstyrrelser, som dog er blevet markant større gennem årene. Det vurderes på baggrund af Swecos støjregninger som kommer til at være mindre, at støjen fra lufthavnen ikke vil påvirke odderens økologiske funktionalitet negativt.

Flagermus

Fugletårnet ved Kolding Lufthavn, kan være et dagkvarter som benyttes af en enlig han. Den har muligvis været ude for at finde føde, og fundet læ for uvejret. Det vurderes, at fugletårnet ikke er et ynglested for dværgflagermusen, da disse benytter bygninger med bedre isolation.

Ifølge Swecos støjberegninger, vil der ikke være større lydpåvirkning af dværgflagermusen i fourageringsområdet, end der er ved aktiviteterne i dag. Da dværgflagermusen fouragerer tæt på skovbryn, skovlysninger i nåletræsplantager og løvskov, vurderes det at den øgede helikoptertrafik ikke vil medføre drab af dværgflagermusen. Det kan endda forestilles, at helikopterflyvninger kan være bedre, da

helikoptere opstarter propellen langsomt og letter horisontalt, hvilket gør det lettere for flagermus at undvige. De ændringer som den nye miljøgodkendelse tillader vurderes derfor ikke at påvirke dværgflagermusen økologiske funktionalitet.

Fugle

I forbindelse med en vurdering af Kolding Lufthavns påvirkning på fuglelivet, er Dansk Ornitologisk Forenings (DOF) lokalafdeling i Kolding blevet hørt. De skriver således:

”Vi har i DOF’s lokalafdeling for Sydøstjylland drøftet forespørgslen, og mener på den baggrund, at der ikke er egentlige fugletrækruter over dette område, men ligesom i den øvrige del af landet er der også her jævnlige træk af fugle i træktiden. Disse træk foregår normalt i stor højde, og vi har derfor ikke kendskab til om flytrafikken påvirker disse. Der kan dog forekomme lokale træk/overflyvninger af bl.a. måger, grågæs og pibeænder m.fl., som raster i de nærliggende søer Bønstrup Sø og Søgård Sø. Vi har ikke løbende gennemført systematiske undersøgelser, men de lokale observatører vi har haft kontakt med har ikke kunnet konstatere en negativ påvirkning af fuglebestanden på grund af aktiviteterne på lufthavnen.”

Det skal noteres, at ifølge rapporten ”Bird strike, a European risk with local specificities” lavet af The European General Aviation Safety Team (EGAST), er der særlig risiko for kollision med fugle når man flyver med helikoptere. Dette forklares med, at helikoptere ofte flyver lavere end fly. Denne påstand er dog ikke underbygget af kildehenvisning, og det uddybes ikke om der er tale om helikopteren er i fuld højde, eller om det er under start og/eller landing. Det kan derfor ikke konkluderes, om en forøgelse af aktiviteter for helikoptere vil påvirke fuglene ved Søgård Sø.

Det kan dog godt tilskrives en øget risiko for fuglekollisioner når en lufthavn øger sine aktiviteter, da det generelt anbefales ikke at anlægge søer/vådområder nær lufthavne. Hvis lufthavnen blev etableret i dag, ville det højst sandsynligt blive etableret et andet sted på grund af Søgård Sø. Det er lufthavnens ansvar at sørge for at der ikke sker fuglekollisioner, og at de følger de nyeste anbefalinger på området.

Beboerne har påpeget at der er rød glente ude i området. Rød glente er vurderet til at være sårbar (VU) ifølge rødlisten. Selvom der er sårbare arter til stede, kan man ikke alene sikre disse arter, da fugle ikke er omfattet af EU habitatdirektivets bilag IV, men er beskyttet efter EF-fuglebeskyttelsesdirektivet, som bruges til at udpege fuglebeskyttelsesområder, og Søgård Sø lever ikke op til sådan en vurdering. Desuden er de mest udsatte fuglearter for kollision af fly ifølge rapporten fra DCE ”Vådområder, flyvepladser og risiko for bird strikes” svaler, tårnfalke, måger, mursejler, stær, sanglærke, landsvale, hættemåge, ringduer, musvåger og vibe. Bortset fra viben er det derfor meget almindelige arter, som er udsatte og som forekommer talrigt eller i tilknytning til vådområder.

Derfor er Naturteamets vurdering, på baggrund af DOF Koldings høringssvar, biologisk vurdering og gennemgang af litteratur, at en omfordeling af nuværende antal operationer ikke vil have betydelige konsekvenser for fuglene samlet set i området.

Samlet vurdering

Naturteamet vurderer, at en omfordeling af lufthavnens aktiviteter samlet set ikke vil have negative konsekvenser for dyrelivet omkring Kolding Lufthavn.

