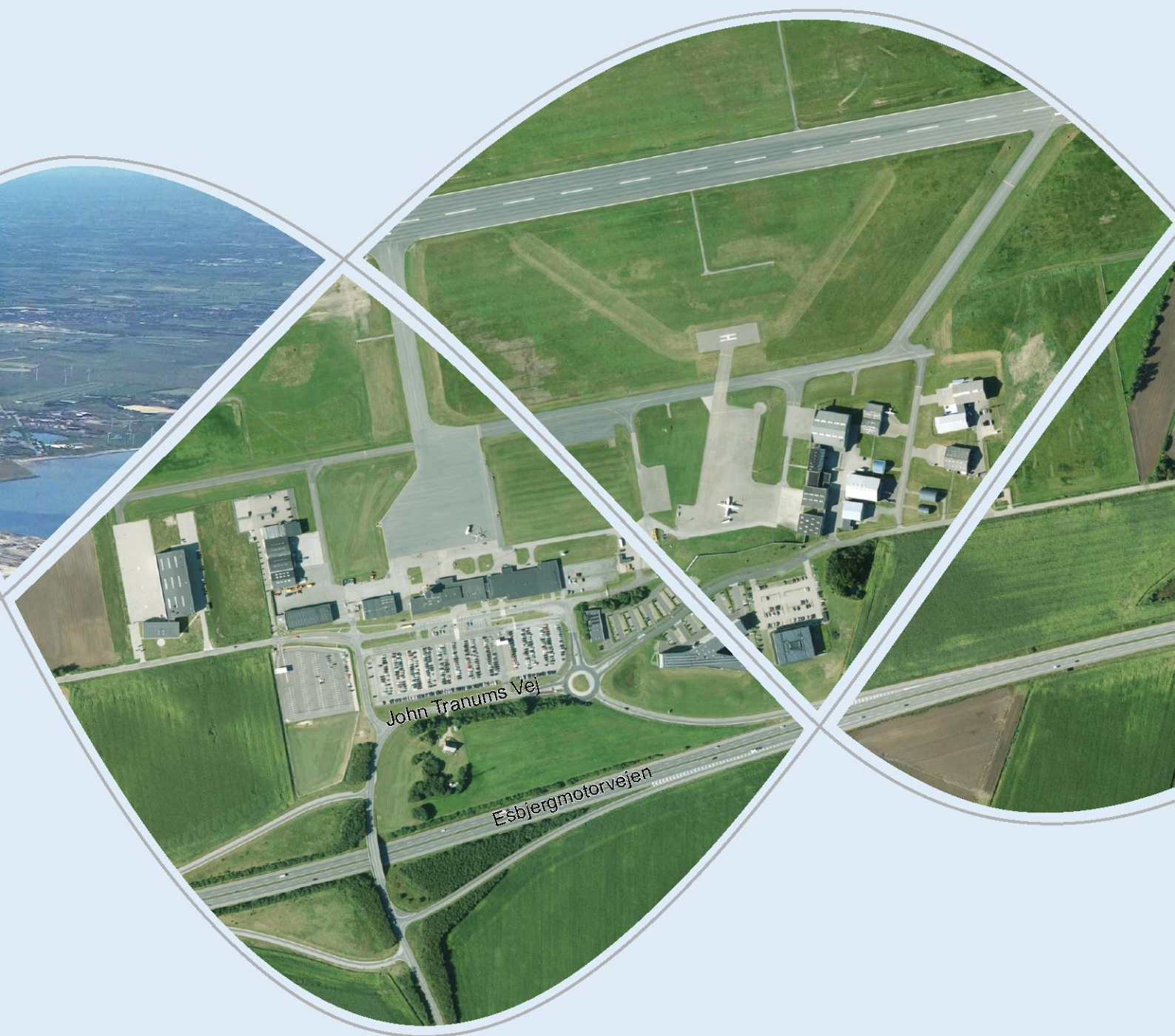


# Revurdering af Esbjerg Lufthavns miljøgodkendelse, samt tillægsgodkendelse til ændrede flyvetider for helikoptertrafik

Esbjerg Lufthavn, John Tranums Vej 20, 6705 Esbjerg Ø  
14. oktober 2019



**Teknik & Miljø**  
Esbjerg Kommune

**ESBJERG KOMMUNE**

**Industrimiljø**

**Torvegade 74**

**6700 Esbjerg**

Telefon 7616 1616

E-mail [miljo@esbjergkommune.dk](mailto:miljo@esbjergkommune.dk)

Web [www.esbjergkommune.dk](http://www.esbjergkommune.dk)

**Sag nr.: 15/21112**

**Sagsansvarlig: Allan Sandholt**

**Copyright:** Alle kort og luftfoto: copyright DDO ®, ©COWI

# Revurdering af Esbjerg Lufthavns miljøgodkendelse, samt tillægsgodkendelse til ændrede flyvetider for helikoptertrafik

Esbjerg Lufthavn

John Tranums Vej 20, 6705 Esbjerg Ø

Matrikel nr.: 2al, 2l, 2n, 3v, 5k, 9r, 9q, 10n, 10b, 11d, 16aa, 23k, 23c,  
28 og 29 Skads, Esbjerg Jorder og  
2d, 4c og 6f Hygum By, V. Nebel

CVR-nr.: 29189803

P-nr.: 1003330377

Listepunkt: H 202 - Lufthavne, flyvestationer og flyvepladser

Revurderingen omfatter:

- Miljøgodkendelse af hangarområde for helikoptere på Esbjerg Lufthavn. Meddelt af Ribe Amt den 9. maj 2003.
- Ændret miljøgodkendelse for Esbjerg Lufthavn. Meddelt af Ribe Amt den 10. august 2004.
- Miljøgodkendelse af European Merchandise Groups hangarområde for små fly og helikoptere på Esbjerg Lufthavn. Meddelt af Esbjerg Kommune den 8. februar 2010.

Annonceret den 14.10.2019 på DMA – Digital Miljøadministration [www.dma.mst.dk](http://www.dma.mst.dk)

Klagefristen udløber den 11.11.2019

Søgsmålsfristen udløber den 14.04.2020

## Indholdsfortegnelse

1.	Indledning.....	- 5 -
2.	Afgørelse .....	- 6 -
3.	Vilkår.....	- 6 -
4.	Lovgrundlag .....	- 11 -
5.	Afgørelsens omfang .....	- 11 -
6.	Afgørelsens gyldighed .....	- 11 -
7.	Udtalelser og høringssvar.....	- 11 -
8.	Miljøteknisk vurdering.....	- 11 -
9.	Offentliggørelse .....	- 29 -
10.	Klagevejledning .....	- 29 -
Bilag 1 - Virksomhedens beliggenhed.....		- 31 -
Bilag 2 - Kommuneplanrammer / lokalplaner/støjkonsekvensområde.....		- 32 -
Bilag 3 - Oversigt over lufthavnen .....		- 33 -
Bilag 4 - Støjgrænser - terminalstøj.....		- 34 -
Bilag 5 - Støjbelastningen LDEN.....		- 35 -
Bilag 6 - Det maksimale lydniveau L <sub>Amax</sub> .....		- 36 -
Bilag 7 - Landingsrunder .....		- 37 -
Bilag 8 - Oversigt over revurdering af vilkår .....		- 38 -
Bilag 9 - Lufthavnens ansøgningsmateriale.....		- 47 -

# 1. Indledning

Esbjerg Lufthavn, John Tranums Vej 20, 6705 Esbjerg Ø, er beliggende 9 km nordøst for Esbjerg By i tilknytning til motorvejen.

Lufthavnen blev indviet i 1971 og omfatter et samlet areal på ca. 100 ha.

Lufthavnen er ud fra en national målestok defineret som en mindre lufthavn, der hovedsageligt varetager håndtering af helikoptertrafik til og fra olie og gasinstallationer i Nord-søen, men som også betjener forskellige udenrigsflyruter med fastvingede fly til destinationer i Skandinavien og Skotland. Herudover varetager lufthavnen håndteringen af en række ad hoc flyvninger, som fx skoleflyvning, ikke kommercielle flyvninger, samt flyvninger med mindre private fly.

Lufthavnens start- og landingsbane er en asfaltbane med en længde på 2.599.

Lufthavnens placering fremgår af bilag 1.

Esbjerg Lufthavn fik sin første samlede miljøgodkendelse i 1992.

Til brug for revurderingen har lufthavnen den 27. oktober 2015 indsendt en opdateret miljøteknisk beskrivelse.

Denne afgørelse omfatter revurdering af virksomhedens miljøgodkendelse samt administrativ sammenskrivning af øvrige miljøgodkendelse.

Revurderingen omfatter:

- Miljøgodkendelse af hangarområde for helikoptere på Esbjerg Lufthavn. Meddelt af Ribe Amt den 9. maj 2003.
- Ændret miljøgodkendelse for Esbjerg Lufthavn. Meddelt af Ribe Amt den 10. august 2004.
- Miljøgodkendelse af European Merchandise Groups hangarområde for små fly og helikoptere på Esbjerg Lufthavn. Meddelt af Esbjerg Kommune den 8. februar 2010.

Nyere miljøgodkendelser der indarbejdes:

- Tilladelse til tankning af helikoptere på forpladsen ved KN Helicopters hangar på Esbjerg Lufthavn. Meddelt af Esbjerg Kommune den 15. marts 2016.

Ovennævnte godkendelser/tilladelser ophæves med denne afgørelse.

Miljøgodkendelse af tankningsplads for helikoptere, meddelt af Ribe Amt den 28. oktober 2002 er bortfaldet, da Uni-Fly's aktiviteter er ophørt.

I forbindelse med revurderingen har lufthavnen samtidig ansøgt om ændring af tidspunkter for start og landing med helikoptere. Afgørelse herom meddeles i henhold til miljøbeskyttelseslovens<sup>1</sup> § 33. Industrimiljø har foretaget VVM-screening af det ansøgte, som viste, at ændringen ikke antages at kunne påvirke miljøet væsentligt. Afgørelse om at ændringen ikke er VVM-pligtig blev offentliggjort den 15. maj 2017.

Da lufthavnen fik et akut behov for at kunne påbegynde helikopterflyvning før kl. 7, blev der den 29. marts 2019 meddelt midlertidig tillægsgodkendelse til at starte helikopterflyvning fra kl. 6. Den midlertidige tilladelse bortfalder ved meddelelsen af denne afgørelse.

Lufthavnens udledningstilladelser og tilslutningstilladelser revurderes efterfølgende.

---

<sup>1</sup> Lovbekendtgørelse nr. 681 af 2.7.2019, om miljøbeskyttelse

## 2. Afgørelse

Miljøgodkendelsen til ændring af tidspunkter for start og landing med helikoptere meddeles i henhold til § 33, stk. 1 miljøbeskyttelsesloven.

Vilkår fra de revurderede afgørelser er overført til denne afgørelse eller sløjfet, fordi de er utidssvarende eller uaktuelle. Overførte vilkår er enten overført uændret, eller ændret ved påbud – se også bilag 8.

Afgørelsen om de nye og ændrede vilkår meddeles i henhold til miljøbeskyttelseslovens § 41, stk. 1, jf. § 41b. Vilkårene har været varslet i form af udkast til afgørelse.

Der er anvendt flg. markering af vilkår i denne afgørelse:

# Ændrede vilkår som følge af revurderingen.

● Nye vilkår som følge af revurderingen.

Uændrede vilkår og vilkår, der kun er ændret redaktionelt, er umarkerede.

Fremover gælder således nedenstående vilkår for Esbjerg Lufthavn.

## 3. Vilkår

### Generelt

1. Esbjerg Lufthavn skal sikre, at flyselskaber, brændstofselskaber og andre faste brugere af lufthavnen er orienteret om godkendelsens indhold.
2. ● Følgende flyvninger og dertil knyttede aktiviteter er undtaget støjreguleringen i denne afgørelse:
  - Ambulanceflyvninger
  - Flyvninger for Rigspolitechefen
  - Eftersøgnings- og redningsmissioner
  - Miljø- og overvågningsflyvninger
  - Flyvninger i forbindelse med suverænitetshævdelse
  - Flyvninger i forbindelse med humanitær indsats
  - Flyvninger i forbindelse med intensive uddannelsesperioder med henblik på internationale opgaver (eks. FN-opgaver)
3. ● Hvor der i vilkårene anvendes betegnelsen "befæstet areal" menes en fast belægning, der giver mulighed for opsamling af spild og kontrolleret afledning af nedbør.  
Hvor der i vilkårene anvendes betegnelsen "tæt belægning" menes en fast belægning, der i løbet af påvirkningstiden er uigennemtrængelig for de forurenende stoffer, der håndteres på arealet.
4. Ved ophør af lufthavnens drift skal tilsynsmyndigheden straks underrettes herom.  
Ligeledes skal tilsynsmyndigheden straks underrettes, såfremt driften af brændstofdepotet ophører.
5. Ved driftsophør skal Esbjerg Lufthavn træffe de nødvendige foranstaltninger for at undgå forureningsfare og for at efterlade stedet i tilfredsstillende tilstand. En redegørelse for disse foranstaltninger skal fremsendes til tilsynsmyndigheden senest 3 måneder, før driften ophører.

### Indretning og drift

6. ● Der skal være etableret støjvold (topkote 34) med en mindst 2,44 m støjskærm ind mod erhvervsområdet umiddelbart syd for lufthavnen.

### Støj

#### **Støj fra starter og landinger:**

7. Støjbelastningen ( $L_{DEN}$ ) fra starter og landinger, inkl. taxikørsel til og fra standplads samt nødvendig brug af APU ved standpladser, må ikke overstige støjbelastningen, der fremgår af bilag 5.
8. # Det maksimale A-vægtede lydtrykniveau  $L_{Amax}$  fra starter og landinger må i tidsrummet kl. 22<sup>00</sup> - 7<sup>00</sup> ikke overstige 80 dB(A) udenfor den viste 80 dB-kurve i bilag 6.

Undtaget for vilkåret er landinger med for tidligt ankomende fly med planlagt ankomst i tidsrummet kl. 7<sup>00</sup> - 22<sup>00</sup>, samt starter af forsinkede fly med planlagt afgang i tidsrummet kl. 7<sup>00</sup> - 22<sup>00</sup>.

Overskridelser af det anførte niveau, der skyldes flyvesikkerhedsmæssige forhold eller meteorologiske forholds indflydelse på lydudbredelsen, betragtes ikke som tilsidesættelse af vilkåret.

9. Kontrolværdien efter TDENL-metoden er 133,1 dB.

Støjbelastningen må på årsbasis ikke overstige kontrolværdien – beregnet som middel af kalenderårets 3 støjmessigt mest belastede måneder.

10. Der må ikke ske væsentlige ændringer af de godkendte flyveje eller væsentlig ændret fordeling af trafikken på disse uden forudgående godkendelse eller accept fra tilsynsmyndigheden. Tilsynsmyndigheden afgør, hvorvidt en ændring er væsentlig.

Tilsynsmyndigheden kan til brug for stillingtagen til ændringer kræve, at lufthavnen redegør for ændringernes betydning for støjforholdene, herunder ved støjberregning efter DENL-metoden, jf. vilkår 12.

#### Egenkontrol - Støj fra starter og landinger

11. # Lufthavnen skal for hver måned beregne støjbelastningen fra månedens samlede flytrafik efter TDENL-metoden, som beskrevet i flystøjsvejledningens<sup>2</sup> kapitel 10, til kontrol af, at den i vilkår 9 fastsatte TDENL-værdi ikke overskrides.

Beregningerne skal udføres for et kalenderår, på baggrund af antallet af operationer i de tre mest støjbelastede måneder. Beregninger af måneds- og årsværdierne skal sendes til tilsynsmyndigheden senest 1. februar det efterfølgende år.

For hver beregning skal antal operationer fordelt på flytyper, tidspunkt på døgnet/ugen og banefordelingen oplyses.

12. # Hvis tilsynsmyndigheden finder det påkrævet – dog normalt højst en gang hvert 5. år – skal lufthavnen få udført en støjberregning efter DENL-metoden for den aktuelle trafiksituation og den fremtidige støjbelastning.

Lufthavnen skal samtidig lade udføre fornyet beregning af støjkontrolltallet TDENL, jf. vilkår 9, samt fornyet beregning af  $L_{Amax}$ , jf. vilkår 8.

Beregningen skal udføres i overensstemmelse med flystøjsvejledningen eller en eventuel revision af denne vejledning. Beregningerne skal udføres og rapporteres som "Miljømåling – ekstern støj", jfr. Miljø- og Fødevarerministeriets bekendtgørelse om kvalitetskrav til miljømålinger.

13. # Lufthavnen skal løbende registrere offshore-trafikkens fordeling på flyveje og banebenyttelse.

Registreringen for kalenderåret, over fordeling på flyveje og banebenyttelse, skal sendes til tilsynsmyndigheden senest den 1. februar i det efterfølgende år.

#### **Skoleflyvning**

14. Skoleflyvning må kun finde sted mellem kl. 7<sup>00</sup> – 22<sup>00</sup>.

15. I perioden 1. maj – 30. september må visuelle landingsøvelser med store eller støjende fly<sup>3</sup> ikke foregå lørdage, søndage og helligdage, samt mandag – fredag mellem kl. 19<sup>00</sup> og kl. 22<sup>00</sup>.

16. Ved udførelse af visuelle landingsøvelser med store eller støjende fly skal flyvejene 22 og 23 (LR08-22, LR08-23, LR26-23 og LR26-23 jf. bilag 7) anvendes skiftevis, i det omfang det er muligt.

17. Antallet af visuelle skoleflyvningsoperationer med store eller støjende fly må indenfor et kalenderår ikke overstige 600.

<sup>2</sup> Miljøstyrelsens vejledning nr. 5/1994 om Støj fra flyvepladser

<sup>3</sup> Som store fly betragtes jet- og propelfly, som har en MTOM > 34 t, eller er indrettet med > 19 passagersæder. Som støjende fly betragtes jet- og propelfly, som har en kombineret TSEL-værdi (Total Sound Exposure Level) over 160 dB

### Egenkontrol – skoleflyvning

18. Lufthavnen skal føre journal over visuel skoleflyvning med store og støjende fly til dokumentation af, at vilkår 14, 15 og 17 overholdes.

Journalen for kalenderåret skal årligt sendes til tilsynsmyndigheden senest den 1. februar det efterfølgende år.

### **Støj fra terminalaktiviteter**

19. Støjbelastningen fra lufthavnens terminalaktiviteter må i omgivelserne udenfor lufthavnens område ikke overstige de i nedenstående skema anførte værdier. De angivne værdier for støjbelastningen er de ækvivalente, korrigerede lydniveauer i dB(A):

	Tidspunkt	Område 1 <sup>(a)</sup> Det åbne land	Område 2 <sup>(b)</sup> Boligområder	Reference-tidsrum
<b>Dag:</b>	Kl.	dB(A)		Timer
Mandag – fredag	7 <sup>00</sup> - 18 <sup>00</sup>	55	45	8
Lørdag	7 <sup>00</sup> - 14 <sup>00</sup>	55	45	7
Lørdag	14 <sup>00</sup> - 18 <sup>00</sup>	55	45	4
Søn- og helligdage	7 <sup>00</sup> - 18 <sup>00</sup>	55	45	8
<b>Aften</b>				
Alle dage	18 <sup>00</sup> - 23 <sup>00</sup>	45	50	1
<b>Nat</b>				
Alle dage	23 <sup>00</sup> - 7 <sup>00</sup>	40	35	½
Støjens maksimalværdi må om natten ikke overstige		55	50	

<sup>(a)</sup> Ved enkeltliggende boliger i det åbne land i område 1 gælder støjgrænsen ved boligens facade eller det mest støjbelastede punkt på et udendørs opholdsareal indenfor 10-15 m fra boligen (udlagt som terrasser, anlagte plæner mv.).

<sup>(b)</sup> I område 2 skal støjgrænsen overholdes ved alle positioner i området, 1½ m højde over terrænet, herunder også i skel.

Områderne fremgår af bilag 4.

20. # I natperioden må ikke forekomme motorafprøvning eller motordrift i forbindelse med helikoptervask. Dog kan der udføres motorafprøvning på helikoptere i natperioden i forbindelse med udbedring af motornedbrud eller lignende driftsmæssig force majeure, herunder operationer i forbindelse med driftsstop o.l. på servicerede installationer, samt motorafprøvning af forsinkede helikoptere med planlagt afgang i tidsrummet kl. 7<sup>00</sup> - 22<sup>00</sup>.

21. Tilsynsmyndigheden kan bestemme, at virksomheden skal dokumentere, at støjvilkåret, jf. vilkår 19, er overholdt.

Dokumentationen skal senest 3 måneder efter, at kravet er fremsat, tilsendes tilsynsmyndigheden sammen med oplysninger om driftsforholdene under målingen.

Virksomhedens støj skal dokumenteres ved måling og beregning efter gældende vejledninger fra Miljøstyrelsen, p.t. nr. 6/1984 om Måling af ekstern støj og nr. 5/1993 om Beregning af ekstern støj fra virksomheder.

Måling skal foretages, når virksomheden er i fuld drift eller efter anden aftale med tilsynsmyndigheden. Måling af maksimalværdi skal foretages ved mindst 5 forekomster af den driftstilstand, der giver anledning til maksimalværdien, med mindre der er truffet anden aftale med tilsynsmyndigheden.

Målingerne/beregningerne skal udføres og rapporteres som "Miljømåling – ekstern støj", jfr. Miljø- og Fødevarerministeriets bekendtgørelse om kvalitetskrav til miljømålinger.

Støjdokumentationen skal gentages, når tilsynsmyndigheden finder det påkrævet. Hvis støjgrænserne er overholdt, kan der kun kræves én årlig måling/beregning, med mindre der sker væsentlige ændringer eller der modtages støjklager. Udgifterne til støjdokumentationen afholdes af virksomheden.

Støjgrænsen anses for overholdt, hvis målte eller beregnede værdier fratrukket den udvidede usikkerhed er mindre end eller lig med støjgrænsen. Målingernes og beregningernes udvidede usikkerhed fastsættes i overensstemmelse med Miljøstyrelsens vejledninger og Orientering nr. 36 fra Miljøstyrelsens referencelaboratorium for støjmåling.



## **Luftforurening**

22. ● Lufthavnen må ikke give anledning til lugt- og støvgener udenfor virksomhedens område, der efter tilsynsmyndighedens vurdering er væsentlige for omgivelserne.

## **Affald**

23. # Håndtering og opbevaring af affald skal foregå, så der ikke opstår uhygiejniske forhold eller sker forurening af luft, vand eller jord. Håndtering og opbevaring af farligt affald skal ske i overensstemmelse med vilkår 26 og 27.
24. # Spild af brændstof, olie og kemikalier skal straks opsamles. Der skal til enhver tid forefindes opsugningsmateriale på virksomheden. Alt opsamlet spild af brændstof, olie og kemikalier inkl. brugt opsugningsmateriale skal opbevares og bortskaffes som farligt affald.

## **Beskyttelse af jord, grundvand og overfladevand.**

### **Generelt**

25. Oplag og påfyldningspladser for olie, brændstof, afisningsmidler og skumvæske m.v. skal udformes og drives således, at oplagring og håndtering af forurenende stoffer ikke kan give anledning til forurening af jord, grundvand, overfladevand eller kloaksystem.
26. # Håndtering af olier og kemikalier, samt farligt affald, herunder håndtering i forbindelse med servicering, reparation og vedligeholdelse af fly, helikoptere og køretøjer, skal ske på tæt belægning. Arealet skal indrettes således, at udstrømmende væsker ved spild eller uheld ikke kan tilledes arealer, som ikke er sikret tilsvarende.
27. # Opbevaring af olier og kemikalier, der ved spild kan medføre risiko for forurening af jord og grundvand, samt farligt affald, skal ske i egnede, tætte og lukkede beholdere, der er mærkede, så det tydeligt fremgår, hvad de indeholder.
- Opbevaringen skal ske under overdækning og beskyttet mod vejrlig, på en tæt belægning. Oplagspladsen skal være indrettet således, at spild kan holdes inden for et afgrænset område og uden mulighed for afløb til jord, grundvand, overfladevand eller kloak. Området skal kunne rumme indholdet af den største beholder, der opbevares. Ovennævnte krav gælder ikke for oplag i tanke omfattet af olietankbekendtgørelsen<sup>4</sup>, eller for oplag i tanke godkendt i henhold til bestemmelserne i den europæiske konvention om international transport af farligt gods ad vej (ADR).
28. # Påfyldningsstudse og aftapningshaner (aftapningsanordninger) for olieprodukter, herunder brændstof, skal placeres inden for konturen af en tæt belægning med kontrolleret afledning af afløbsvandet. Alternativt skal eventuelt spild opsamles i en tæt spildbakke. Udendørs spildbakker skal tømmes, således at regnvand i bunden maksimalt udgør 10 % af spildbakkens volumen.
29. # Afledning af spildevand fra helikoptervask skal ske til spildevandssystemet via sandfang og olieudskillere
30. Spild af flyafisningsmiddel ved afisning af fly skal opsamles.
31. Turbinerensning på helikoptere må ikke give anledning til spild af renevæske.

### **Tankning af fly og helikoptere**

32. # Tankning af fly og helikoptere må foretages på standpladsen for store fly og på helikopterparkeringspladsen, på befæstede arealer, indenfor oplandsarealet til eksisterende olieudskillere.
- Tankning af helikoptere kan ligeledes foretages på afgrænsede, tankningspladser, med tæt belægning, foran hangarerne. Overfladevand fra tankningspladser skal afledes gennem olieudskillere. Olieudskillere skal være koalescensudskillere og være dimensioneret for 140 l./sek./ha.
33. ● Afløb fra tankningspladser og standpladser skal afledes til lufthavnens afløbssystem for overfladevand.

---

<sup>4</sup> Bekendtgørelse nr. 1611 af 10.12.2015, om indretning, etablering og drift af olietanke, rørsystemer og pipelines

## **Driftsforstyrrelser og uheld**

34. ● Tilsynsmyndigheden skal straks underrettes om driftsforstyrrelse og uheld, der medfører forurening af omgivelserne eller indebærer en risiko herfor. En skriftlig redegørelse for hændelsen skal være tilsynsmyndigheden i hende senest en uge efter, at den er sket. Det skal fremgå af redegørelsen, hvilket tiltag der vil blive iværksat for at hindre lignende driftsforstyrrelser eller uheld i fremtiden. Underretningspligten fritager ikke virksomheden for at afhjælpe akutte uheld.

## **Egenkontrol i øvrigt**

Egenkontrolvilkår, som ikke er fastsat i øvrige vilkårsafsnit.

35. ● Virksomheden skal mindst 1 gang årligt fortage en visuel kontrol af alle tætte belægnings samt faste belægnings på arealer hvor der foretages tankning af brændstof. Dette kan gøres etapevist. Utætheder skal udbedres, så hurtigt som muligt efter at de er konstateret. Tilsynsmyndigheden kan kræve, at virksomheden lader en uvildig sagkyndig foretage dette eftersyn, dog højst 1 gang hvert tredje år.

## **Driftsjournal**

36. ● Virksomheden skal føre en driftsjournalen over:

Dato for og resultat af inspektioner, jf. vilkår 35, samt evt. foretagne udbedringer af befæstede arealer og tætte belægnings.

Driftsjournalen skal opbevares på virksomheden i mindst 5 år og skal være tilgængelig for tilsynsmyndigheden.

37. Lufthavnen skal føre journal over forbruget af hvert enkelt afisningsmiddel, herunder flyafisningsmiddel. Registreringen skal ske på døgnbasis, og omfatte den samlede udsprede mængde af de enkelte midler, dosering, temperatur, antal flyafisnings og udsprede arealer.

Oplysningerne i journalen skal til ethvert tidspunkt være tilgængelig for tilsynsmyndigheden på dennes forespørgsel.

## 4. Lovgrundlag

Esbjerg Lufthavn er omfattet af bestemmelserne om godkendelse af forurenende virksomhed i miljøbeskyttelseslovens § 33 stk. 1, idet virksomheden er optaget på listen over godkendelsespligtige virksomheder, som listepunkt H 202 på bilag 2 i godkendelsesbekendtgørelsen<sup>5</sup>.

Miljøgodkendelsen til ændring af tidspunkter for start og landing med helikoptere meddeles i henhold til § 33, stk. 1 miljøbeskyttelsesloven.

Revurderingen er gennemført med hjemmel i miljøbeskyttelseslovens § 41 b, stk. 1, hvorefter tilsynsmyndigheden kan ændre vilkår i en miljøgodkendelse ved påbud, når der er forløbet 8 år efter meddelelsen af godkendelsen.

Esbjerg Kommune er godkendelses- og tilsynsmyndighed.

## 5. Afgørelsens omfang

Afgørelsen omfatter driften af selve Esbjerg Lufthavn, samt direkte lufthavnsrelaterede aktiviteter på de virksomheder der er etableret indenfor lufthavnens område, herunder Dansk Fuels tankanlæg. Direkte lufthavnsrelaterede aktiviteter er bl.a. spildevandsfrembringende aktiviteter, herunder tankning på forpladser, og terminalstøj (udendørs støj fra andre aktiviteter på flyvepladser end starter og landinger, herunder motorafprøvning i forbindelse med reparation eller vedligeholdelse som hovering i lav højde.

Øvrige aktiviteter der foregår på de tilknyttede virksomheder, og som ikke direkte er forbundet med lufthavnsdrift, er ikke omfattet af miljøgodkendelsen, men reguleres efter miljøbeskyttelseslovens § 42.

## 6. Afgørelsens gyldighed

Godkendelsen bortfalder, hvis den ikke udnyttes indenfor 2 år efter den er meddelt jf. godkendelsesbekendtgørelsens § 32 eller hvis den ikke har været udnyttet i 3 på hinanden følgende år jf. miljøbeskyttelseslovens § 78a.

## 7. Udtalelser og hørings svar

Et udkast til afgørelse har, i overensstemmelse med § 54, stk. 1 i godkendelsesbekendtgørelsen, været forelagt Esbjerg Lufthavn til kommentering. Samtidig er Esbjerg Lufthavn blevet gjort bekendt med dens adgang til aktindsigt og til at udtale sig i henhold til forvaltningsloven<sup>6</sup>.

Lufthavnen har telefonisk den 11.10.2019 meddelt at der ikke var bemærkninger til udkastet.

Et udkast til afgørelse har ligeledes været forelagt Trafik-, Bygge og Boligstyrelsen. Trafik-, Bygge og Boligstyrelsen har ingen bemærkninger til det fremsendte udkast.

Industrimiljø vurderer, at der ikke forekommer andre parter i sagen i henhold til forvaltningslovens § 19.

## 8. Miljøteknisk vurdering

### Virksomhedens beliggenhed

Esbjerg Lufthavn, der blev etableret i begyndelsen af 1970'erne, er beliggende på John Tranus Vej 20, 6705 Esbjerg Ø.

Nærmeste boligområder ligger hhv. 1,4 km nord for landingsbanen (Vester Nebel) og 1,8 km syd for landingsbanen (Skads).

Beliggenheden fremgår af bilag 1.

### Planforhold

#### Kommuneplan

Esbjerg Lufthavn er i Kommuneplan 2018-30 beliggende i rammeområderne:

<sup>5</sup> Bekendtgørelse nr. 1317 af 20.11.2018 om godkendelse af listevirksomhed

<sup>6</sup> Forvaltningsloven. Lovbekendtgørelse nr. 433 af 22. april 2014

09-020-090	Del af Esbjerg Lufthavn	Offentlige institutioner og anlæg	Byzone
10-030-130	Esbjerg Lufthavn	Offentlige institutioner og anlæg	Byzone
10-030-180	Lufthavn	Offentlige institutioner og anlæg	Landzone
10-030-140	Industri ved lufthavnen	Erhvervsområde	Blandet zonestatus
09-020-110	Område langs Vestre Lufthavnsvej	Offentlige institutioner og anlæg	Blandet zonestatus
09-020-070	Landområde vest for Vester Nebel By	Jordbrugsområde	Landzone
10-030-121	Område mellem Østergård og Lilbæk	Grønt Danmarkskort	Landzone
10-030-120	Lilbæk	Jordbrugsområde	Landzone
10-030-190	Korskrobanen	Område til tekniske anlæg	Blandet zonestatus

Kommuneplanrammerne fremgår af bilag 2.

Syd for lufthavnen er der et erhvervsområde uden boliger. Øst for lufthavnen ligger Esbjerg Motorsports Center.

Nærmeste byområde er Vester Nebel og Skads, som ligger ca. 1.5 km hhv. nord og syd for landingsbanen.

Der ligger desuden et mindre kolonihaveområde 2,3-2,5 km vest for landingsbanen.

Der er i kommuneplanen udlagt et støjkonsekvensområde omkring lufthavnen, som skal sikre, at der ikke udlægges ny støjfølsom arealanvendelse, før det er sikret, at flystøjvejledningens vejledende grænseværdier kan overholdes.

### **Lokalplan**

Hovedparten af Esbjerg Lufthavn er omfattet af Byplanvedtægt nr. 20 for et område vest for Korskroen, samt tillæg 20.1.

Matr.nr. 3v Skads, Esbjerg Jorder ligger indenfor lokalplan 10-030-0002 for et erhvervsområde mellem lufthavnen og motorvejen E20.

Matr.nr. 16aa Skads, Esbjerg Jorder ligger indenfor lokalplan 114 for et område ved Korskro Motor Center.

Enkelte områder ligger udenfor lokalplanlagte områder.

Lokalplanerne fremgår af bilag 2

### **VVM**

I forbindelse med Esbjerg Lufthavns anmodning om miljøgodkendelse til ændring af belyvningstidsrummet for helikoptere, har virksomheden foretaget en anmeldelse i forhold til den dagældende VVM-bekendtgørelsens<sup>7</sup> § 2.

Virksomheden er omfattet af VVM-bekendtgørelsens 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), idet nyanlæg af lufthavne med start- og landingsbaner på mindst 2.100 m er omfattet af punkt 7.a på bilag 1.

Industrimiljø har foretaget VVM-screeningen, som viste, at projektet ikke antages at kunne påvirke miljøet væsentligt. Afgørelse om at ændringen ikke er VVM-pligtig blev offentliggjort på Esbjerg Kommunes hjemmeside den 15. maj 2017.

VVM-anmeldelsen og afgørelsen er truffet efter den dagældende VVM-bekendtgørelse.

### **Internationale naturbeskyttelsesområder**

I henhold til § 6, stk. 1 i habitatbekendtgørelsen<sup>8</sup>, skal der foretages en vurdering af, om ændring af belyvningstidsrummet for helikoptere i sig selv, eller i forbindelse med andre planer og projekter, kan påvirke et Natura 2000-område væsentligt.

Revurderingen er ikke omfattet af bestemmelserne i habitatbekendtgørelsen.

<sup>7</sup> Bekendtgørelse nr. 1440 af 23. november 2016 om vurdering af visse offentlige og private anlægs virkning på miljøet (VVM) i medfør af lov om planlægning

<sup>8</sup> Bekendtgørelse nr. 1595 af 6.12.2018 om udpegnings og administration af internationale naturbeskyttelsesområder samt beskyttelse af visse arter

Nærmeste Natura 2000-områder:		Afstand
EF-fuglebeskyttelsesområde:	F51 Ribe Holme og enge med Kongeåens udløb	6,5 km
	F57 Vadehavet	7,6 km
Habitatområde	H239 Alslev Ådal	6,4 km
	H78 Vadehavet med Ribe Å, Tved Å og Varde Å vest for Varde	6,5 km
	H79 Sneum Å og Holsted Ådal	7,2 km

Esbjerg Lufthavn ligger ikke indenfor Ramsarområde



Industrimiljø har vurderet, at ændringen af beflyvningsstidsrummet ikke vil påvirke nogen af ovennævnte områder væsentlig, og at der derfor ikke skal foretages en nærmere konsekvensvurdering af projektets virkninger på Natura 2000-områder under hensyn til bevaringsmålsætningen for de pågældende områder.

Vurderingen bygger bl.a. på, at ændringen ikke vil medføre øget lufttrafik.

#### Artsbeskyttelse – bilag IV-arter

I henhold til § 10 stk. 1 i habitatbekendtgørelsen om udpeging og administration af internationale naturbeskyttelsesområder samt beskyttelse af visse arter, skal der foretages en vurdering af projektet iht. Habitatdirektivets bilag IV-arter (artsbeskyttelse).

På habitatdirektivets bilag IV er nævnt en lang række arter, som kræver en særlig beskyttelse. En fortegnelse over de i Danmark hjemmehørende arter findes i habitatbekendtgørelsens bilag 11. Listen omfatter både planter og dyr, og beskyttelsen gælder både for arternes yngle- og rasteområder. I Esbjerg Kommune er der kendskab til forekomst af følgende bilag IV-arter: Birkemus, snæbel, løgfrø, spidssnudet frø, strandtudse, markfirben, odder, småflagermus og grøn mosaikguldsmed.

Der er på lufthavnens område og i umiddelbar nærhed heraf ikke registreret bilag IV-arter og det vurderes, at ændringen ikke vil beskadige eller ødelægge yngle- eller rasteområder i det naturlige udbredelsesområde for de dyrearter, der er optaget i habitatdirektivets bilag IV, litra a) eller ødelægge de plantearter, som er optaget i habitatdirektivets bilag IV, litra b) i alle livsstadier.

En meget stor del af helikoptertrafikken på Esbjerg Lufthavn flyver til off-shore aktiviteterne på Nordsøen og til havvindmøllerne på Horns Rev. Herved passerer helikopterne Vadehavet. I bestemmelse for civil luftfart BL 7-15, om flyvning over særligt støjfølsomme naturområder i Danmark, er fastlagt, at overflyvning af Vadehavet som hovedregel skal ske i en højde af mindst 1.000 fod.

## **Indretning og drift**

Esbjerg Lufthavn ejes af Esbjerg Kommune.

Lufthavnens start- og landingsbane er en asfaltbane med en længde på 2.599 meter og en bredde på 45 meter. Banebetegnelserne er 08 (vestlig baneende) og 26 (østlig baneende), svarende til de geografiske retninger 80° og 260°.

Esbjerg Lufthavns driftstider er normalt i tidsrummet fra kl. 6 - 23 på hverdage, kl. 7 - 20 på lørdage og kl. 7 - 23 på søndage. På helligdage vil aktivitetsniveauet som udgangspunkt være som på den pågældende ugedag. Lufthavnen har i mindre omfang også aktiviteter om natten, f.eks. i forbindelse med forsinkede dagsflyvninger, ankomst af redningshelikoptere og militære flyvninger.

Lufthavnen er indrettet med en terminalbygning, opført i 1971/78 beliggende på adressen John Tranums Vej 20, 6705 Esbjerg Ø. Der er adgang for gæster fra terminalbygningens sydside (landside), mens airside (forplads/landingsbane mv) er beliggende nord for terminalbygningen.

På landside er der ud for terminalbygningen anlagt 3 befæstede parkeringsanlæg – P<sub>1</sub> på 12.800 m<sup>2</sup>, med plads til 484 biler, P<sub>2</sub> på 2.000 m<sup>2</sup> med plads til 80 biler og P<sub>3</sub> med et forholdsvist nyt parkeringsanlæg længst mod vest, på 6.500 m<sup>2</sup> med plads til 220 biler. Endvidere er der anlagt et mindre parkeringsområde vest for terminalbygningen ved fragtbygningen beregnet til ansatte.

Terminalbygningen er indrettet med administration og kontroltårn i den vestlige ende, ankomst og afrejseterminal og cafeteria, trafikkontor, security-område og dragthal.

Lufthavnen har garager til vintermateriel og redningsmateriel, samt værkstedsbygning og fragtbygning. Der er ligeledes hangarer, værkstedsbygninger, kontorer og lager til tilknyttede virksomheder/operatører.

Nord for terminalbygningen er der anlagt en ca. 10.000 m<sup>2</sup> stor befæstet forplads, til parkering af fly og helikoptere i forbindelse med ankomst og afgang, samt læsning og losning. I tilknytning hertil asfalterede taxiveje, der forbinder forpladsen med landingsbanen. Øst for terminalbygningen er der anlagt en ca. 5.000 m<sup>2</sup> stor heliport, der fortrinsvis anvendes til parkering af mindre fly.

Bel-Air's hangar og administrationsbygninger ligger udenfor lufthavnens matrikler, men fra forpladsen er der direkte forbindelse til lufthavnens baneanlæg.

De væsentligste bygninger og anlæg, samt de væsentligste eksterne aktører på lufthavnen, fremgår af bilag 3.

### **Terminalaktiviteter**

*Læsning og losning mv.*

Hovedaktiviteterne i forbindelse med håndtering af fly og helikoptere sker på og i området omkring forpladsen, idet hovedparten af fly og helikoptere ledes til forpladsen af kontroltårnet. Det er således også her, der sker opstart af fly og helikoptere inden afgang, hvorefter disse taxier ud til startbanen, hvor starten foregår.

Aktiviteter med hensyn til bugsering, tankning, læsning og losning, afisning, starthjælp og groundpower mv. foregår således på forpladsen. Til læsning og losning anvendes eldrevne biler med bagagevogne.

Herudover foretages der almindelig vedligeholdelse af pladser, veje, baner, samt grønne arealer i form af græsklipning i sommerhalvåret, fejning, sweeping af regnvand, samt vinterbekæmpelse. Der anvendes motoriseret materiel.

Ved læsning/losning mv. i mørke er lufthavnens forplads kraftigt oplyst ved hjælp af LED-projektører monteret på standere.

### **Motorafprøvninger**

Der vil forekomme motorafprøvninger og motorvask i forbindelse med klargøring og servicering af fly/helikoptere. Motorafprøvninger vil primært foregå i dagperioden.

### **Vask og værkstedsaktiviteter**

Lufthavnen har indrettet en indendørs vaskehal i brandgaragen. Der er tale om manuel vask med højtryksrensere af materiel og køretøjer. Vask foregår hovedsagelig for lukket port. I forbindelse med afløbet i vaskehallen er der etableret en olieudskiller.

I værkstedsbygningen foretages nødvendig reparation af materiel og køretøjer, hvorunder der anvendes almindelige værktøjer, herunder forskellige elværktøjer. Der er etableret udsug i værkstedet og reparationer foregår normalt for lukket port. Der er ikke etableret afløb i værkstedet.

Hertil kommer hangarer fra øvrige operatører på lufthavnen, hvoraf nogle har værkstedsaktiviteter, se bilag 3.

### **Tankning af fly og køretøjer**

#### Dansk Fuels anlæg.

Anlægget ejes og drives af Dansk Fuel A/S, men betjenes af særlig uddannet personale fra Lufthavnen. Brændstofdepotet består af 5 nedgravede ståltanke med en kapacitet på hver 50.000 liter, hvoraf den ene tank er en spildtank. På depotets påfyldningsplads foregår indlevering af brændstof til depotet, samt udlevering til tankvognene, der anvendes til tankning af fly og helikoptere på de afgrænsede områder på forpladsen og på heliporten.

På påfyldningspladsen foregår der endvidere påfyldning af helikopterbrændstof på mobile tanke, der anvendes som brændstofdepoter på platformene i Nordsøen, så helikoptere kan tanke i forbindelse med returflyvninger. Flere gange ugentlig køres tanke på lastbil til Esbjerg Havn, hvor de udskibes til offshoreinstallationerne i Nordsøen.

Der er etableret olieudskillere på anlægget.

#### Tankning af fly

Tankning af større fly og helikoptere foretages kun på forpladsen eller på heliporten ved brug af 2 tankbiler med en kapacitet på hver 20.000 liter. Tankbilerne henter brændstoffet fra Dansk Fuels tankanlæg anlæg beliggende på airside øst for terminalbygningen. Tankbilerne tilkaldes når fly/helikoptere anmoder om tankning. Tankbilerne er sikret mod overløb ved påfyldning.

Selvbetjening i forbindelse med tankning af mindre fly/helikoptere foregår på heliporten, hvor der er opstillet et mindre mobilt tankanlæg. Tankanlægget, der har en kapacitet på 2000 liter, fyldes på Dansk Fuels anlæg.

Der foregår desuden tankning af helikoptere på forpladserne ved nogle af operatørers hangarer. Se bilag 3.

#### Tankning af køretøjer

På airside er der ud for værkstedsbygningen anlagt en mindre tankanlæg til tankning af lufthavnens køretøjer. Der er opstillet en stander i forbindelse med en nedgravet 8000 liters diesel tank.

Lufthavnens køretøjer er primært diesel eller el drevne køretøjer og benzin anvendes primært til vedligeholdelses materiel, hvorfor det købes på en tankstation og opbevares i dunke i værkstedsbygningen. Der opbevares maksimalt 60 liter ad gangen.

### **De-icing af fly**

I forbindelse med afisning af fly og helikoptere, anvendes særligt højtryksmateriel monteret på en lastbil. Som de-icer anvendes SafeWing, der er baseret på propylenglycol. Afisning tilbydes i vinterhalvåret og foretages på anmodning og efter behov. Der er anvendt mellem 1.300 – 7.200 l årligt gennem de sidste 10 år.

Afisning foretages alene på forpladsen. Spild af de-icer udledes ikke, men fordamper eller afledes som spildevand.