Høring Teknisk-økonomisk redegørelse

Den teknisk-økonomiske redegørelse har været i høring hos de høringsberettigede parter i perioden fra d. 13. marts 2026 til d. 27. marts 2026.

Parter

Kolding Kommune har vurderet, at følgende er parter i sagen:

- Kolding Lufthavn
- Virksomheder- og brugere af lufthavnen, som er beliggende på lufthavnens areal
- En række omboende i det åbne land, hvor støjbelastningen er større end den vejledende grænseværdi for flystøj. Det drejer sig om beboer fordelt på 31 adresser.

Den teknisk-økonomiske redegørelse har været i høring hos sagens parter fra d. 13. marts 2026 med høringsfrist d. 27. marts 2026. I høringsperioden har det været muligt at komme med bemærkninger til den teknisk økonomiske redegørelse. Kolding Kommune har modtaget høringssvar fra 4 høringsparter.

I det omfang det er vurderet relevant, er de indkommende høringssvar indgået i sagsbehandlingen af den teknisk-økonomiske redegørelse.

I bilag 5 ses de enkelte høringssvar samt Kolding Kommunes eventuelle bemærkninger til de fremsendte høringssvar.

Høring udkast miljøgodkendelse Kolding Lufthavn

Godkendelsen har været i høring fra d. 16. april 2026 til 30. april 2026.

Parter og Trafikstyrelsen

Kolding Kommune har vurderet, at følgende er parter i sagen:

- Kolding Lufthavn
- Virksomheder- og brugere af lufthavnen, som er beliggende på lufthavnens areal
- En række omboende i det åbne land, hvor støjbelastningen er større end den vejledende grænseværdi for flystøj. Det drejer sig om beboer fordelt på 31 adresser.
- Trafikstyrelsen

Udkast til miljøgodkendelse har været i høring hos sagens parter fra 16. april 2026 med høringsfrist 30. april 2026. I høringsperioden har det været muligt at komme med indsigelser, bemærkninger og ændringsforslag til det ansøgte. Kolding Kommune har modtaget høringssvar fra flere høringsparter.

Udkastet er ligeledes sendt til Trafikstyrelsen som luftfartsmyndighed med anmodning om bemærkninger.

I det omfang det er vurderet relevant, er de indkommende høringssvar indgået i nærværende miljøgodkendelse med tilhørende bilag.

Der er modtaget høringssvar fra følgende virksomheder/brugere med adresse op Kolding Lufthavn:

- Kolding Lufthavn
- Kolding Faldskærmsklub

Der er desuden modtaget høringssvar fra beboer i 11 naboejendomme ud af de 31 partshørte naboejendomme. Flere af høringssvarene er på vegne af flere beboer på de enkelte adresser.

Trafikstyrelsen har ikke bemærkninger til udkastet til miljøgodkendelse

I bilag 6 ses de enkelte høringssvar. Ligeledes ses af bilaget om høringssvaret har givet anledning til ændringer af vilkår i miljøgodkendelsen, samt Kolding Kommunes eventuelle bemærkninger til det fremsendte.

Uopfordrede bemærkninger fra borgere

Der er fremsendt bemærkninger til udkastet fra en mindre kreds af borgere, som ikke har modtaget høringsbrev. Det er borgere med bopæl på adresser, hvor det er Kolding Kommunes vurdering og opfattelse, at de ikke er parter i sagen. De fremsendte bemærkninger fra denne gruppe ses i bilag 7.

Der er modtaget 8 henvendelser/bemærkninger fra denne gruppe borgere.

Der er desuden modtaget bemærkning fra Dansk Faldskærms Union som det er Kolding Kommunes vurdering og opfattelse ikke er part i sagen.

Kopimodtagere

Styrelsen for Patientsikkerhed, tilsyn vest: trvest@stps.dk

Danmarks Naturfredningsforening; lokal afd.: kolding@dn.dk

Friluftsrådet: fr@friluftsradaet.dk lokal afd.: trekantomraadet@friluftsradaet.dk

Bilag

Bilag er ikke vedhæftet dette dokument, men kan rekvireres ved henvendelse til forvaltningen, hvilket kan ske på industri@kolding.dk

Bilag 1 – Ansøgning om miljøgodkendelse

Bilag 2 – Kolding Kommunes Naturteam Notat: Vurdering om mulig påvirkning af bilag IV-arter ved forskellige virksomhedsaktiviteter, herunder flyvning, i Kolding Lufthavn – 5. marts 2026

Bilag 3 – Kolding Lufthavn – Teknisk-økonomisk redegørelse

Bilag 4 – Miljø- og Fødevarerklagenævnets afgørelse af d. 30. januar 2026

Bilag 5 – Høringssvar – Teknisk-økonomisk redegørelse

Bilag 6 – Høringssvar – Høringsberettigede

Bilag 7 – Henvendelser - Ikke-høringsberettigede