### **Vinterbekæmpelse**

På airside anvendes 2 forskellige typer, nemlig Aviform Solid (natriumformiat - fast form) og Aviform L50 (kaliumformiat - flydende). Vinterbekæmpelse på airside foretages efter behov i vinterhalvåret. Forbruget svinger fra år til år, afhængig af vejrliget. Der har gennem de sidste 10 år været fra 8 til 20 afisningsdage om året, med et forbrug på mellem 5.500 – 28.500 kg Aviform L50 og 100 – 1.800 kg Aviform Solid. Forbruget af urea ophørte i 2006.

På landsiden anvendes salt til vinterbekæmpelse.

Aviform L50 opbevares i ny (fra 2018) 25 m<sup>3</sup> dobbeltvægget lagertank med lækageovervågning. Der er opsat pullerter foran tanken, for at undgå påkørsel. Tanken har erstattet 5 tidligere opbevaringstanke. Aviform Solid opbevares i sække i vintergaragen.

### **Brandøvelsespladsen**

Umiddelbart nord for startbanen inden for lufthavnens område, er der anlagt en mindre øvelsesplads. Pladsen er, ifølge luftfotos, etableret mellem sommeren 2008 og sommeren 2010. Arealet er et ubefæstet græsareal.

Øvelsespladsen bliver brugt ca. 3 gange om måneden til test af Crashtender. Der anvendes maksimalt 30 liter skum pr måned. Ca. 4 gange om året øves brandslukning i gas-kan. Her bliver der brugt CO<sub>2</sub> eller pulver.

Øvelsespladsen er det kun til internt brug, dvs. lufthavnens personale eller brand- og redningstjeneste. Større brandøvelser foregår ikke på lufthavnens areal, men foretages på Billund Lufthavn eller flyvestation Karup.

Pladsen er etableret efter det i 2006 blev forbudt at anvende PFAS-holdige slukningsmidler. Før pladsen blev etableret, blev der ikke foretaget egentlige brandslukningsøvelser på Esbjerg Lufthavn, men kun evakueringsøvelser. De egentlige brandslukningsøvelser blev foretaget på Esbjerg Brandskole.

På den baggrund vurderes det, at jorden på brandøvelsespladsen ikke er PFAS-forurennet.

### **Støj**

Den væsentligste miljøbelastning fra Esbjerg Lufthavn er støj.

Støjen fra lufthavnen kan opdeles i fire typer støj:

- Støj fra fly i forbindelse med start og landing.
- Maksimalværdien af det A-vægtede lydtrykniveau ( $L_{Amax}$ ) i forbindelse med beflyvning og taxikørsel om natten.
- Støj fra terminalaktiviteter.
- Støj i forbindelse med særlige flyaktiviteter.

#### **Støj fra fly i forbindelse med start og landing.**

Støjbelastningen af omgivelserne fra starter og landinger beregnes efter DENL-metoden (Day, Evening, Night – Level), hvor den tilhørende beregningsenhed er  $L_{DEN}$ .

$L_{DEN}$  er et udtryk for støjen i et middeldøgn med særlige tillæg for operationer i henholdsvis aften- og natperioden. Resultatet efter beregning med DENL-metoden angiver kurver med den geografiske udbredelse af støjbelastningen fra lufthavnen i 5 dB intervaller.

I Tabel 1 er vist Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier for støj i forbindelse med start og landing.

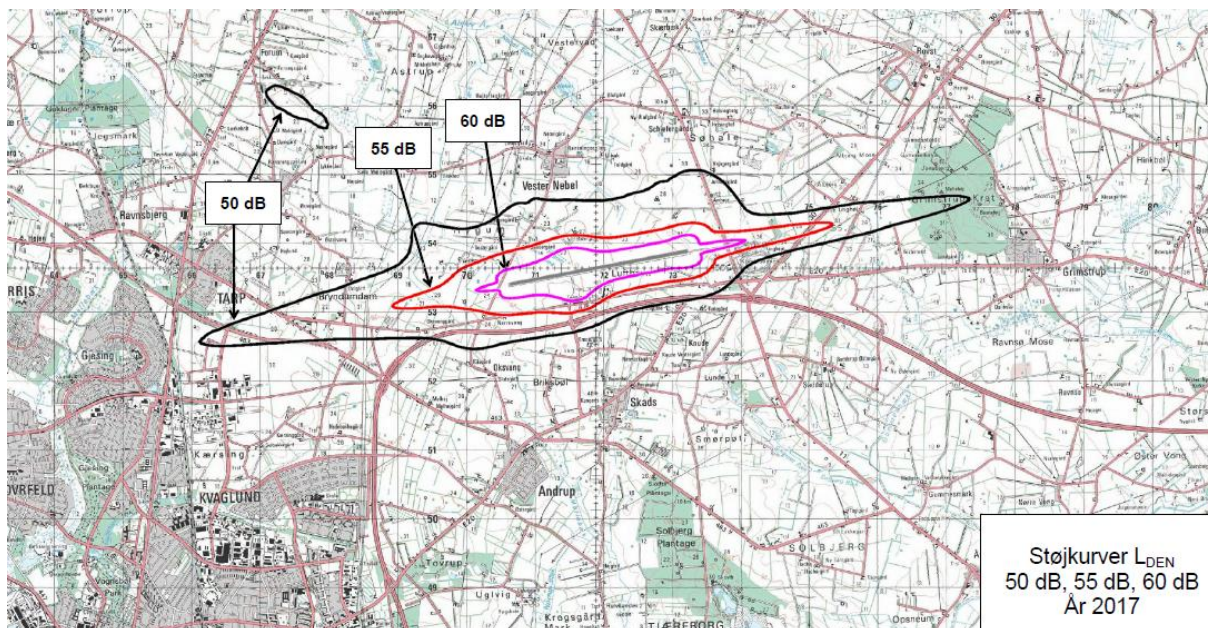
Arealanvendelse	Støjgrænse
Boligområder og følsomme bygninger til offentlige formål (skoler, hospitaler plejehjem o.l.)	55 dB
Spredt bebyggelse i det åbne land	60 dB
Liberale erhverv (hoteller, kontorer o.l.)	60 dB
Rekreative områder med overnatning (sommerhuse, kolonihaver, campingpladser o.l.)	50 dB
Andre rekreative områder uden overnatning	55 dB

*Tabel 1 Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier udendørs for flystøj fra starter og landinger, inkl. taxikørsel til og fra standpladser, for lufthavne. (Tabel 4.1 i flystøjvejledningen)*

Acoustica har for Esbjerg Lufthavn udarbejdet en støjrapport<sup>9</sup> med beregning af  $L_{DEN}$  for forventet aktivitet 2017. Resultatet fremgår af Figur 1 og det viser, at vilkåret for  $L_{DEN}$  fortsat kan overholdes.

<sup>9</sup> Esbjerg Lufthavn, Flystøj 2017. Rapport nr. P8.004.12 dateret 22. marts 2012. Grontmij/Acoustica





Figur 1  $L_{DEN}$ -beregning 2017 for Esbjerg Lufthavn

For at sikre lufthavnens udviklingsmuligheder er det altafgørende, at det eksisterende støjkonsekvensområde for lufthavnen, som udlagt i Kommuneplan 2018-2030, fastholdes, så der ikke bliver planlagt støjfølsom anvendelse i området omkring lufthavnen. Støjkonsekvensområdet er fastlagt ud fra maksimalværdien af støj fra flyvninger om natten, som fastsat i den tidligere miljøgodkendelse, og fremgår af bilag 3. Støjkurven for  $L_{DEN}$  ligger indenfor støjkonsekvensområdet.

Flyvning "en route", dvs. når flyene har opnået flyvehøjde i overensstemmelse med højdebestemmelserne i luftfartsreglerne<sup>10</sup>, er ikke omfattet af regulering efter støjgrænser.

Vilkåret om støjbelastningen ( $L_{DEN}$ ) fra starter og landinger videreføres uændret i denne godkendelse.

TDENL-værdien er et udtryk for den samlede støjbelastning fra starter og landinger omkring lufthavnen udtrykt ved ét enkelt tal (støjkontrolltal) i modsætning til DENL-metoden, som angiver en geografisk fordeling. Tallet angiver den samlede lydenergi fra alle flyoperationer, der i gennemsnit pr. døgn rammer arealet omkring lufthavnen. Værdien bruges primært til at vurdere udviklingen i støjbelastningen. TDENL-værdien er således en kontrolværdi, der beregnes med et givent interval. Beregning af TDENL er noget enklere end beregning af  $L_{DEN}$ , hvorfor metoden ofte bruges til en hyppigere kontrol.

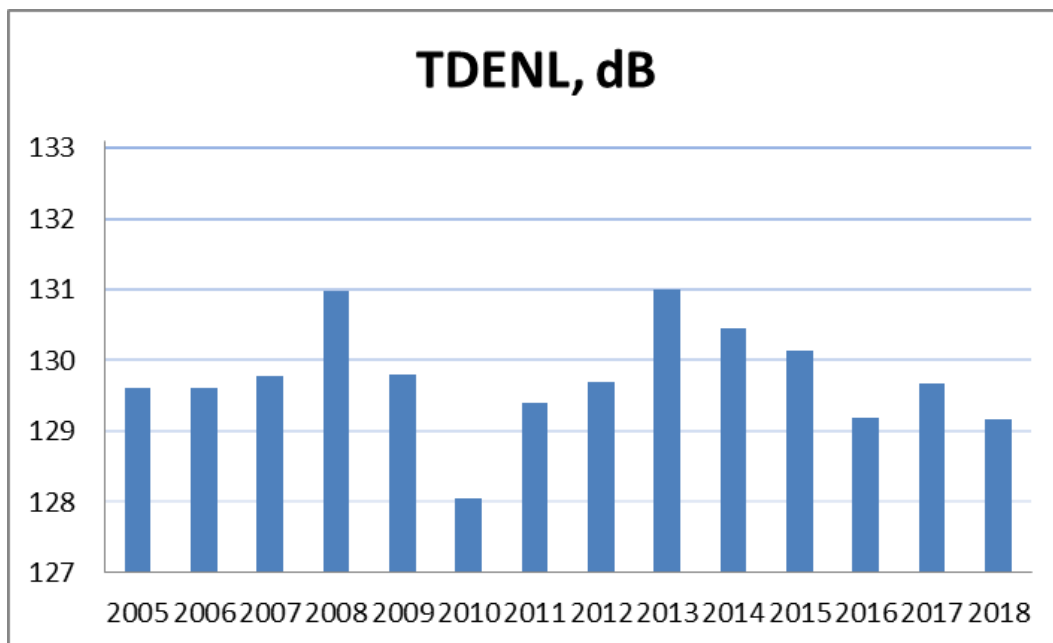
I Figur 2 er vist den årlige udvikling i TDENL-værdien, beregnet for de 3 travleste måneder i hvert kalenderår.

Støjkontrolltallet fastholdes til 133,1 dB, for at sikre lufthavnens udviklingsmuligheder, og egenkontrollkravet til beregning af støjkontrolltallet fastholdes ligeledes.

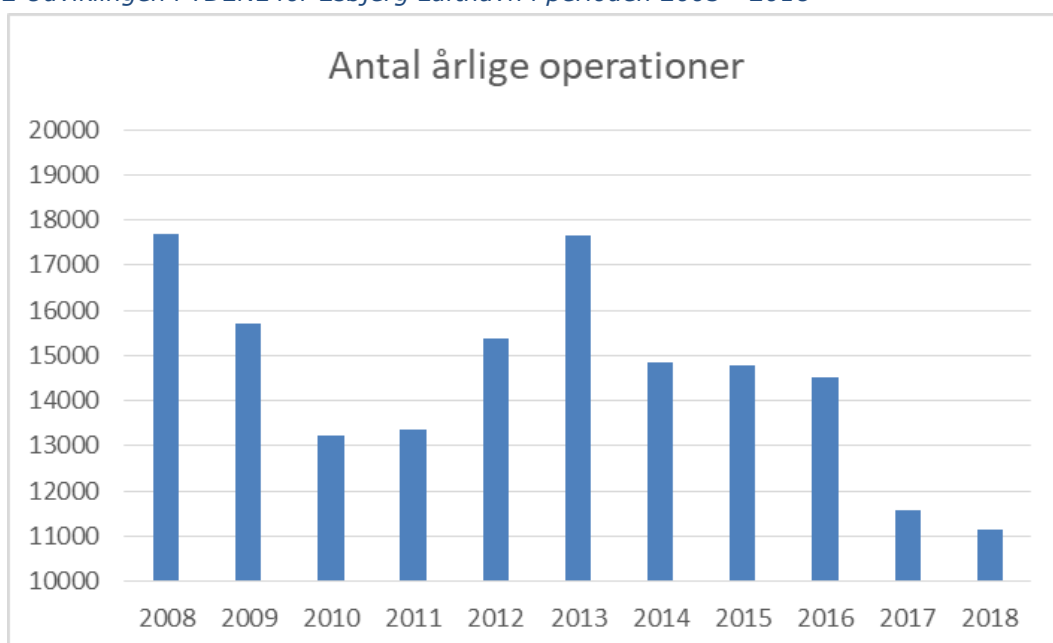
Det årlige operationsantal i perioden 2008 – 2018 fremgår af Figur 3.

Lufthavnen forventer en stigning i det årlige antal flyoperationer, i forhold til nuværende niveau, dels som følge af et øget antal operationer på Nordsøen, opstart af eventuelle nye ruter, men også ud fra et ønske om kunne håndtere egentlige fragtflyvninger. På den baggrund er støjrapporten baseret på en prognose for den fremtidige flytrafik på 17.000 årlige operationer pr. år for fastvingede fly og 10.000 operationer pr. år for helikoptere - i alt 27.000 operationer.

<sup>10</sup> BL 7-1 "Bestemmelser om luftfartsregler" og BL 7-15 "Bestemmelser om flyvning over særligt støjfølsomme naturområder i Danmark



Figur 2 Udviklingen i TDENL for Esbjerg Lufthavn i perioden 2005 - 2018



Figur 3 Udviklingen i operationstal for Esbjerg Lufthavn i perioden 2008 - 2018

Egenkontrolvilkår fra den tidligere miljøgodkendelse videreføres, med mindre justeringer, herunder at indberetningshyppigheden ændres fra kvartalsvis til årligt, da der i den forløbne periode ikke er sket overskridelser af de vilkår, hvor der har været krav til indberetning.

#### **Maksimalværdi af støj fra flyvning om natten.**

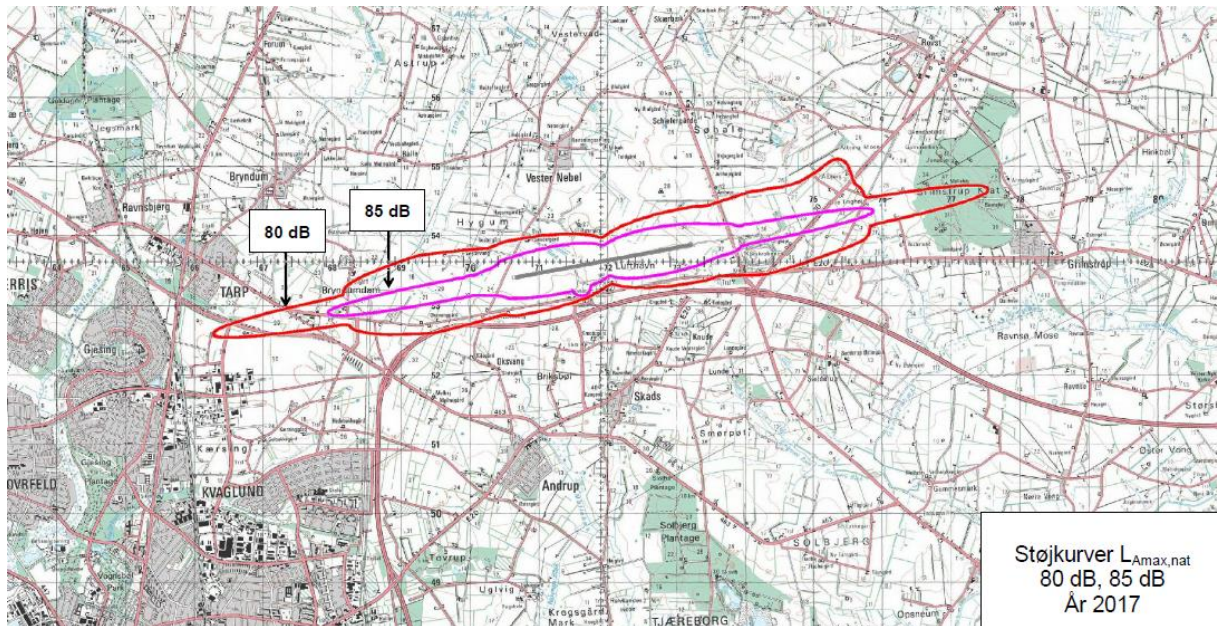
Miljøstyrelsens vejledende maksimalværdi om natten, i boligområder og rekreative områder med overnatning, er for starter og landinger 80 dB, og for taxikørsel i forbindelse med starter og landinger 70 dB.

Der er foretaget en beregning af den maksimale støjbelastning for starter og landinger om natten. Støjkurverne for  $L_{Amax,nat}$  fremgår af Figur 4 og kurverne for  $L_{Amax,nat,taxi}$  fremgår af Figur 5. Beregningerne er foretaget med udgangspunkt i den mest støjende flytype. Beregningerne viser, at vilkåret for maksimalværdi om natten fortsat kan overholdes

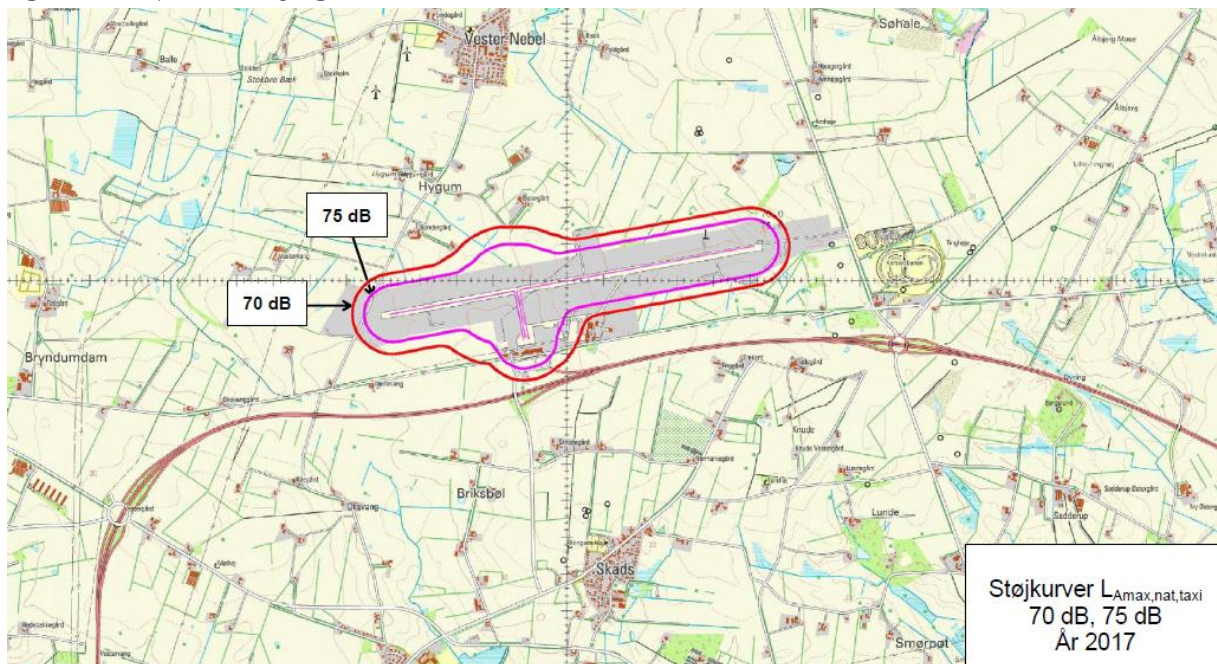
Beregningerne viser, at der ikke vil være nogen boligområder eller rekreative områder med overnatning, der belastes med maksimalværdier over 80 dB i forbindelse med start og landing. Beregningerne viser også, at der ikke er boligområder eller enkeltboliger i landområder, som blev påvirket af maksimalværdier på mere end den anbefalede grænseværdi på 70 dB(A) for taxikørsel i forbindelse med start og landing om natten.

Vilkåret om maksimalværdi ved starter og landinger videreføres uændret i denne godkendelse, i overensstemmelse med flystøjsvejledningen<sup>2</sup>.

Det er en forudsætning, at der ikke anvendes flytyper, som er mere støjende end den flytype der er anvendt i beregningen, hvorved den fastsatte maksimalværdien kan overholdes.



Figur 4  $L_{Amax,nat}$  for Esbjerg Lufthavn



Figur 5  $L_{Amax,nat,taxi}$  for Esbjerg Lufthavn

### **Støj i forbindelse med særlige flyaktiviteter:**

Visse former for flyvning opfattes i følge flystøjsvejledningen<sup>2</sup> som aktiviteter med særlig genevirkning.

Disse særlige flyaktiviteter omfatter faldskærmsflyvning, visuelle landingsøvelser (VFR) i forbindelse med skoleflyvning med alle typer civile fly (jet- og propelfly), flyvning med ultralette fly, kunstflyvning og rundflyvning.

Af ovennævnte særlige flyveaktiviteter er det kun VFR-skoleflyvning der foregår på Esbjerg Lufthavn.

Støjbelastningen fra starter og landinger i forbindelse med skoleflyvning indgår i lufthavnens støjberegning<sup>9</sup>. Heraf fremgår, at der årligt forventes udført 3.500 skoleflyvningsoperationer, hvoraf VFR-flyvning med større jet- og propelfly vil udgøre knap 600 operationer og IFR-flyvning (instrumentflyvning) vil udgøre under 100 operationer.

I rapportens støjberegninger er VFR-flyvning – i overensstemmelse med flystøjsvejledning<sup>2</sup> - tildelt et særligt støjtillæg i aftenperioden, samt i weekender. Som grundlag for beregningerne er forudsat, at der ikke foregår skoleflyvning i natperioden.

I den hidtidige miljøgodkendelse har der været lagt tidsmæssige restriktioner på skoleflyvning, således at skoleflyvning, ikke må finde sted i perioden kl. 22<sup>00</sup> - kl. 7<sup>00</sup>, og skoleflyvninger med store eller støjende fly må ikke finde sted på hverdage mellem kl. 19<sup>00</sup> – 22<sup>00</sup>, samt i weekender, i perioden 1. maj – 30. september. Det var ligeledes fastsat, at antallet af skoleflyvninger, med store eller støjende fly, ikke måtte overstige 180 operationer indenfor et døgn, 1.000 – 1.200 operationer indenfor en måned og 2.400 operationer indenfor et kalenderår. Restriktionerne mht. antal skoleflyvningsoperationer stammer tilbage fra en tidligere miljøgodkendelse fra 1992, hvor der var mulighed for op til 9.600 skoleflyvningsoperationer årligt med store jetfly.

Det vurderes fortsat nødvendigt at videreføre begrænsninger i forhold til VFR-flyvning, men da det forventede antal IFR-flyvninger, især for store fly, er væsentligt reduceret i forhold til tidligere, vurderes den del af vilkårene der vedrører IFR-flyvning ikke længere at være nødvendige. Det vurderes ligeledes ikke nødvendigt at videreføre vilkår om offentliggørelse af oplysninger om skoleflyvningsforløb på lufthavnens hjemmeside, pga. det begrænsede omfang.

Esbjerg Kommune har siden den hidtidige miljøgodkendelse blev meddelt i 2004 ikke modtaget klager over skoleflyvning.

Det tidligere vilkår om, at skoleflyvning kun må finde sted i perioden kl. 7<sup>00</sup> – 22<sup>00</sup> videreføres. Dette fremgår ligeledes af AIP'en for Esbjerg Lufthavn<sup>11</sup>.

Det tidligere vilkår, om at skoleflyvning med store jetfly kunne måtte finde sted med jetfly der opfylder betingelserne i ICAO annek 16, kapitel 3, bortfalder, da de tidligere kapitel 2-fly, som var baggrunden for at vilkåret blev stillet, ifølge EU-direktiv er blevet udfaset. Dette fremgår også af AIP'en for Esbjerg Lufthavn.

Reguleringen af skoleflyvning videreføres, dog således, at det fremover alene gælder VFR-flyvning med store og støjende fly. Det præciseres at reguleringen gælder jet- og propelfly, i overensstemmelse med flystøjsvejledning<sup>2</sup>.

Vilkåret om skoleflyvning med store og støjende fly i perioden 1. maj – 30. september videreføres for så vidt angår VFR-landingsrunder. For at sikre, at omfanget af VFR-landingsrunder ikke går ud over hvad der er forudsat i støjberegningen, fastsættes der vilkår om maksimalt 600 VFR-operationer med store og støjende fly. Vilkår om journalføring vedrørende skoleflyvning videreføres.

Der har været tvivl om, hvorvidt skoleflyvning med helikoptere har været omfattet af den hidtidige miljøgodkendelse, hvorfor Esbjerg Lufthavn i egenkontrollen har medregnet helikoptere. I henhold til flystøjsvejledning<sup>2</sup> omfatter særlige flyaktiviteter visuelle landingsøvelser med jet- og propelfly, da det giver anledning til cirkulering i relativt faste baner rundt om lufthavnen. Landingsøvelser med helikoptere falder derfor ikke ind under begrebet "særlige flyaktiviteter" og skal således ikke fremover indberettes.

### **Helikopterflyvning**

Der blev i forbindelse med miljøgodkendelsen af 10. august 2004 indført miljøtilpasning af helikopterflyvningen til oliefelterne på Nordsøen, således, at helikopterens ud- og indflyvningshøjde, ved VFR-flyvning, blev øget til 2.000 fod. Det blev ligeledes sikret, at helikopterne – under nødvendig hensyntagen til passagerens komfort - hurtigst muligt stiger til flyvehøjden, ligesom nedstigning fra flyvehøjden skal ske så tæt på lufthavnen som muligt. Dette indebærer, at man under opstigning skal anvende en climb rate på 1.000 fod/min, ved en fremdriftshastighed på 85 knob, hvor der tidligere blev anvendt en climb rate på 700 fod/min. ved en hastighed på 90 knob. Ved landing fastholdes flyvehøjden indtil nedstigning kan ske under en vinkel på 6 grader, hvilket svarer til 500 fod/minut, idet denne decent er den maksimalt acceptable af hensyn til passagerernes komfort.

Disse regler er blevet indskrevet i AIP for Esbjerg Lufthavn.

Der er 4 flyveveje, A-D, til og fra installationer på Nordsøen. Ved VFR-flyvning er A og D er de primære udflyvningsveje til oliefelterne på i Nordsøen og C og D er de primære

---

<sup>11</sup> Aeronautical Information Publication. AD 2 – EKEB - 1

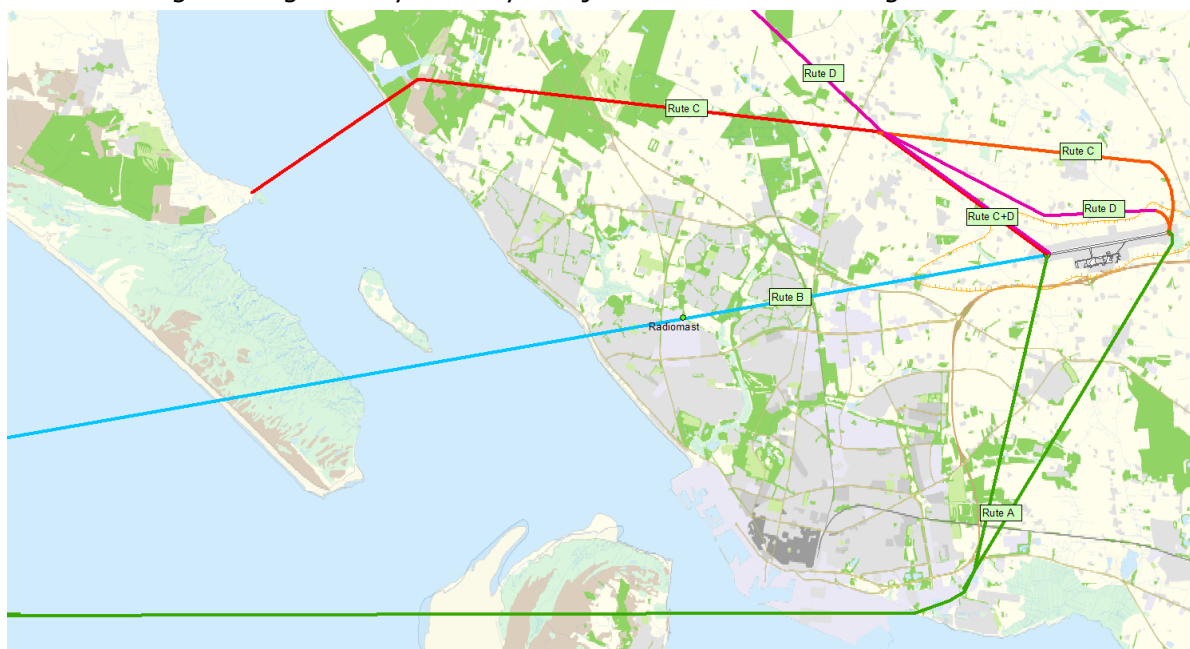
indflyvningsveje. Rute C er ud- og indflyvningsrute til vindmøllerne på Horns Rev. Dette fremgår ligeledes af AIP for Esbjerg Lufthavn. Rute B anvendes primært ved IFR-flyvning. Forudsætningerne i støjrapporten om anvendelse af flyveveje er:

Rute	A	B	C	D
Operationer	17%	26%	33%	24%

hvilket er i god overensstemmelse med de seneste års registreringer, som lufthavnen har fremsendt.

Der vil forekomme en vis spredning omkring de enkelte flyveveje. Spredningen indgår i støjberegningen<sup>9</sup>.

Lufthavnen registrerer offshore-trafikkens fordeling på flyvevejene, samt banebenyttelse. Vilkår om registrering af benyttede flyveveje videreføres i denne godkendelse.



Figur 6 Flyveruter til og fra Esbjerg Lufthavn, for helikopterflyvninger til Nordsøen

#### Ændring af vilkår for helikopterflyvning i natperioden

I forbindelse med revurderingen har Esbjerg Lufthavn anmodet om at vilkår 13 i den hidtidige miljøgodkendelse kan bortfalde, idet der er et stigende behov for flyvninger uden for Lufthavnens almindelige åbningstid.

Lufthavnen begrundet anmodningen således:

*"Den nugældende miljøgodkendelses vilkår 13 udgør en hindring for, at lufthavnens operatører har mulighed for at operere uden for tidsrummet kl. 07.00-22.00. I henhold til Miljøstyrelsens vejledning nr. 5/1994 om "Støj fra flyvepladser" fremgår det under afsnit 12.3 "Vilkår for godkendelse" side 129 næstsidste afsnit at "... man kan derimod ikke generelt forbyde operationer med bestemte flytyper på offentlige flyvepladser, hvis flyene opfylder gældende støjcertificeringsbestemmelser i Danmark". Udviklingen af fly går i den miljømæssige rigtige retning, hvorfor støjbelastningen fra disse fly alt andet lige vil falde i takt med denne udvikling. Lufthavnen er derfor af den opfattelse, at vilkår 13 er unødigt begrænsende i forhold til Lufthavnens operationsmuligheder og at det vil være tilstrækkeligt at kræve at kontrolværdien for den maksimale støjbelastning TDENL ikke overskrides".*

#### Industrimiljø vurdering af ændring af vilkår for helikopterflyvning i natperioden

Det fremgår af flystøjvejledningen, at TDENL-metoden kan anvendes til opstilling af fleksible vilkår, der gør det muligt at ændre trafikforholdene, uden at den godkendte støjbelastning overskrides.

Miljøstyrelsen anbefaler i dag desuden, at der udarbejdes "rummelige miljøgodkendelser", jf. Miljøstyrelsens digitale godkendelsesvejledning afsnit 5.10<sup>12</sup>.

Vejledningen siger herom:

<sup>12</sup> <http://miljogodkendelsesvejledningen.dk/opslag/510-rummelige-miljogodkendelser/>

*”Miljøgodkendelser kan gøres rummelige med nuværende lovgivning, og mere rummelige miljøgodkendelser bør fremmes, bl.a. fordi der derved kan skæres ned på antallet af godkendelser. ... Emissionsvilkår vil i mange tilfælde give større rummelighed for virksomheden end driftsvilkår”.*

Og Natur- og Miljøklagenævnet har i afgørelse NMK-10-00701, i sag om Aarhus Lufthavn, anført, at *”Når en virksomhed i støjmæssig henseende er godkendt med en bestemt støjmæssig ramme, forstået som støjgrænseværdierne, så har virksomheden tilladelse til at indrette og drive virksomhed på betingelse af, at støjgrænserne overholdes. ... Hvis støjgrænserne overholdes, er der netop som udgangspunkt ikke tale om væsentlige gener for omgivelserne i miljøbeskyttelseslovens forstand”.*

I rapporten Esbjerg Lufthavn, Flystøj 2017<sup>9</sup> forudsættes, at 5% af helikopteroperationerne (svarende til 500 operationer/år) foregår i natperioden og det indgår i det beregnede støjkontrolltal. Såfremt antallet overstiger 500 operationer/år, forudsættes det, at der skal udarbejdes ny støjberegning.

Da støjkontrolltallet i vilkår 9 (TDENL = 133,1 dB) fastholdes, vurderes det, at selvom den tidsmæssige begrænsning for helikopterflyvning bortfalder, vil det ikke medføre væsentlige støjgener i omgivelserne.

$L_{Amax,nat}$  ændres ikke, selvom der kommer flere operationer i natperioden, da det er den mest støjende flytyper der indgår i beregningen. Antallet af operationer indgår ikke i beregningen af  $L_{Amax,nat}$ .

Afgørelse om bortfald af det hidtidige vilkår 13 meddeles i henhold til miljøbeskyttelseslovens § 33.

Industri miljø har foretaget VVM-screening af det ansøgte, og har afgjort, at ændringen ikke antages at kunne påvirke miljøet væsentligt. Afgørelse om at ændringen ikke er VVM-pligtig blev offentliggjort den 15. maj 2017.

Da lufthavnen fik et akut behov for at kunne påbegynde helikopterflyvning før kl. 7, blev der den 29. marts 2019 meddelt midlertidig tillægsgodkendelse til at starte helikopterflyvning fra kl. 6<sup>00</sup>. Den midlertidige tilladelse bortfalder ved meddelelsen af denne afgørelse.

### **Terminalstøj:**

Ved terminalstøj forstås udendørs støj fra andre aktiviteter på flyvepladsen end starter og landinger, f.eks. motorafprøvninger og øvrige aktiviteter på lufthavnens område.

Taxikørsel, APU-drift og opstarts- og nedlukningsprocedurer, som er nødvendige i forbindelse med start og landing, regnes ikke som terminalstøj.

Det fremgår af flystøjsvejledningen<sup>2</sup>, at terminalstøj skal vurderes med udgangspunkt i de vejledende støjgrænser i Miljøstyrelsens støjvejledning<sup>13</sup>.

I forbindelse med udarbejdelse af plangrundlaget for erhvervsområdet umiddelbart syd for lufthavnen (lokalplan 10-030-0002), fik Esbjerg Kommune udarbejdet en støjrapport<sup>14</sup> vedrørende lufthavnens terminalstøj. Rapporten viste, at de vejledende støjgrænserne for det åbne land kan overholdes, men at der i erhvervsområdet umiddelbart syd for heliporten, selv efter etablering af støjafskærmning, vil være områder, hvor der vil forekomme overskridelser af 55 dB(A) (den vejledende støjgrænse for kontorbyggeriet indenfor området).

Dette er der taget højde for i lokalplanen, idet der er stillet krav om, at kontorbyggeriets facader skal udføres, så støj fra lufthavnen dæmpes til 40 dB(A) indendørs, og at udendørs opholdsarealer skal afskærmes, så støj i opholdsområderne ikke overstiger 55 dB(A).

I stedet for at fastsætte støjgrænser overfor lokalplanområdet fastsættes vilkår om at der skal være etableret støjvold (topkote 34) med en mindst 2,44 m støjskærm, i overensstemmelse med lokalplanen.

<sup>13</sup> Miljøstyrelsens vejledning nr. 5/1984. Ekstern støj fra virksomheder

<sup>14</sup> Esbjerg Lufthavn, Ekstern støj fra terminalaktiviteter. Rapport nr. T5.004.10. dateret 30. marts 2010. Grontmij|Carl Bro, Acoustica



I forbindelse med drift af flyværksteder, vil der forekomme afprøvning af flymotorer uden dørs. Disse afprøvninger foregår primært i dagtimerne på hverdage. Såfremt der opstår en situation, hvor en motor havarerer i et fly, der skal benyttes den efterfølgende dag, kan der forekomme motorafprøvning i nattetimerne.

Efter helikopterflyvning over Nordsøen kan det til tider være nødvendigt at foretage motorvask for bortspuling af saltpartikler. En motorvask foregår med motoren i tomgang og varer ca. en halv time.

Natperioden blev i den tidligere miljøgodkendelse fastsat fra kl. 23<sup>00</sup> – 7<sup>00</sup>, da der var behov for at kunne udføre motorvask indtil kl. 23, hvilket foregår under lave motoromdrejninger. Dette videreføres i nærværende afgørelse.

Herud over videreføres det hidtidige vilkår vedrørende støjgrænser for terminalstøj, fastsat i overensstemmelse med Miljøstyrelsens vejledende grænseværdierne, samt vilkår om motorafprøvning og motorvask i natperioden.

#### Fugle- og vildtbekæmpelse

Lufthavnen er, som led i den daglig drift, forpligtet til løbende at foretage fugle- og vildtbekæmpelse. Bekæmpelsen fast umiddelbart før ankomst og afgang af fly med jetmotor, og herudover efter behov. Der anvendes skræmmeskud fra skræmmepestol og optaget lyd med skræmmeskrig. Herudover foretages der med mellemrum egentlig jagt med haglevær. Esbjerg Lufthavn har en reguleringstilladelse fra Naturstyrelsen, som fornyes årligt.

Industri miljø vurderer ikke, at der er behov for at fastsætte vilkår angående fugle- og vildtbekæmpelse.

#### **Til- og frakørselsforhold**

Leverancer til og fra lufthavnen foregår normalt inden for lufthavnens åbningstid. Til- og frakørsel finder sted via Vestre Lufthavnsvej og John Tranums Vej.

Hovedparten af transporter til og fra Esbjerg Lufthavn består i 3-4 ugentlige leverancer til tankanlægget øst for terminalbygningerne og et tilsvarende antal ugentlige transporter af mobile tanke til flybrændstof. Herudover modtages der dagligt forsyninger til Lufthavnens Bistro. Endvidere er der flere daglige leverancer af mindre post og fragt til offshore installationerne, der leveres til lufthavnen med mindre varebiler og endelig 1-2 daglige transporter med større fragt, der leveres med lastbil direkte til fragthallen beliggende vest for brandgaragen.

Ændringen af beflyvningstidsrum medfører ikke øget trafikbelastning.

Det er Industrimiljøets vurdering, at til- og frakørselsforholdene ikke er forbundet med væsentlige gener for omgivelserne.

## **Luftforurening**

Lufthavnens emissioner til luften kan opdeles i tre grupper, henholdsvis emissioner fra jordanlæg (stationære afkast) og kørende materiel samt emissioner fra flytrafikken, herunder emissioner fra motorafprøvninger og taxikørsel.

### **Emissioner fra jordanlæg (stationære afkast)**

Lufthavnens bygninger opvarmes med fjernvarme.

Bygning 18 er opvarmet af et mindre oliefyr. Ved bygning 19 (KN Helicopters) er der et mindre træpillefyr på 26 kW. Skorstenene er etableret i overensstemmelse med bygningsreglementets bestemmelser. Det fremgår af Miljøstyrelsens luftvejledning<sup>15</sup>, at ved fyringsanlæg af den størrelse skal der ikke fastsættes emissionsgrænseværdier, men at afkastet alene skal være indrettet iht. bygningsreglementets bestemmelser.

I tilknytning til banebelysningen findes en dieseldrevet nødstrømsgenerator med indfyret effekt på 208 kW, som imidlertid kun er i drift et begrænset antal timer om året. Afkastet herfra er ført over tag på den bygning, hvor generatoren er opstillet.

Som anført ovenfor opvarmes lufthavnens bygninger med fjernvarme. De stationære kilder til luftforurening er således begrænset til henholdsvis afkast fra to mindre fyringsanlæg og udsugningsanlæg i tilknytning til værkstedsbygningen og hangarer.

Med baggrund heri vurderes lufthavnens stationære afkast, at være uden betydning for luftkvaliteten i omgivelserne.

### **Emissioner fra kørende materiel**

Lufthavnen råder over et forholdsvis begrænset antal køretøjer til handling, drift og vedligeholdelse samt brand- og redning. Brændstofforbruget er i 2014 opgjort til 24.130 l diesel og 2.500 l benzin.

Med baggrund heri vurderes emissionerne fra det kørende materiel, at være uden betydning for luftkvaliteten i omgivelserne.

### **Emissioner fra flytrafikken**

Som led i en VVM-redegørelse for udvidelse af Billund Lufthavn, har DMU i 1999 foretaget beregninger og vurderinger af luftforureningen fra lufthavnen. På grundlag heraf blev det sammenfattende konkluderet;

- *Forureningsudslippene fra Billund Lufthavn udgør en væsentlig del af det totale udslip i området. På grund af en effektiv spredning er lufthavnens bidrag til den lokale luftforurening dog beskedent og mindre end bidraget fra den lokale vejtrafik.*
- *På lufthavnsområdet vil der være forhøjede værdier af NO<sub>x</sub> nær startbanerne, men generelt lavere end man måler på mange befærdede veje i tæt bebyggede byområder. I udkanten af Billund by giver lufthavnen kun en forøgelse af NO<sub>x</sub>, der svarer til omkring 20 % af baggrundsniveauet. For den sundhedsskadelige del, NO<sub>2</sub>, er den relative forøgelse endnu mindre.*
- *På regional skala vil udslippet af kvælstofoxider fra lufthavnens eventuelle udvidelse kun bidrage marginalt til kvælstofdepositionen.*
- *Udslippet af CO vil forøges i takt med forbruget af brændstof, da der ikke forventes nogen form for rensning. Det vil på global skal give et bidrag til drivhuseffekten som er mindre end 2 ‰ af Danmarks samlede bidrag.*

Force Technology har i forbindelse med en revurdering af miljøgodkendelsen for Billund Lufthavn i 2011 foretaget supplerende beregninger af lufthavnens bidrag til kvælstofdeposition. Resultaterne heraf understøtter DMU's tidligere vurderinger af, at udslippet af kvælstofoxider kun bidrager marginalt på regionalt niveau.

Da antallet af flyoperationer på Billund Lufthavn, herunder antallet af motorafprøvninger og omfanget af taxikørsel med store fly, er noget større end på Esbjerg Lufthavn, vurderes det med baggrund i ovenstående, at Esbjerg Lufthavns bidrag til luftforurening, herunder kvælstofdeposition, er uden væsentlig betydning på såvel regionalt som lokalt niveau.

<sup>15</sup> Miljøstyrelsens vejledning nr. 2/2001. Luftvejledningen



## **Lugt**

Lugtemissionen fra flytrafikken stammer primært fra NO<sub>x</sub> og uforbrændt brændstof.

DMU har i samarbejde med Force Technology undersøgt lugtemissionen fra flytrafikken i Københavns Lufthavn. Lugtemissionen er her relateret til brændstofforbruget og omfatter en vurdering af hvordan lugtemissionen fordeler sig på de enkelte aktiviteter, der er knyttet til starter og landinger.

Det fremgår heraf, at taxikørsel og køkørsel sammenlagt udgør 93 % af den samlede lugtemission og at det maksimale lugtbidrag i Københavns Lufthavns omgivelser er beregnet til 59 LE/m<sup>3</sup>.

De vejledende grænseværdier for lugt er i Miljøstyrelsens lugtvejledning<sup>16</sup> nr. 4/1985 om begrænsning af lugtgener fra virksomheder angivet til 5-10 LE/m<sup>3</sup> i boligområder og 20-30 LE/m<sup>3</sup> i det åbne land.

Da antallet af flyoperationer på Københavns Lufthavn er markant større end på Esbjerg Lufthavn og da taxi- og køkørsel på Esbjerg Lufthavn er begrænset på grund af den forholdsmæssig store andel af helikopteroperationer, vurderes der ikke at være grundlag for at antage, at lufthavnens aktiviteter afstedkommer et lugtbidrag, der overstiger de vejledende grænseværdier.

Med baggrund i ovenstående er der alene fastsat vilkår om, at lufthavnens drift ikke må være forbundet med støv- eller lugtgener i omgivelserne, som af tilsynsmyndigheden skønnes væsentlige.

## **Jord, grundvand og overfladevand**

Den sydligste del af lufthavnen, omfattende terminalbygningen, GA-aktiviteter og forpladser, er kortlagt på vidensniveau 1 (V1) i henhold til jordforureningsloven<sup>17</sup>, og et mindre delområde er V2-kortlagt. Den største del af lufthavnsområdet er omfattet af kommunens områdeklassificering.

Dele af overfladevandet fra banesystemet nedsives på lufthavnens område.

Lufthavnen er i henhold til bekendtgørelse om udpegning af drikkevandsressourcer<sup>18</sup> beliggende i et område med drikkevandsinteresser (OD), men udenfor følsomme indvindingsområder og indvindingsoplande for almene vandforsyningsanlæg.

Udledningen af overfladevand sker til recipienterne Lufthavnsbækken/Stokbro bæk og Nebel Bæk. Lufthavnsbækken løber ud i Stokbro Bæk. Såvel Stokbro Bæk som Nebel Bæk har tilløb til Alslev Å, som løber ud i Varde Å. Varde Å munder ud i den nordlige del af Høbugt i Grådybs tidevandsområde. Miljømålet for overfladerecipienterne er "God økologisk tilstand".

### Spild i øvrigt. Opbevaringsforhold.

Der er stillet krav til opbevaring af olier og kemikalier så der ikke sker forurening af jord og grundvand.

Industrimiljø vurderer hermed, at opbevaring af olier og kemikalier, herunder farligt affald, vil det kunne ske uden risiko for forurening af jord og grundvand.

## **Spildevand**

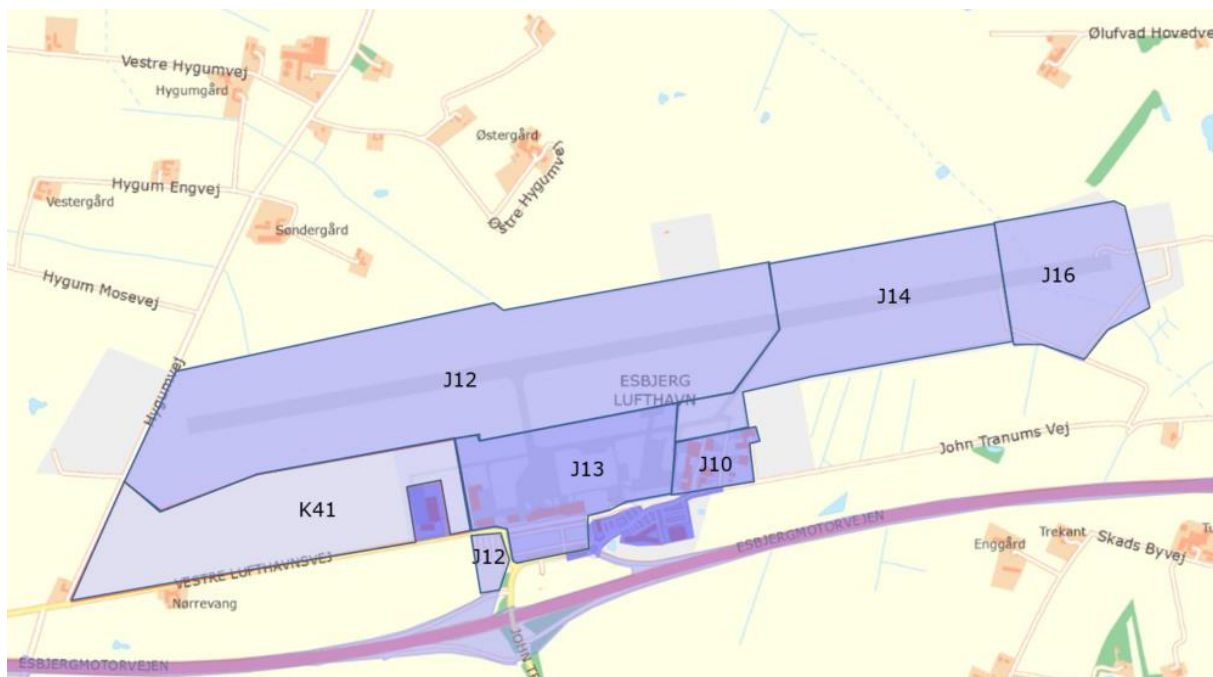
Lufthavnen er i henhold til Spildevandsplan 2016-2021 for Esbjerg Kommune beliggende i følgende kloakoplande:

- J12 (vestlige del af banesystemet, samt P<sub>3</sub>) med særskilt afledning af overfladevand til Lufthavnsbækken (udløb U1).
- J14 og J16 (østlige del af banesystemet) med særskilt afledning af overfladevand til Nebel Bæk (udløb U2 og U3).
- J10 og J13 (terminalbygningen, forplads, P<sub>1</sub> og P<sub>2</sub>, m.m.), der er spildevandskloakeret med afledning af spildevand til offentligt spildevandssystem og særskilt afledning af tag- og overfladevand til Lufthavnsbækken (udløb U1), og
- K41 ukloakeret areal syd for landingsbanen, primært markarealer.

<sup>16</sup> Miljøstyrelsens vejledning nr. 4/1985. Begrænsning af lugtgener fra virksomheder.

<sup>17</sup> Lovbekendtgørelse nr. 282 af 27.3.2017 om forurenede jord med senere ændringer

<sup>18</sup> Bekendtgørelse nr. 1420 af 28.11.2018 om udpegning af drikkevandsressourcer



### **Afledning af spildevand til Din Forsynings spildevandssystem:**

Esbjerg Lufthavn er tilsluttet offentlig kloak. Spildevand fra hangarer, værksteder, garager, teknik- og redningsbygning, samt sanitært spildevand, afledes til spildevandsforsynings-selskabets spildevandssystem i overensstemmelse med følgende tilslutningstilladelser:

- Tilslutningstilladelse til det offentlige kloaksystem efter miljøbeskyttelseslovens kap. 4 for Esbjerg Lufthavn, meddelt af Esbjerg Kommune den 16. september 1991,
- Rettelse til tilslutningstilladelse af 16. september 1991 for Esbjerg Lufthavn, meddelt af Esbjerg Kommune den 24. oktober 1991, og
- Tilladelse til etablering af ny benzin- og olieudskiller ved fragt og garagebygning, meddelt af Esbjerg Kommune den 16. december 1996.

Tilladelserne er forsat gældende, men bliver taget op til revurdering efterfølgende.

### **Udledning af overfladevand**

Udledning af overfladevand sker via 3 udløb, U1, U2 og U3. Placeringen af udløbene fremgår nedenfor. U1 har Lufthavnsbækken/Stokbro Bæk som recipient, mens Nebel Bæk er recipient for U2 og U3. Udledningen fra U1 til Lufthavnsbækken sker gennem nyt forsinkelsesbassin, etableret i 2018. Udledningen fra U2 og U3 til Nebel Bæk sker gennem to mindre forsinkelsesbassiner.

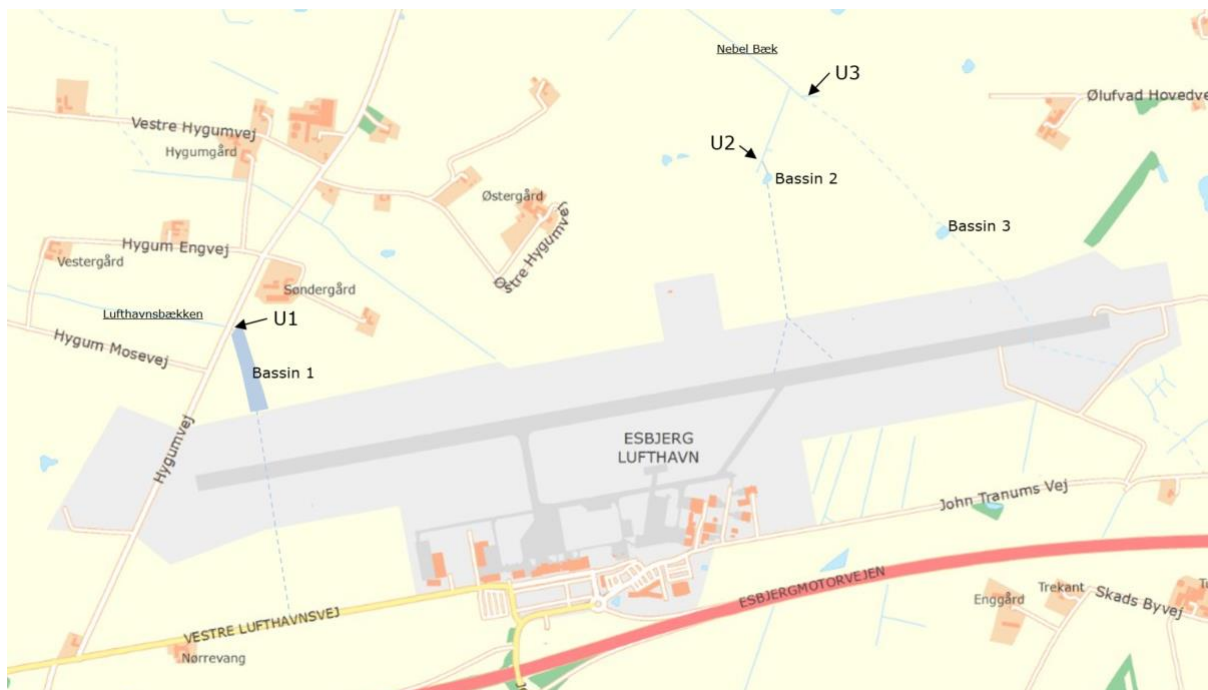
Lufthavnsområdet har et samlet befæstet og bebygget areal på ca. 25 ha, hvoraf start/landingsbanen udgør ca. 12 ha.

Foruden tag- og overfladevand udledes drænvand fra lufthavnen samt drænvand fra et over 100 ha stort landbrugsområde syd for lufthavnen til U1.

Overfladevandet vil have et indhold af forurenende stoffer fra aktiviteterne på lufthavnsområdet, der især skyldes afisning af start- og landingsbane, taxiveje og standpladser samt fly, der finder sted i perioden november-marts.

Afløbssystemet er langs start- og landingsbanen opbygget som et drænsystem, hvor drænelledninger er beliggende ca. 10 meter fra banekanten i en dybde af 1-2 meter. På de øvrige områder er der etableret opsamlingsriste langs randen af befæstelsen eller nedløbsbrønde.

Som følge af afløbssystemets opbygning vil en del af overfladevandsafledningen fra start- og landingsbanen ske via nedsivning til grundvandet. Hedeselskabet har, i forbindelse med udledningstilladelsen af 26. maj 1999, vurderer, at maksimalt 40 % af den samlede anvendte mængde afisningsmiddel tilføres overfladerecipienterne, mens dens resterende del omsættes eller nedsiver til grundvandet.



Fordelingen af det befæstede areal på de tre udløb er således:

Udløb nr.	Samlet areal/ha	Deloplade	ha
U1	17,84	Start/landingsbane vestlige del	7,72
		Taxivej/standpladser/Heliport	3,57
		Langtidsparkering	2,30
		Terminal bygninger og P-plads	4,25
U2	7,02	Start/landingsbane midterste del	2,77
		Taxivej, hangarer og øv bygninger	4,25
U3	1,44	Start og landingsbane østlige del	1,44

#### Tankning af fly

Brændstofpåfyldning af fly foregår primært på den sydlige del af standpladsen for store fly, samt på helikopterparkeringspladsen, på et område, hvor afledningen af overfladevand sker via olieudskillere til regnvandssystemet. Brændstofpåfyldning foregår udelukkende fra tankvogn.

På det sydvestlige hjørne af helikopterparkeringspladsen sker der endvidere tankning af små fly. Tankning sker fra en 2,5 m<sup>3</sup> tank placeret på det befæstede areal. Tanken er flytbar og opfyldning af tanken sker på brændstofdepot på lufthavnen. Udledningen af overfladevand fra helikopterstanden sker via olieudskillere.

Herudover sker der tankning af helikoptere på afgrænset område foran bygning 8 (NHV's hangarer). Tankning sker fra tankbil. Overfladevand fra disse arealer afledes via koalescensudskillere til regnvandssystemet. Vilkår fra tidligere godkendelser videreføres.

Ved bygning 19 (KN Helicopters) er der ligeledes etableret et afgrænset område, hvor der kan tankes helikoptere. Overfladevand fra dette areal afledes via koalescensudskillere til regnvandssystemet. Vilkår fra tidligere godkendelser videreføres.

Der vil ligeledes blive etableret et tankningsareal foran bygning 18, som opfylder nedenævnte krav.

Der fastsættes generelt vilkår om at afledning af overfladevand fra arealer hvor der tankes, skal ske gennem koalescensudskillere, dimensioneret til 140 l/sek/ha.

Hvis der etableres nye standpladser, hvor der skal foretages tankning, skal dette anmeldes til Esbjerg Kommune, Industrimiljø, for vurdering af om etableringen kræver miljøgodkendelse.

#### Olietanke

Der findes adskillige olietanke på lufthavnens område, hvoraf de fleste er omfattet af olietankbekendtgørelsen regler, herunder krav til kontrol af tankene. Der findes et par enkelte ADR-godkendte transporttanke, som ikke er omfattet af olietankbekendtgørelsen.

Dansk Fuels brændstofdepot består af 5 nedgravede 50 m<sup>3</sup>-tanke.

### Olieudskillere

Der er registreret i alt 19 aktive olieudskillere på lufthavnens område, som alle er tilmeldt Esbjerg Kommunes tømningsskema. 6 udskillere har tilledning til regnvandssystemet og resten afleder til spildevandssystemet.

Udskillere der har tilledning til lufthavnens regnvandssystem, er koalescensudskillere, dimensioneret til 140 l/sek./ha.

Der er tidligere meddelt følgende udledningstilladelserne:

- Tilladelse til direkte udledning og nedsivning af tag- og overfladevand fra Esbjerg Lufthavns arealer. Meddelt af Ribe Amt 26. maj 1999.
- Godkendelse af ændrede vilkår for Esbjerg Lufthavns egenkontrol med udledning af overfladevand. Meddelt af Ribe Amt den 28. november 2001.
- Miljøgodkendelse af hangarområde for helikoptere på Esbjerg Lufthavn. Meddelt af Ribe Amt den 9. maj 2003.
- Tilladelse til direkte udledning af overfladevand fra påfyldningsplads ved Shell Aviations brændstofdepot på Esbjerg Lufthavn. Meddelt af Ribe Amt den 25. januar 2005.

Udledningstilladelserne vil efterfølgende blive revurderet i særskilt afgørelse, dog således, at vilkår i udledningstilladelserne, som reelt er drifts- og indretningsvilkår, og som derfor naturligt er en del af miljøgodkendelsen, overføres til denne afgørelse. Det fremgår af bilag 8, hvilke vilkår der er behandlet i denne afgørelse.

### **Affald**

På Esbjerg Lufthavn genereres der affald i en række bygninger og fra en række forskellige aktiviteter. Der er ikke et samlet affaldssystem for hele lufthavnen til opbevaring og bortskaffelse af affaldet fra de forskellige aktører. Aktørerne har individuelle løsninger.

Affald fra selve lufthavnen fordeles i 3 større containere, der er anbragt på airside. Der sker sortering i tre fraktioner, brændbart, deponi samt papir og pap.

Andre fraktioner som olie- og kemikalieaffald, jern og metal, træ, elektronikskrot mm bortskaffes via den kommunale genbrugsplads.

Bortskaffelse af affald reguleres af Esbjerg Kommunes erhvervsaffaldsregulativ, hvorfor der ikke opstilles vilkår herfor i denne afgørelse. Der er opstillet vilkår vedrørende opbevaring og håndtering af bl.a. farligt affald.

### **Driftsforstyrrelser og uheld**

Esbjerg Lufthavn har Trin 1-materiel til forebyggelse og bekæmpelse af miljøuheld, så som olie/benzin spild mv. Håndtering af miljøuheld er en del af uddannelsesprogrammet for lufthavnens brandberedskab og det indgår i Lufthavnens beredskabsplan.

Der stilles vilkår om underretningspligt ved driftsforstyrrelser/uheld, der medfører forurening af omgivelserne eller indebærer en risiko herfor.

### **Egenkontrol**

Forhold vedrørende egenkontrol er beskrevet under de enkelte delafsnit.

### **BAT**

I henhold til godkendelsesbekendtgørelsens § 30 skal der i forbindelse med en revurdering foretages en vurdering af BAT ved anvendelse af de kriterier, der fremgår af bekendtgørelsens bilag 5.

Der findes ikke BAT-konklusioner eller BAT-referencedokumenter, der specifikt omhandler aktiviteter i tilknytning til lufthavne.

EU-Kommissionen har i 2006 udsendt et BREF-dokument om emissioner fra oplagring. Dokumentet beskriver de tværgående problemstillinger, som er identificeret i forbindelse med emissioner fra oplagring af store mængder stoffer og materialer og omfatter oplag, flytning og håndtering af væsker, flydende gasser og faste stoffer uanset branche eller industri.

Miljøstyrelsen har i 2008 udsendt en BAT-tjekliste, der tager udgangspunkt i et resume af ovennævnte BREF-dokument. Med baggrund heri har lufthavnen, som led i revurderingen, foretaget en systematisk gennemgang af det på lufthavnen hjemhørende brandstoflager i relation til det foreliggende BREF-dokument om emissioner fra oplagring.

Med baggrund i de oplysninger der ligger til grund for revurderingen, herunder den af lufthavnen indsendte BAT-tjekliste om emissioner fra oplagring, er det med henvisning til kriterierne i godkendelsesbekendtgørelsens bilag 5 kommunens vurdering, at lufthavnens indretning og drift modsvarer BAT på området.

## Risiko

Lufthavnen oplagrer ingen af stofferne angivet i risikobekendtgørelsens<sup>19</sup> bilag 1, del 1 eller stofkategorierne i bekendtgørelsens bilag 1, del 2 i mængder der overstiger de anførte tærskelværdier. Lufthavnen er derfor ikke omfattet af risikobekendtgørelsen.

## Ophør af virksomhed

I overensstemmelse med § 21, stk. 1, nr. 12 og 13 i godkendelsesbekendtgørelsen fastsættes der vilkår om, at der ved ophør af driften skal træffes de nødvendige foranstaltninger for at undgå forureningsfare.

## Begrundelse for afgørelsen

Det vurderes, at lufthavnens forurening af omgivelserne ligger inden for de rammer, der er gældende for de pågældende områder og at virksomheden, under overholdelse af de stillede vilkår, fortsat kan drives på stedet uden at påføre omgivelserne forurening, som er uforenelig med hensynet til omgivelsernes sårbarhed og kvalitet.

## Øvrig regulering

Virksomhedens affald skal bortskaffes i overensstemmelse med kommunens affaldsregulativ/anvisninger, herunder også tømningsordningen for olie- og benzinudskillere.

## 9. Offentliggørelse

Afgørelsen annonceres og offentliggøres udelukkende digitalt. Afgørelsen kan ses på [Digital MiljøAdministration \(DMA\)](https://dma.mst.dk/) - dma.mst.dk/

Der er adgang til sagens øvrige oplysninger med de begrænsninger, der følger af lovgivningen.

## 10. Klagevejledning

Afgørelsen kan påklages til Miljø- og Fødevareklagenævnet af:

- Afgørelsens adressat
- Enhver, der har en individuel, væsentlig interesse i sagens udfald
- Sundhedsstyrelsen
- Foreninger og organisationer, i det omfang de har klageret over den konkrete afgørelse, jf. miljøbeskyttelseslovens §§ 99 og 100.

Du klager via klageportalen, som du finder via linket [kpo.naevneneshus.dk](https://kpo.naevneneshus.dk)

Klageportalen findes også via [borger.dk](https://borger.dk) eller [virk.dk](https://virk.dk). Du logger på klageportalen med Nem-ID.

En klage er indgivet, når den er tilgængelig for Esbjerg Kommune via klageportalen. Når du klager, skal du betale et gebyr på 900 kr. for borgere og 1.800 kr. for virksomheder, organisationer og offentlige myndigheder.

I klageportalen sendes din klage automatisk først til Esbjerg Kommune. Hvis Esbjerg Kommune fastholder afgørelsen, sender Esbjerg Kommune klagen videre til behandling i nævnet via klageportalen. Du får besked om videresendelsen.

Miljø- og Fødevareklagenævnet afviser din klage, hvis du sender den uden om klageportalen, medmindre du er blevet fritaget for brug af klageportalen. Hvis du ønsker at blive fritaget for at bruge klageportalen, skal du sende en begrundet anmodning via mail til [Miljø- og Fødevareklagenævnet](mailto:Miljø- og Fødevareklagenævnet). Nævnet afgør herefter, om du kan fritages for at bruge klageportalen. [Se betingelserne for at blive fritaget.](#)"

### Klagefristens udløb

Klagen skal indgives senest den 11.11.2019.

---

<sup>19</sup> Bekendtgørelse nr. 372 af 25.4.2016 om kontrol med risikoen for større uheld med farlige stoffer

### Orientering om klage

Hvis Esbjerg Kommune får besked fra Klageportalen om, at der er indgivet en klage over afgørelsen, orienterer Esbjerg Kommune virksomheden herom.

### Betingelser mens klagen behandles

Virksomheden vil kunne udnytte afgørelsen, mens Miljø- og Fødevareklagenævnet behandler en eventuel klage, medmindre nævnet bestemmer noget andet. Forudsætningen for det er, at virksomheden opfylder de vilkår, der er stillet i afgørelsen. Udnyttes afgørelsen sker dette dog på ansøgerens eget ansvar og indebærer ingen begrænsning for Miljø- og Fødevareklagenævnets mulighed for at ændre eller ophæve afgørelsen.

### Søgsmål

Afgørelsen kan indbringes for domstolene. En sådan retssag skal være anlagt inden 6 måneder efter afgørelsen er meddelt, dvs. senest den 14.4.2020.

### **Kopi sendt til:**

Danmarks Naturfredningsforening. [dnesbjerg-sager@dn.dk](mailto:dnesbjerg-sager@dn.dk)

Friluftsrådet. [Sydvestjylland@friluftsradet.dk](mailto:Sydvestjylland@friluftsradet.dk)

Styrelse for patientsikkerhed i Region Syd. [sesyd@sst.dk](mailto:sesyd@sst.dk)

Trafik-, bygge- og boligstyrelsen. [info@tbst.dk](mailto:info@tbst.dk)

### **Bilag:**

Bilag 1 - Virksomhedens beliggenhed

Bilag 2 - Kommuneplanrammer / lokalplaner/støjkonsekvensområde

Bilag 3 - Oversigt over lufthavnen

Bilag 4 - Støjgrænser - terminalstøj

Bilag 5 - Støjbelastningen LDEN

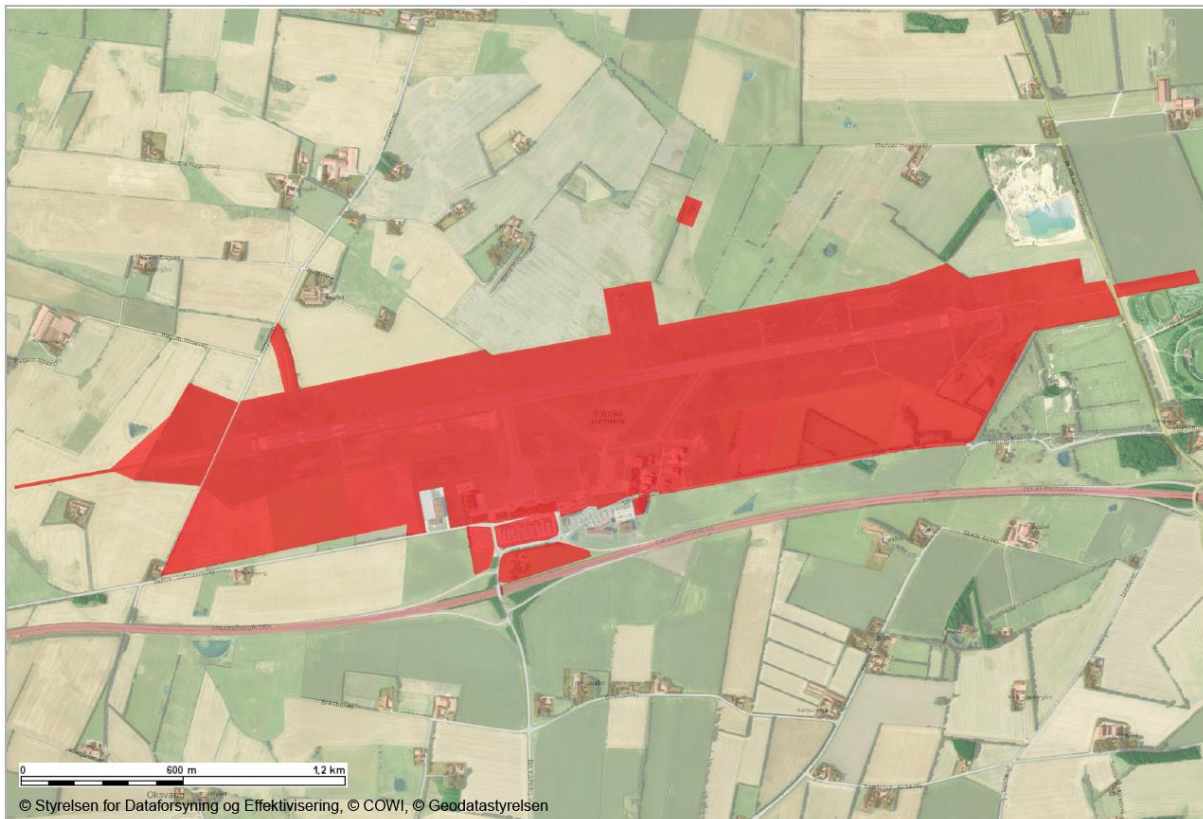
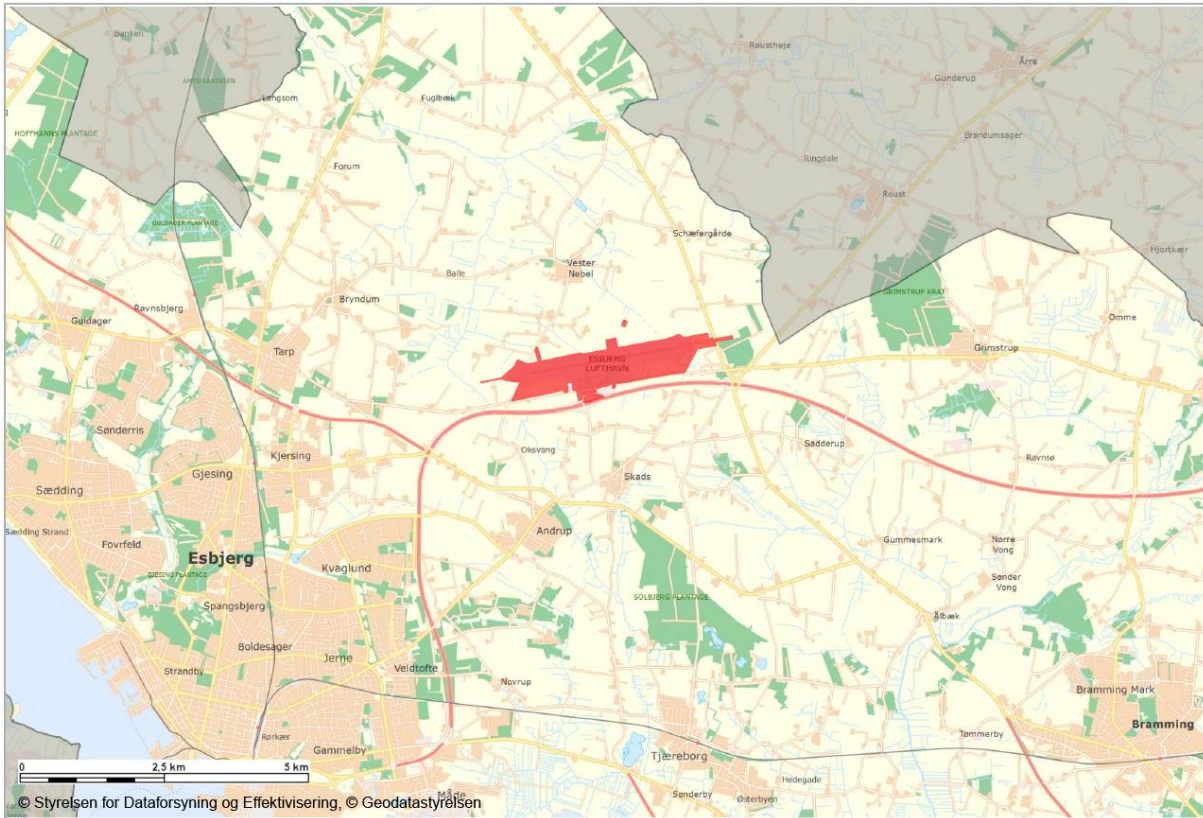
Bilag 6 - Det maksimale lydniveau L<sub>Amax</sub>

Bilag 7 - Landingsrunder

Bilag 8 - Oversigt over revurdering af vilkår

Bilag 9 - Lufthavnens ansøgningsmateriale

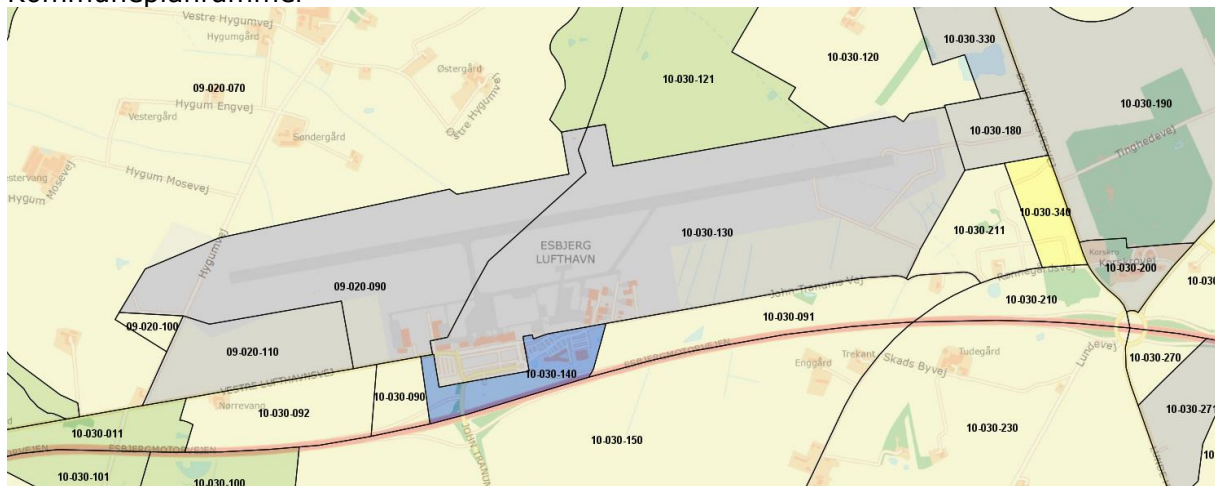
# Bilag 1 - Virksomhedens beliggenhed



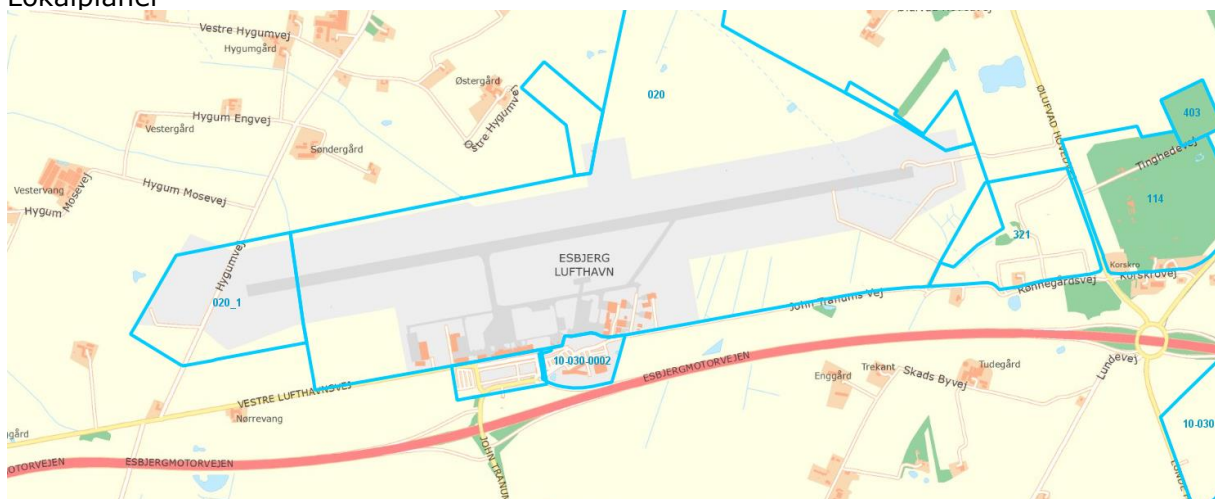
# Bilag 2 - Kommuneplanrammer / lokalplaner/støjkonse-

## kvensområde

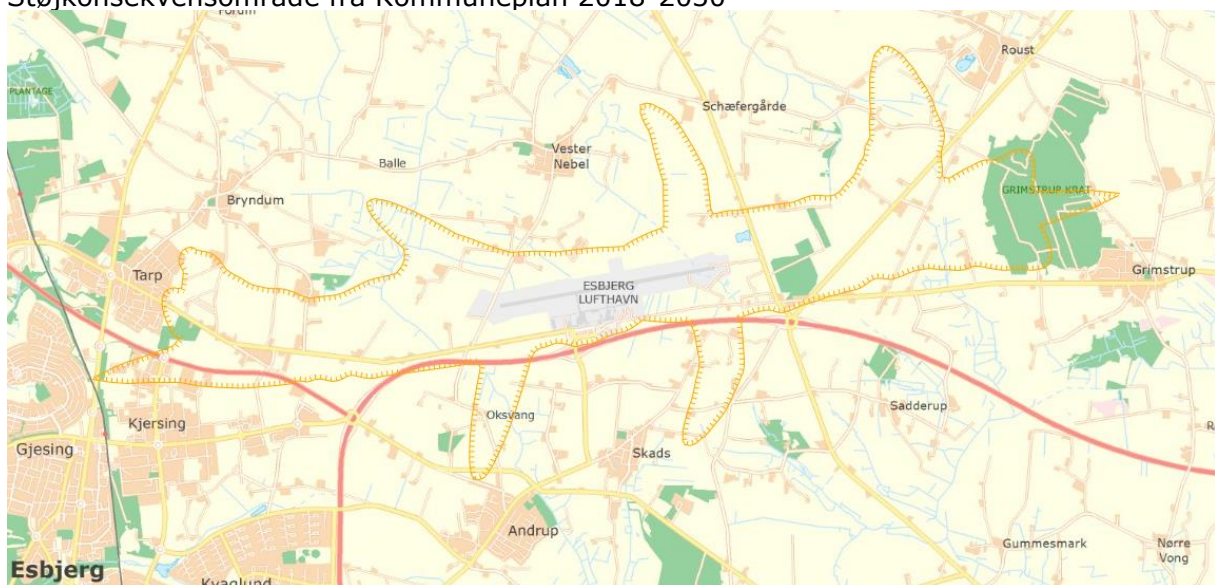
### Kommuneplanrammer



### Lokalplaner



### Støjkonsekvensområde fra Kommuneplan 2018-2030





## Bilag 3 - Oversigt over lufthavnen +oversigt over væsentligste øvrige operatører på lufthavnen

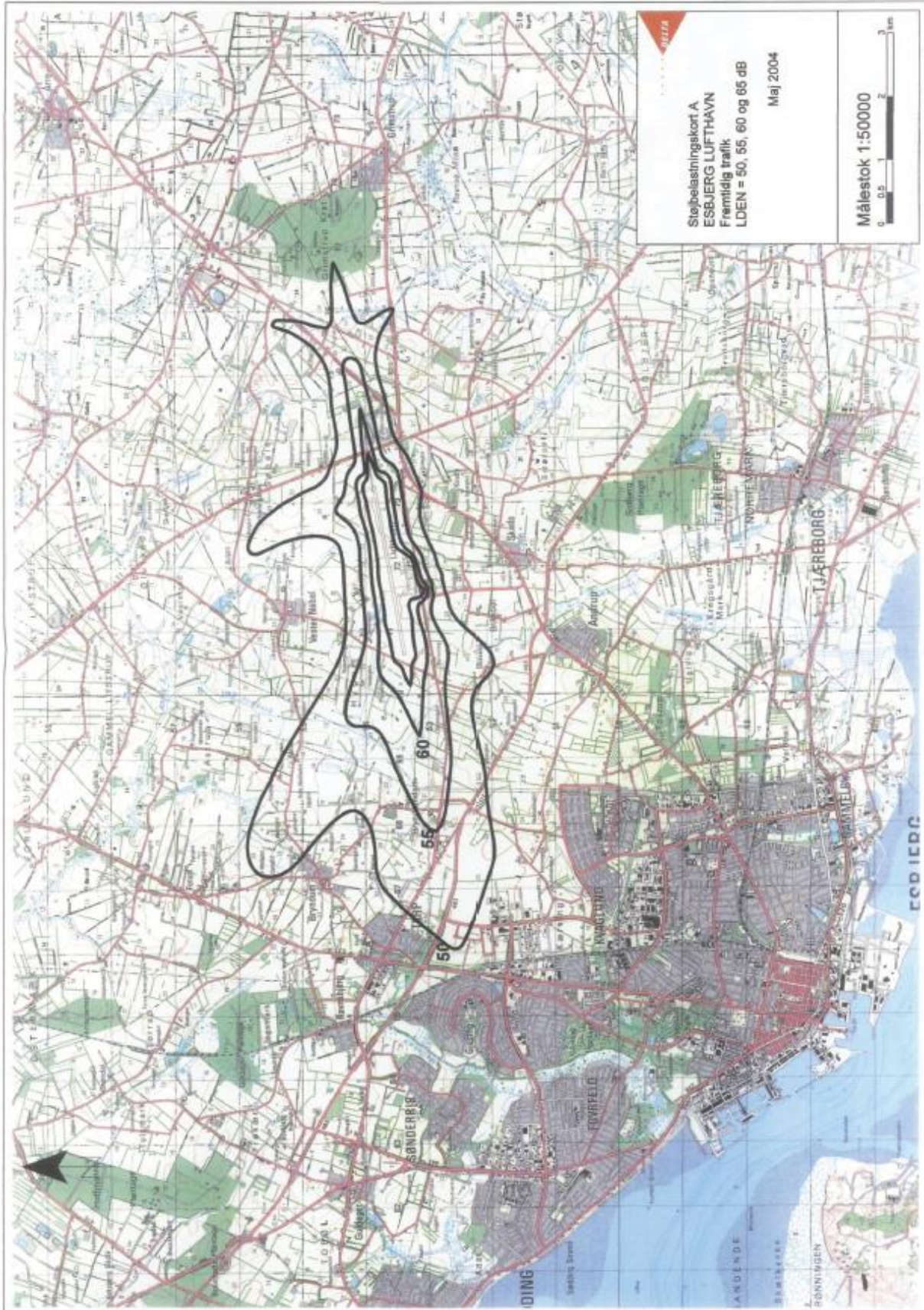


Bygning	Adresse	Virksomhed	Aktivitet
1	John Tranums Vej 20	Esbjerg Lufthavn	Vintergarage og fragtbygning
2	John Tranums Vej 20	Esbjerg Lufthavn	Værksted og brandgarage
3	John Tranums Vej 20	Esbjerg Lufthavn	Administration
4	John Tranums Vej 20	Esbjerg Lufthavn	Kontroltårn
5	John Tranums Vej 20	Esbjerg Lufthavn	Ankomsterminal
6	John Tranums Vej 20	Esbjerg Lufthavn	Afgangsterminal
7	John Tranums Vej 20	Esbjerg Lufthavn	Dragthal
8	Vestre Lufthavsvej 60	NHV A/S	Hangar, værksted, administration. Tankning på forpladsen
9-11	John Tranums Vej 28	Bel Air Aviation A/S	3 hangarer, værksted, administrationsbygning
12	John Tranums Vej 36	NHV A/S	Kontor, Lager
13	John Tranums Vej 34	Esbjerg Lufthavn	Hangar
14	John Tranums Vej 32A	Esbjerg Lufthavn	Hangar
15	John Tranums Vej 32	Mentor IT	Hangar
16-17	John Tranums Vej 44	Boch & Bjerre ApS	Hangar
18	John Tranums Vej 50	Esbjerg Lufthavn	Hangar. Tankning på forpladsen.
19	John Tranums Vej 60	KN Helicopters A/S, EMG A/S	Hangar, lager, administration. Tankning på forpladsen

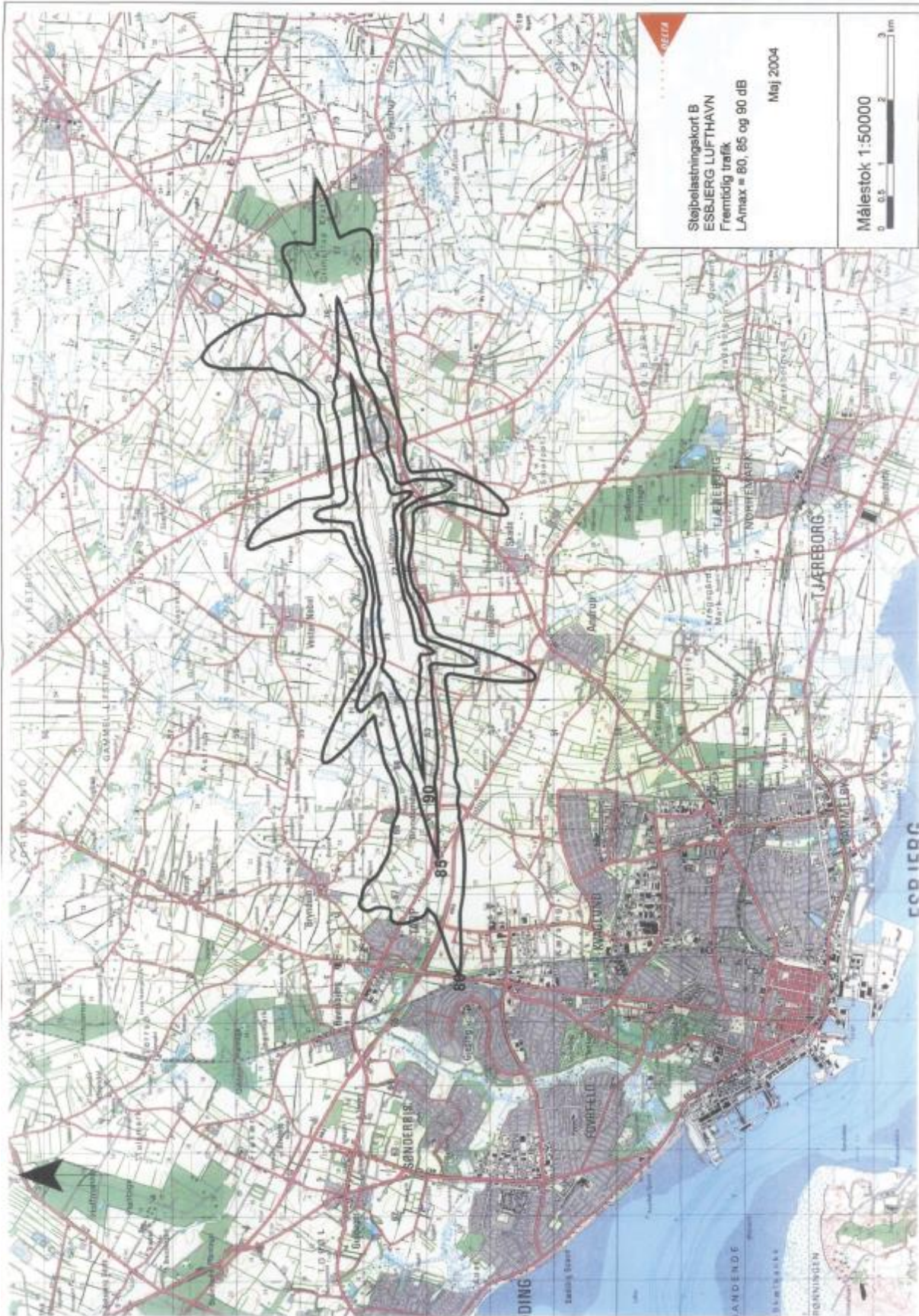
**Bilag 4 - Støjgrænser - terminalstøj**



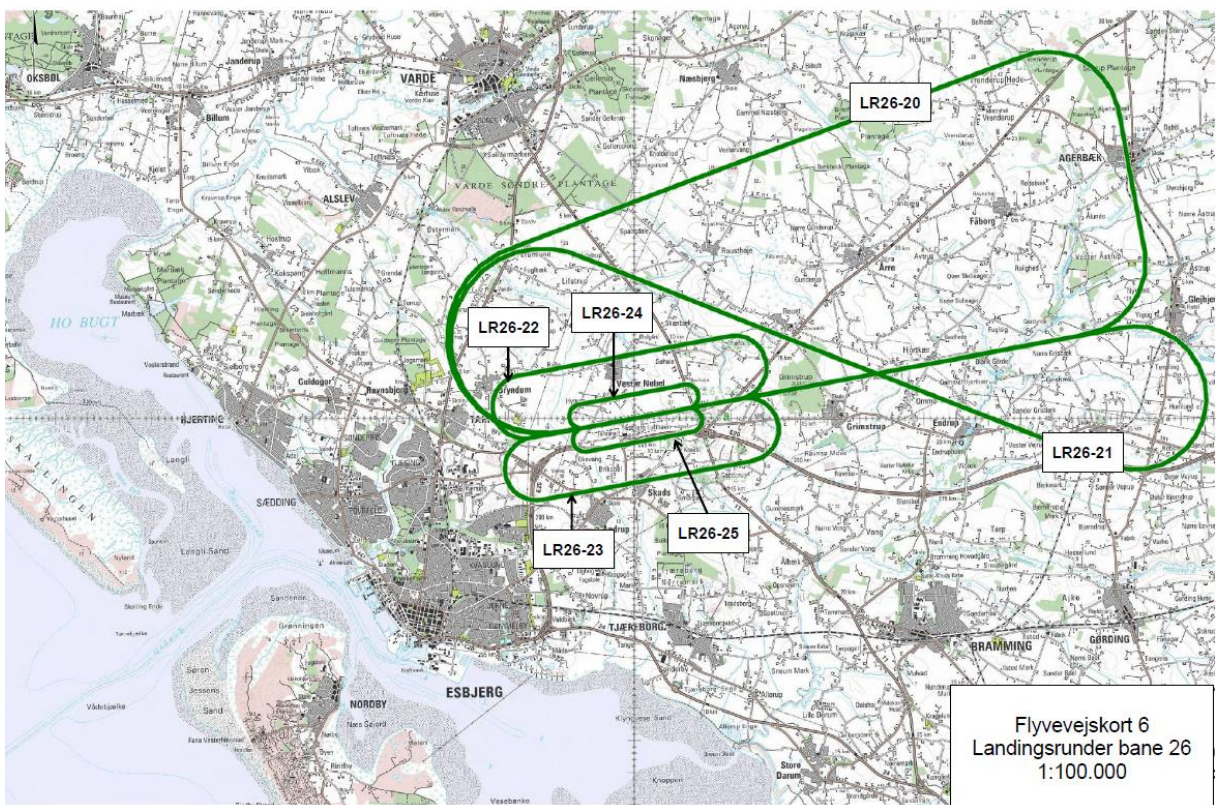
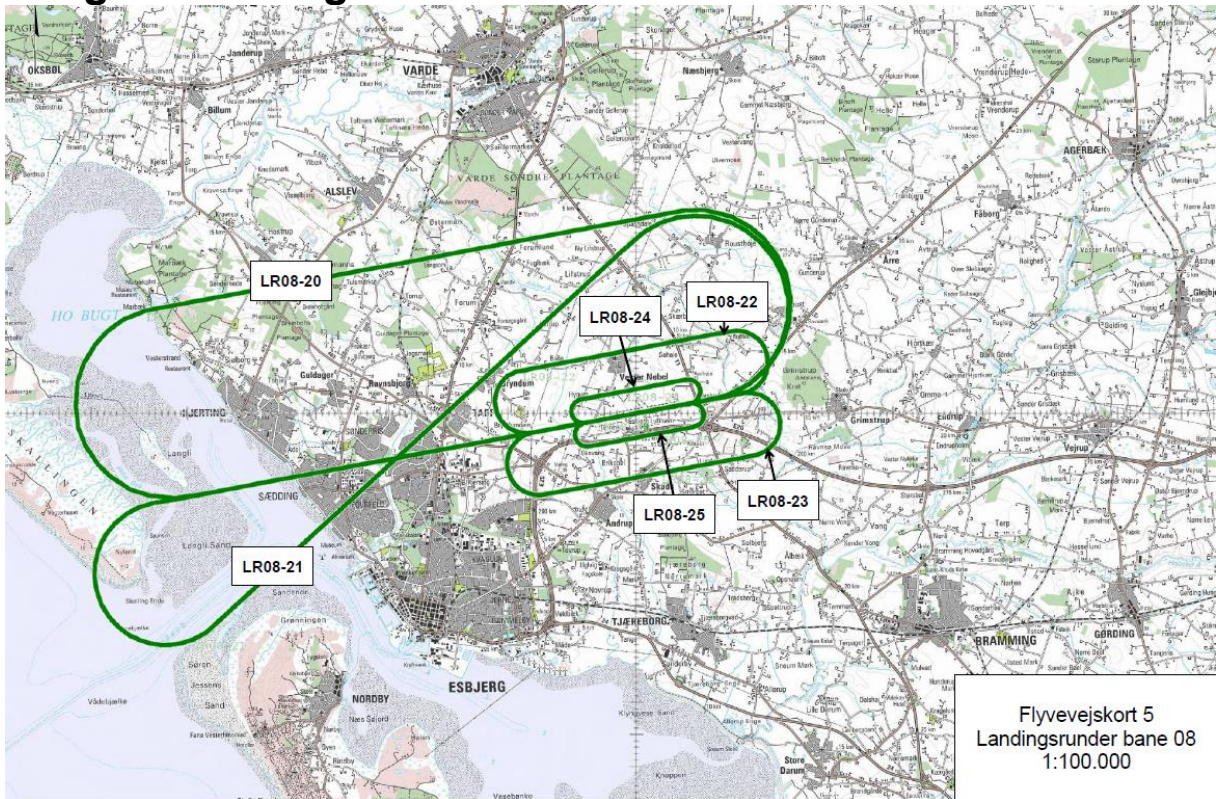
# Bilag 5 - Støjbelastningen LDEN



# Bilag 6 - Det maksimale lydniveau L<sub>Amax</sub>



# Bilag 7 - Landingsrunder



## Bilag 8 - Oversigt over revurdering af vilkår

Revurderede vilkår

Miljøgodkendelser

10/8 2004 Ændret miljøgodkendelse for Esbjerg Lufthavn.

Vilkår nr.	Vilkår	Uændret Nyt nr.	Ændret Nyt nr.	Slettet	Bemærkninger
<b>Drift og indretning</b>					
1	Hvis der sker ændringer i virksomhedens/selskabets ejerforhold, skal tilsynsmyndigheden orienteres herom senest en måned efter ændringen.			X	
2	Lufthavnen skal indrettes og drives i overensstemmelse med de oplysninger, der er lagt til grund for godkendelsen, jf. afsnit 2.			X	Er en forudsætning for godkendelsen
3	Esbjerg Lufthavn skal sikre, at flyselskaber, brændstofselskaber og andre faste brugere af lufthavnen er orienteret om godkendelsens indhold.	1			
<b>Skoleflyvning</b>					
4	Skoleflyvning må ikke finde sted mellem kl. 22:00 og kl. 07:00 (lokal tid).	14			(Lokal tid) slettes
5	Der må kun flyves skoleflyvning med store jetfly <sup>4</sup> , der opfylder betingelserne i ICAO annek 16, kapitel 3 <sup>5</sup> . <sup>4</sup> Som store fly betragtes i denne forbindelse fly, som har en maksimal startvægt over 34 tons eller er indrettet med mere end 19 passagersæder. <sup>5</sup> ICAO (International Civil Aviation Organisation) annek 16, bind 1, kapitel 2 og 3 drejer sig om støjcertificering af subsoniske jetfly. Flyene, der opfylder betingelserne i kapitel 3, er de for tiden mest støjsvage jetfly.			X	Fremgår nu af AIP'en for Esbjerg Lufthavn
6	I perioden 1. maj – 30. september må skoleflyvning med store fly <sup>4</sup> eller støjende fly <sup>6</sup> ikke finde sted på lørdage, søndage og helligdage eller mandag – fredag mellem kl. 19.00 og kl. 22:00 (lokal tid). <sup>6</sup> Som støjende fly betragtes i denne forbindelse fly, som har en kombineret TSEL-værdi (Total Sound Exposure Level) over 160 dB – fastlagt efter metoderne beskrevet i Miljøstyrelsens vejledning 5/1994.		15		Det er præciseret, at der er tale om jet- og propel-fly
7	Ved udførelse af visuelle landingsrunder med store fly <sup>4</sup> eller støjende fly <sup>6</sup> skal flyvevej 5 og 6 (jf. bilag 13) anvendes skiftevis, i det omfang det er muligt.	16			Flyvevejsnumrene tilpasset iht. støjrapporten <sup>9</sup>
8	Lufthavnen skal løbende gøre oplysninger om al skoleflyvning tilgængelig for offentligheden på lufthavnens hjemmeside på internettet, således at der senest samtidig med opstart af hvert skoleflyvningsforløb foreligger offentligt tilgængelige oplysninger på hjemmesiden om forløbets planlagte tidsforløb, flyveveje og anvendte flytyper. Vilkårets fortsatte gyldighed er betinget af, at lufthavnen opretholder en offentlig tilgængelig hjemmeside på internettet.			X	Anses ikke længere for nødvendigt, pga. det meget reducerede antal skoleflyvninger.
9	Antallet af skoleflyvningsoperationer <sup>7</sup> med store fly <sup>4</sup> eller støjende fly <sup>6</sup> må ikke overstige 180 inden for et døgn, j.fr. dog vilkår 10. <sup>7</sup> En operation svarer til en start eller en landing. En afbrudt indflyvning" også kaldet "touch and go" tæller to operationer, uanset om flyet rører banen eller ej.			X	Da antal skoleflyvningsoperationer er reduceret, jf. vilkår 17, vurderes vilkåret ikke længere aktuelt
10	Der må indtil 6 gange i perioden 1. oktober – 30. april udføres maksimalt 270 skoleflyvningsoperationer <sup>7</sup> med store fly <sup>4</sup> eller støjende fly <sup>6</sup> inden for et døgn.			X	Da antal skoleflyvningsoperationer er reduceret, jf. vilkår 17, vurderes vilkåret ikke længere aktuelt
11	Antallet af skoleflyvningsoperationer <sup>7</sup> med store fly <sup>4</sup> eller støjende fly <sup>6</sup> må ikke overstige 1.000 inden for en hvilken som helst 30 døgns periode i tiden fra 1. maj til 30 september og 1.200 inden for en hvilken som helst 30 døgns periode i tiden fra den 1. oktober til den 30. april.			X	Da antal skoleflyvningsoperationer er reduceret, jf. vilkår 17, er vilkåret ikke længere aktuelt
12	Antallet af skoleflyvningsoperationer <sup>7</sup> med store fly <sup>4</sup> eller støjende fly <sup>6</sup> må ikke overstige 2.400 inden for 1 år (1. januar – 31. december).		17		Antal skoleflyvningsoperationer ændres til 600
<b>Helikopterflyvning</b>					
13	Der må ikke udføres starter og landinger med helikoptere i natperioden (kl. 22:00 – 07:00), idet dog særlige helikopteroperationer (redningsoperationer, eftersøgningsoperationer o.l.), operationer i forbindelse med driftsstop o.l. på serviceerede installationer, samt forsinkede helikoptere eller for			X	Slettet som følge af at der gives tilladelse til helikopterflyvning i natperioden

Vilkår nr.	Vilkår	Uændret Nyt nr.	Ændret Nyt nr.	Slettet	Bemærkninger
	tidligt afgående helikoptere med planlagt afgang eller ankomst i tidsrummet kl. 07:00 - 22:00, er undtaget.				
14	Helikopterselskaber, der udfører flyvning til off shore installationer i Nordsøen, skal indføre interne instrukser for denne belyvning, som sikrer, at anvendelse af flyveveje, trafikfordeling på flyvevejene, minimumsflyvehøjder, samt climb og decent, sker i overensstemmelse med det i bilag 2 beskrevne. Eksisterende helikopterselskaber på lufthavnen skal senest 2 uger efter godkendelsens meddelelse indføre ovennævnte instrukser. Kopi af instrukserne skal tilsendes amtet senest 4 uger efter godkendelsens meddelelse.			X	Vilkåret er opfyldt
15	Esbjerg Lufthavn skal senest 6 uger efter godkendelsens meddelelse fremsende anmodning til Statens Luftfartsvæsen om, at flyveveje jf. bilag 15, minimumsflyvehøjde, samt krav til procedurer for climb og decent, jf. bilag 2, optages i AIP Denmark under Esbjerg Lufthavn gældende for helikopterflyvning til off shore installationer i Nordsøen.			X	Vilkåret er opfyldt
<b>Støj</b>					
<i>Støj fra fly i forbindelse med start og landing</i>					
16	Der må ikke ske væsentlige ændringer af de godkendte flyveveje eller væsentlig ændret fordeling af trafikken på disse uden forudgående godkendelse eller accept fra tilsynsmyndigheden. Tilsynsmyndigheden afgør, hvorvidt en ændring er væsentlig. Tilsynsmyndigheden kan til brug for stillingtagen til ændringer kræve, at lufthavnen redegør for ændringernes betydning for støjforholdene, herunder ved støjberregning efter DENL-metoden, jf. vilkår 19.	10			
17	Støjbelastningen (LDEN) fra starter og landinger må med en tolerance på 1 dB ikke overstige støjbelastningen vist i bilag 8.	7			Ændret formuleringsmæssigt. Indholdsmæssigt det samme.
18	Som kontrolværdi for den maksimale støjbelastning jf. vilkår 17 fastsættes støjkontrolltallet TDENL til 133,1. Støjbelastningen må på årsbasis ikke overstige støjkontrolltallet – beregnet efter TDENL-metoden som middel af kalenderårets 3 støj-mæssigt mest belastede måneder.	9			Ændret formuleringsmæssigt. Indholdsmæssigt det samme.
19	Lufthavnen skal senest 1. maj 2011 fremsende støjberregning efter DENL-metoden for 2010 og for 2017. Beregningerne for 2010 skal udføres på baggrund af den registrerede trafikbelastning, mens beregningerne for 2017 udføres på baggrund af den forventede fremtidige trafikbelastning. Fremsendelse af tilsvarende beregninger skal herefter gentages hvert 7. år (næste gang den 1. maj 2017). Beregningerne skal udføres på baggrund af den registrerede trafikbelastning i det foregående år, samt på baggrund af den forventede fremtidige trafikbelastning 7 år senere. Endvidere skal lufthavnen på tilsynsmyndighedens forlangende udføre DENL-beregning, hvis der efter tilsynsmyndighedens vurdering er sket væsentlige belyvningsmæssige ændringer, jf. vilkår 16. Ved væsentlige ændringer forstås ændringer, som efter tilsynsmyndighedens vurdering medfører, at de støj-mæssige forudsætninger, som er lagt til grund for godkendelsen, ikke er opfyldt. Lufthavnen skal samtidig med udførelse af DENL-beregninger i henhold til ovennævnte lade udføre fornyet beregning af støjkontrolltallet TDENL, jf. vilkår 18, samt fornyet beregning af LAm <sub>ax</sub> , jf. vilkår 20. Beregningerne skal udføres i overensstemmelse med miljøstyrelsens vejledning nr. 5/1994: "Støj fra flyvepladser" eller en eventuel revision af denne vejledning. Beregningerne skal udføres af et laboratorium, som er godkendt af miljøstyrelsen til at udføre "miljømåling - ekstern støj".		12		Ændret til, at krav om beregning kun skal ske hvis det vurderes påkrævet, f.eks. hvis støjkontrolltallet begynder at stige væsentlig eller der sker ændringer mht. flyveveje ol.
<i>Maksimalværdien af støj fra flyvning om natten</i>					

Vilkår nr.	Vilkår	Uændret Nyt nr.	Ændret Nyt nr.	Slettet	Bemærkninger												
20	Det maksimale A-vægtede lydtrykniveau (L <sub>Amax</sub> ) fra starter og landinger må i tidsrummet kl. 22:00-07:00 (lokal tid) ikke overstige støjbelastningen vist i bilag 11, idet dog forsinkede fly eller for tidligt ankomne fly med planlagt afgang eller ankomst i tidsrummet kl. 07:00-22:00 er undtaget. Overskridelser af det anførte niveau, der skyldes flyvesikkerhedsmæssige forhold, livsvigtige flyvninger eller meteorologiske forhold indflydelse på lydudbredelsen, betragtes ikke som tilsidesættelse af vilkåret.		8		Ændret formuleringsmæssigt. Livsvigtige flyvninger fjernet, da de ikke er omfattet af godkendelsen												
<b>Støj fra terminalaktiviteter</b>																	
21	Støjbelastningen fra lufthavnens terminalaktiviteter må i omgivelserne udenfor lufthavnens område ikke overstige de i nedenstående skema anførte værdier. Støjniveauerne i skemaet er anført som det ækvivalente, korrigerede støjniveau i dB(A). <table border="1" data-bbox="168 497 1227 622"> <thead> <tr> <th>Arealanvendelse</th> <th>Man-fre Kl. 7-18 Lør Kl. 7-14</th> <th>Man-fre Kl. 18-23 Lør Kl. 14-23 Søn- /helligdag Kl. 7-23</th> <th>Alle dage Kl. 23-7</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Område 1: Udendørs opholdsarealer ved boliger i det åbne land</td> <td>55 dB(A)</td> <td>45 dB(A)</td> <td>40 dB(A)</td> </tr> <tr> <td>Område 2: Boligområder for åben og lav bebyggelse</td> <td>45 dB(A)</td> <td>40 dB(A)</td> <td>35 dB(A)</td> </tr> </tbody> </table> Støjens spidsværdi må om natten ikke overstige henholdsvis 55 og 50 dB(A) i område 1 og 2.	Arealanvendelse	Man-fre Kl. 7-18 Lør Kl. 7-14	Man-fre Kl. 18-23 Lør Kl. 14-23 Søn- /helligdag Kl. 7-23	Alle dage Kl. 23-7	Område 1: Udendørs opholdsarealer ved boliger i det åbne land	55 dB(A)	45 dB(A)	40 dB(A)	Område 2: Boligområder for åben og lav bebyggelse	45 dB(A)	40 dB(A)	35 dB(A)	19			Omformuleret til nuværende standardformulering af støjvilkår. Støjgrænserne er uændrede.
Arealanvendelse	Man-fre Kl. 7-18 Lør Kl. 7-14	Man-fre Kl. 18-23 Lør Kl. 14-23 Søn- /helligdag Kl. 7-23	Alle dage Kl. 23-7														
Område 1: Udendørs opholdsarealer ved boliger i det åbne land	55 dB(A)	45 dB(A)	40 dB(A)														
Område 2: Boligområder for åben og lav bebyggelse	45 dB(A)	40 dB(A)	35 dB(A)														
22	I natperioden må ikke forekomme motorafprøvning eller motordrift i forbindelse med helikopter- vask. Dog kan der udføres motorafprøvning på helikoptere i natperioden i forbindelse med und- tagede operationer jf. vilkår 13, samt i forbindelse med udbedring af motornedbrud eller lignende driftsmæssig force majeure.			Fejl! Henvi- nings- kilde ikke fundet.	Omformuleret. Undtagede operationer er slettet, da de er undtaget jf. vilkår 2												
23	Hvis tilsynsmyndigheden finder det påkrævet – dog normalt højst 1 gang om året – skal lufthavnen ved målinger eller beregninger dokumentere overfor tilsynsmyndigheden, at støjgrænser jf. vilkår 21 er overholdt. Nævnte målinger/beregninger skal udføres og rapporteres som ”Miljømåling – ekstern støj” i henhold til gældende lovgivning, og skal udføres af et laboratorium eller en person, som er godkendt til dette af Miljøstyrelsen. Som udgangspunkt accepteres en ubestemthed på de målte eller beregnede støjbelastninger på maksimalt ± 3 dB(A).	21			Omformuleret til nuværende standardformulering. Indholdsmæssigt det samme.												
<b>Affald</b>																	
24	Håndtering og opbevaring af affald skal foregå, så der ikke opstår uhygiejniske forhold eller sker forurening af luft, vand eller jord. Håndtering og opbevaring af farligt affald skal ske i henhold til vilkår 28.	23			Sidste sætning ændret, da vilkår der henvises til er blevet delt op i 2 vilkår												
25	Al affald skal bortskaffes i overensstemmelse med Esbjerg Kommunes anvisninger.			X	Fremgår af redegørelsesdelen												
26	Esbjerg Lufthavn skal udarbejde en samlet affaldsplan for alle affaldsproducerende aktiviteter på lufthavnen. Affaldsplanen skal gøre rede for type og årlig mængde af de forskellige affaldsfraktio- ner, der produceres af hver affaldsproducent på lufthavnen, for placering og indretning af affalds- fraktionernes opbevaringssteder, samt for affaldsfraktionernes afsætning. Affaldsplanen skal tilsendes tilsynsmyndigheden senest 1 år efter meddelelse af miljøgodkendelsen. Tilsynsmyndigheden kan på baggrund af affaldsplanen fastsætte vilkår for den fremtidige håndter- ing af affald. Eventuelle supplerende vilkår vil blive meddelt som tillæg til godkendelsen eller som påbud og vil kunne ankes efter de sædvanlige regler.			X	Planen er udarbejdet												
<b>Jord og grundvand</b>																	



Vilkår nr.	Vilkår	Uændret Nyt nr.	Ændret Nyt nr.	Slettet	Bemærkninger
27	Oplag og påfyldningspladser for olie, brændstof, afisningsmidler og skumvæske m.v. skal udformes og drives således, at oplagring og håndtering af forurenende stoffer ikke kan give anledning til forurening af jord, grundvand, overfladevand eller kloaksystem.	25			
28	Håndtering af olieprodukter og forurenende kemikalieprodukter, samt affald herfra, herunder håndtering i forbindelse med servicering, reparation og vedligeholdelse af fly, helikoptere og køretøjer, skal ske på et, for de pågældende væsker uigennemtrængeligt underlag, der er indrettet uden afløb eller med afløb til olieudskiller. Arealet skal indrettes således, at udstrømmende væsker ved spild eller uheld ikke kan tillædes arealer, som ikke er sikret tilsvarende. Oplag af nævnte olie- og kemikalieprodukter og affald herfra skal ske udenfor færdselsarealer, og skal enten ske på et område, der er indrettet som beskrevet ovenfor, eller ved at der etableres opsamlingskapacitet under oplaget, som kan rumme et volumen svarende til oplagets største beholder.		26 27		Omformuleret og opdelt i vilkår for hhv. håndtering og opbevaring
29	SF-sten belægningen på udleveringspladsen ved brændstofdepotet skal senest den 1. juni 2005 være udskiftet med en belægning, som efter tilsynsmyndighedens vurdering opfylder kravene i vilkår 28. Et forslag til udførelse af ny belægning skal tilsendes tilsynsmyndigheden senest den 1. november 2004. Hvis der i forbindelse med udførelse af ovennævnte arbejder konstateres, at jorden er forurennet, skal arbejdet standses, og tilsynsmyndigheden skal underrettes. Flytning af forurennet jord, som ønskes bortskaffet fra stedet i forbindelse med ovennævnte arbejder, skal forinden anmeldes til Esbjerg Kommune. Kravet om etablering af ny belægning bortfalder dog, såfremt det - på baggrund af undersøgelser af grundvandet - forinden dokumenteres overfor tilsynsmyndigheden, at den hidtidige anvendelse af pladsen ikke har givet anledning til forurening. Undersøgelserne skal udføres af et akkrediteret laboratorium og i henhold til gældende bekendtgørelser og vejledninger. Undersøgelserne skal udføres efter kriterier for prøveudtagning og analyse, som på forhånd er godkendt af tilsynsmyndigheden, hvorfor et forslag hertil skal tilsendes tilsynsmyndigheden, inden undersøgelserne sættes i værk.			X	Er udført i 2005
<b>Ophør af virksomhedens drift</b>					
30	Ved ophør af lufthavnens drift skal tilsynsmyndigheden straks underrettes herom. Ligeledes skal tilsynsmyndigheden straks underrettes, såfremt driften af brændstofdepotet ophører.	4			
31	Senest 1 måned efter driftens ophør skal lufthavnen/virksomheden tilsende tilsynsmyndigheden en redegørelse for, hvorledes foranstaltninger jf. vilkår 32, 33, 34 og 35 påtænkes udført. Redegørelsen skal indeholde et forslag til en tidsplan for udførelsen.		5		Vilkårene sammenskrevet og forenklet.
32	Lufthavnen/virksomheden skal inden en af tilsynsmyndigheden fastsat tidsfrist tømme og rengøre tankanlæg, rørføringer og procesanlæg, som efter tilsynsmyndighedens vurdering, aktuelt eller på sigt vil kunne indebære fare for forurening af jord, grundvand, overfladevand og spildevandssystem. Lufthavnen/virksomheden skal gennemføre foranstaltninger, som sikrer tankanlæg, rørføringer og procesanlæg mod utilsigtet brug.		5		
33	Lufthavnen/virksomheden skal inden en af tilsynsmyndigheden fastsat tidsfrist bortskaffe olier, kemikalier og rengøringsmidler, som efter tilsynsmyndighedens vurdering, aktuelt eller på sigt vil kunne indebære fare for forurening af jord, grundvand, overfladevand og spildevandssystem. Bortskaffelse af olier, kemikalier og rengøringsmidler skal ske efter reglerne herfor. Lufthavnen/virksomheden skal efter tilsynsmyndighedens anmodning redegøre for, hvorledes bortskaffelsen er sket, herunder oplyse om transportør og bortskaffelsessted.		5		
34	Lufthavnen/virksomheden skal inden en af tilsynsmyndigheden fastsat tidsfrist bortskaffe al affald fra virksomhedens arealer. Bortskaffelse skal ske i henhold til kommunalbestyrelsens anvisninger.		5		

Vilkår nr.	Vilkår	Uændret Nyt nr.	Ændret Nyt nr.	Slettet	Bemærkninger
35	Lufthavnen/virksomheden skal inden en af tilsynsmyndigheden fastsat tidsfrist lade foretage forureningsundersøgelser på arealer, som efter tilsynsmyndighedens vurdering, kan have være udsat for forurening fra lufthavnens/virksomhedens anlæg eller drift. Undersøgelserne skal udføres af et akkrediteret laboratorium og i henhold til gældende bekendtgørelser og vejledninger. Kriterierne for prøveudtagning og analyse skal fastlægges efter nærmere aftale med tilsynsmyndigheden. Hvis der ved undersøgelserne konstateres forurening, skal lufthavnen/virksomheden senest 2 måneder efter fremsende en redegørelse for, hvorledes forureningen eller følgerne heraf kan afhjælpes. Tilsynsmyndigheden kan herefter træffe afgørelse om, at lufthavnen/virksomheden skal lade afhjælpning foretage inden en nærmere fastsat tidsfrist.		5		
<b>Egenkontrol</b> <i>Skoleflyvning</i>					
36	Lufthavnen skal føre journal over visuel skoleflyvning med store fly4 og støjende fly6 til dokumentation af, at vilkår 4, 5, 6, 9, 10, 11 og 12 overholdes. Journalen sendes til tilsynsmyndigheden kvartalsvis, inden udgangen af den efterfølgende måned. Kvartalerne følger kalenderårets kvartaler.		18		Tilpasset til aktuelle vilkår. Indberetningsfrekvens ændret fra kvartalsvist til årligt.
<i>Miljøtilpasning af helikopterflyvning til off shore installationer</i>					
37	Lufthavnen skal udføre løbende registrering af trafikens fordeling på flyvevejene, jf. bilag 15, samt af afvigelser fra kravet om anvendelse af en minimum flyvehøjde på 2.000 fod. Registreringerne udføres som anført i afsnit 5.11. Lufthavnen skal foretage indberetning til tilsynsmyndigheden som anført i afsnit 5.11, og således, at indberetningerne for et kvartal tilsendes tilsynsmyndigheden inden udgangen af den efterfølgende måned. Kvartalerne følger kalenderårets kvartaler. På forlangende skal lufthavnen endvidere tilsende tilsynsmyndigheden tårnets registreringer for de enkelte operationer.		13		Ændret, så det stemmer overens med den måde indberetning foretages på i dag. Indberetningsfrekvensen ændret fra kvartalsvist til årligt. Krav om fremsendelse af tårnets registreringer udgår, da det til enhver tid kan forlanges efter miljøbeskyttelsesloven.
38	Lufthavnen skal for hver måned beregne støjbelastningen fra månedens samlede flytrafik efter TDENL-metoden. Månedsopgørelserne skal indeholde oplysninger jf. bilag 18, og tilsendes tilsynsmyndigheden kvartalsvis inden udgangen af den efterfølgende måned. Kvartalerne følger kalenderårets kvartaler.		11		Ændret formuleringsmæssigt. Indberetningsfrekvensen ændret fra kvartalsvist til årligt
39	Lufthavnen skal årligt eftervise ved beregninger efter TDENL-metoden, at vilkår 18 har været overholdt i det forløbne kalenderår. Årsopgørelsen for hvert kalenderår skal indeholde oplysninger jf. bilag 18, og skal tilsendes tilsynsmyndigheden senest den 1. marts i det efterfølgende år.		11		

#### 9/5 2003. Hangarområde for helikoptere på Esbjerg Lufthavn (NHV).

Vilkår nr.	Vilkår	Uændret Nyt nr.	Ændret Nyt nr.	Slettet	Bemærkninger
<b>Drift og indretning</b>					
1	Helikopteroperatører og andre brugere af de omhandlede anlæg/faciliteter skal være orienteret om godkendelsens indhold.	1			Ændret formuleringsmæssigt
2	Afledning af spildevand fra helikoptervask skal ske til spildevandssystemet. Regnvand fra den udenørs vaskeplads kan afledes til lufthavnens overfladevandssystem, når pladsen ikke er i brug ikke er i brug, såfremt dette sker under anvendelse af et spjældsystem med tapstedstyring, som beskrevet ovenfor under afsnit 5.4 "Spildevand".		29		1. del af vilkåret gøres til et generelt vilkår. Vedr. regnvand fra udenørs vaskeplads, så er vaskepladsen aldrig blevet etableret, hvorfor den sidste del af vilkåret slettes
3	Afledning af overfladevand fra arealer, der anvendes til tankning af helikoptere, skal ske gennem en olieudskiller. Olieudskilleren skal være en koalescensudskiller og skal være dimensioneret for 140		32		Sidste sætning slettet, da udskilleren er dimensioneret til 140 l/s/ha

Vilkår nr.	Vilkår	Uændret Nyt nr.	Ændret Nyt nr.	Slettet	Bemærkninger
	l./sek./ha. Olieudskillerens dimension kan dog reduceres ved etablering af omløb, som beskrevet under ovenstående afsnit 5.4 "Spildevand".				
4	Senest 3 måneder efter at hangaren er taget i brug, skal fremsendes tegninger og beskrivelser af det samlede kloaksystem til amtet. Materialet skal redegøre for, hvorledes vilkår 2 og 3 er overholdt.			X	Vilkår er opfyldt
5	Olie- og kemikalieaffald skal bortskaffes i henhold til Esbjerg Kommunes anvisninger.			X	Fremgår af redegørelsesdelen.
6	Håndtering af olie- og kemikalieprodukter og affald herfra, herunder håndtering i forbindelse med servicering, reparation og vedligeholdelse af helikoptere, skal ske, på et for de pågældende væsker uigennemtrængeligt underlag, der er indrettet uden afløb eller med afløb til olieudskiller. Arealet skal indrettes således, at udstrømmende væsker ved spild eller uheld ikke kan tilledes arealer, som ikke er sikret tilsvarende. Oplag af olie- og kemikalieprodukter og affald herfra skal ske udenfor færdselsarealer, og skal enten ske på et område, der er indrettet som beskrevet ovenfor, eller ved at der etableres opsamlingskapacitet under oplaget, som kan rumme et volumen svarende til oplagets største beholdere/dunk/tromle.		26 27		Omformuleret og opdelt i vilkår for hhv. håndtering og opbevaring

8/2 2010. European Merchandise Groups hangarområde for små fly og helikoptere på Esbjerg Lufthavn, samt tillægsgodkendelse

15/3 2016 Tankning af helikoptere på forpladsen ved KN Helicopters hangar på Esbjerg Lufthavn.

Vilkår nr.	Vilkår	Uændret Nyt nr.	Ændret Nyt nr.	Slettet	Bemærkninger
<b>Generelt</b>					
1	Brugere af de omhandlede anlæg/faciliteter skal være orienteret om denne godkendelses indhold, samt om Esbjerg Lufthavns overordnede miljøgodkendelse af 10.8.2004	1			Ændret formuleringsmæssigt
<b>Indretning og drift</b>					
2	Afledning af spildevand fra helikoptervask skal ske til spildevandssystemet via sandfang og olieudskiller	29			
<b>Affald</b>					
3	Spild af brændstof, olie og kemikalier skal straks opsamles. Der skal til enhver tid forefindes opsugningsmateriale på virksomheden. Alt opsamlet spild af brændstof, olie og kemikalier inkl. brugt opsugningsmateriale skal opbevares og bortskaffes som farligt affald.	24			Ændret til generelt vilkår gældende for hele virksomheden
4	Farligt affald skal opbevares i egnede beholdere, der er mærket, så det tydeligt fremgår, hvad beholderen indeholder.		27		Er indeholdt i nyt fælles vilkår
<b>Jord og grundvand</b>					
5	Påfyldningsstude og aftapningshaner (aftapningsanordninger) for olieprodukter, herunder motorbrændstof, skal placeres inden for konturen af en tæt belægning med kontrolleret afledning af afløbsvandet. Alternativt skal eventuelt spild opsamles i en tæt spildebakke eller grube. Udendørs spildebakker eller gruber skal tømmes, således at regnvand i bunden maksimalt udgør 10 % af spildebakkens eller grubens volumen. Med tæt belægning menes en fast belægning, der i løbet af påvirkningstiden er uigennemtrængelig for de forurenende stoffer, der håndteres på arealet		28		Motorbrændstof rettes til brændstof. Sidste sætning slettes, da det fremgår af vilkår 3. Vilkåret bliver til et generelt vilkår gældende for hele virksomheden.
6	Afløb på standpladsen skal under tankning være afblændet eller på anden vis sikrede, så der ikke kan afledes brændstof til lufthavnens afløbssystem for overfladevand.			X	Slettes, da der nu er etableret befæstet areal med afløb til olieudskiller.
7	Helikopteren skal under tankning være placeret på landingsvogn med fuel-tæt overflade. Vognen skal være forsynet med mulighed for opsamling af eventuelt brændstofspild.			X	Trolley anvendes ikke længere

Vilkår nr.	Vilkår	Uændret Nyt nr.	Ændret Nyt nr.	Slettet	Bemærkninger
8	Eventuelt opsamlet vand i landingsvognen skal tømmes inde i hangaren, via olieudskiller, til lufthavnens spildevandssystem. Hvis der er synlige spor af fuel i den opsamlede væske, må den opsamlede væske ikke afledes via spildevandssystemet, men skal bortskaffes som farligt affald.			X	Trolley anvendes ikke længere
9	Påfyldning af brændstoftanken skal ske på tankpladsen ved Shell Aviation.			X	Slettes, da der nu er etableret befæstet areal med afløb til olieudskiller.
10	Olier og kemikalier, samt farligt affald skal opbevares i egnede, tætte og lukkede beholdere, der er mærkede, så det tydeligt fremgår, hvad de indeholder. Opbevaringen skal ske under overdækning og beskyttet mod vejrlig på en tæt belægning. Oplags-pladsen skal være indrettet således, at spild kan holdes inden for et afgrænset område og uden mulighed for afløb til jord, grundvand, overfladevand eller kloak. Området skal kunne rumme indholdet af den største beholder, der opbevares. Ovenstående gælder ikke for oplag i tanke godkendt i henhold til bestemmelserne i den europæiske konvention om international transport af farligt gods ad vej (ADR).		27		Ændret til fælles formulering for hele virksomheden
11	Olie og kemikalier, samt farligt affald skal placeres, så uvedkommende ikke umiddelbart har adgang til oplaget (f.eks. aflåst).			X	Hele lufthavnsområdet er afspærret, så der ikke er adgang for uvedkommende
12	Håndtering af olie og kemikalier, samt farligt affald, herunder i forbindelse med servicering, reparation og vedligeholdelse af fly og helikoptere, skal ske, på tæt belægning, der er indrettet uden afløb eller med afløb til olieudskiller. Arealet skal indrettes således, at udstrømmende væsker ved spild eller uheld ikke kan tilledes arealer, som ikke er sikret tilsvarende.		26		Omformuleret
13	Der skal løbende og mindst en gang årligt foretage visuel kontrol for utætheder, revnedannelser og vedligeholdelsesstand af landingsvognen. Utætheder skal udbedres hurtigst muligt, efter de er konstateret.			X	Trolley anvendes ikke længere
14	<b>Driftsjournal</b> Dato for visuel kontrol for utætheder, revnedannelser og vedligeholdelsesstand af landingsvognen, samt dato for eventuelle udbedringer af revner eller andre skader noteres i en driftsjournal, jf. vilkår 13. Driftsjournalen skal opbevares på virksomheden i mindst 5 år og skal være tilgængelig for tilsynsmyndigheden			X	Trolley anvendes ikke længere

### Udledningstilladelser

26/5 1999 Direkte udledning og nedsivning af tag- og overfladevand fra Esbjerg Lufthavns arealer, samt ændringer:

28/11 2001. Ændrede vilkår for Esbjerg Lufthavns egenkontrol med udledning af overfladevand.

25/1 2005. Tilladelse til direkte udledning af overfladevand fra påfyldningsplads ved Dansk Fuels brændstofdepot på Esbjerg Lufthavn.

Enkelte vilkår (med sort skrift) overføres til miljøgodkendelsen, så udledningstilladelsen alene vedrører udledning og ikke indretning/drift.

Vilkår med grå skrift tages op i forbindelse med revurderingen af udledningstilladelsen.

Vilkår nr.	Vilkår	Uændret Nyt nr.	Ændret Nyt nr.	Slettet	Bemærkninger
1	Selskaber og andre brugere af lufthavnen med aktiviteter på arealer omfattet af tilladelsen skal være orienteret om tilladelsens indhold.	1			Ændret formulermæssigt
2	Forsinkelsesbassiner, vandspærrere og afløbsregulatorer m.v. skal vedligeholdes så de altid er funktionsdygtige De i ansøgningen beskrevne ombygninger af vandspærrere, installering af nye afløbsregulatorer m.v. skal være gennemført inden den 1. november 1999 (starten på den nye afisningsæson).				Revurderes i forbindelse med revurdering af udledningstilladelsen
3	Udledningen af overfladevand må ikke give anledning til erosion af vandløbenes bund eller sider.				

Vilkår nr.	Vilkår	Uændret Nyt nr.	Ændret Nyt nr.	Slettet	Bemærkninger
4	Udledningen af organisk stof målt som BI <sub>5,mod</sub> må ikke overstige følgende værdier: Til Lufthavnsbækkens (udløb U1): 0,21 g/s Til Nebel (samlet udledning U2 og U3): 0,21 g/s Kravværdierne er gældende som middelværdi over ét døgn, og må i intet døgn overskrides.				
5	Udledningen af ammonium/ammoniak-kvælstof til Lufthavnsbækken (udløb U1) må ikke overskride 0,08 g/s Kravværdien er gældende som middelværdi over ét døgn og må i intet døgn overskrides.				
6	Det udledte vand skal have en pH-værdi, der til ethvert tidspunkt ligger i intervallet 6,5-8,5.				
7	Gennemsnitskoncentrationen af suspenderet stof i det udledte vand må som gennemsnit for en afisningsæsson ikke overskride 25 mg/l.				
8	Prøver af overfladevand, der udledes, må ved henstand i 30 minutter ikke danne særskilt oliefilm.				
9	Spild af flyafisningsmiddel ved afisning af fly skal opsamles. En nærmere beskrivelse af de procedurer, der følges med henblik herpå skal fremsendes til amtet inden den 1. november 1999 (starten af den kommende afisningsæsson).	30			1. sætning bibeholdes uændret. Sidste sætning slettes, da den del af vilkåret er opfyldt.
10	Tankning af brændstof må udelukkende ske på standpladsen for store fly indenfor opsamlingsarealet til olieudskillere nr. 1 og på helikopterparkeringspladsen indenfor oplandsarealet til udskillere nr. 3 Dog kan der i forbindelse med Uni-Fly A/S' flyvninger mellem Esbjerg Lufthavn og vindmølleparken på Horns Rev foregå tankning af helikopter på standpladsen foran hangar 7. Senest den 1. november 1999 skal tankning på helikopterparkeringspladsen ske indenfor et område, hvorfra overfladevandet har afløb gennem olieudskillere dimensioneret for en regnintensitet på mindst 140 l/s/ha og med et opsamlingsvolumen på minimum 2500 liter. Beskrivelse af projekt, der sikrer overholdelse af ovennævnte krav, skal fremsendes til amtet senest den 1. september 1999.		32		1. afsnit er ændret tekstmæssigt, men uændret indholdsmæssigt. Resten slettes, da Uni-Fly's miljøgodkendelse er bortfaldet og projektet vedr. tankpladsen på helikopterparkeringspladsen er gennemført. I stedet indsættes generelle krav til indretning af øvrige tankningspladser.
11	Olie- og benzinudskillere skal pejles mindst én gang månedligt og tømmes efter behov, dog mindst én gang årligt. I forbindelse med tømning af olieudskilleren på påfyldningspladsen ved brændstofdepotet skal det samtidig ved manuel kontrol sikres, at udskillerens oliestopventil er virksom, og at der ikke er ophobet snavs i lukkesystemet, som kan medføre risiko for funktionssvigt. Om nødvendigt udføres straks rensning og/eller udbedring af funktionssvigt. Der skal føres journal over udført kontrol med oliestopventilen. Journalen skal indeholde dato for udført kontrol, navnet på den der har ført journalen, samt oplysninger om resultatet af kontrollen og eventuel udbedrende handling. Journalen skal opbevares i mandskabsbygningen i mindst 2 år og skal udleveres til tilsynsmyndigheden på forlangende.			X	Slettes, da krav om pejling og tømning fremgår af Esbjerg Kommunes erhvervsaffaldsregulativ.
12	Lufthavnen skal føre journal over forbruget af hvert enkelt afisningsmiddel, herunder flyafisningsmiddel. Registreringen skal ske på døgnbasis, og omfatte den samlede udsprede mængde af de enkelte midler, dosering, temperatur, antal flyafisninger og udsprede arealer. Oplysningerne i journalen skal til ethvert tidspunkt være tilgængelig for tilsynsmyndigheden på dens forespørgsel. Senest den 1. maj hvert år skal oplysningerne i journalen for den afsluttede afisningsæsson sammenfattes og fremsendes til tilsynsmyndigheden.		37		Kravet om årlig fremsendelse af journal bortfalder.
13a	Prøver til kontrol af udledningen til Lufthavnsbækken skal udtages i gennemløbsbrønd U1 ca. 50 m nedstrøms start- og landingsbanen og i nærmeste gennemløbsbrønd opstrøms lufthavnsudledningen.				Revurderes i forbindelse med revurdering af udledningstilladelsen
13b	Der skal på udløbsledningen til U2 udtages prøver i gennemløbsbrønde umiddelbart op- og nedstrøms lufthavnens start- og landingsbane.				

Vilkår nr.	Vilkår	Uændret Nyt nr.	Ændret Nyt nr.	Slettet	Bemærkninger																				
13c	Der skal jævnt fordelt over afisningssæsonen (1. november – 1. april) udtages mindst 6 tidsproportionale døgnprøver i gennemløbsbrønd U1.																								
13d	Der skal i hver afisningssæson udtages mindst én tidsproportional døgnprøve i gennemløbsbrønden opstrøms U1.																								
13e	På udløbsledningen til U2 skal der i forbindelse med en afisningssituation én gang årligt udtages tidsproportionale døgnprøver op- og nedstrøms lufthavnens start- og landingsbane.																								
13f	De udtagne vandprøver skal analyseres af et autoriseret laboratorium for følgende parametre																								
	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Prøveposition</th> <th>Analyseparameter</th> <th>Analysemetode</th> <th>Detektionsgrænse</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Udløb U1</td> <td>Org. stof, BIs</td> <td>DS/R 254 tilpasset</td> <td>0,5 mg/l</td> </tr> <tr> <td>Opstrøms udløb U1</td> <td>Org. stof, BIs</td> <td>DS/R 254 tilpasset</td> <td>0,5 mg/l</td> </tr> <tr> <td>Udløb U2, opstrøms bane</td> <td>Org. stof, BIs Ammoniumkvælstof</td> <td>DS/R 254 tilpasset DS 224</td> <td>0,5 mg/l 0,005 mg/l</td> </tr> <tr> <td>Udløb U2, nedstrøms bane</td> <td>Org. stof, BIs Ammoniumkvælstof</td> <td>DS/R 254 tilpasset DS 224</td> <td>0,5 mg/l 0,005 mg/l</td> </tr> </tbody> </table>	Prøveposition	Analyseparameter	Analysemetode		Detektionsgrænse	Udløb U1	Org. stof, BIs	DS/R 254 tilpasset	0,5 mg/l	Opstrøms udløb U1	Org. stof, BIs	DS/R 254 tilpasset	0,5 mg/l	Udløb U2, opstrøms bane	Org. stof, BIs Ammoniumkvælstof	DS/R 254 tilpasset DS 224	0,5 mg/l 0,005 mg/l	Udløb U2, nedstrøms bane	Org. stof, BIs Ammoniumkvælstof	DS/R 254 tilpasset DS 224	0,5 mg/l 0,005 mg/l			
Prøveposition	Analyseparameter	Analysemetode	Detektionsgrænse																						
Udløb U1	Org. stof, BIs	DS/R 254 tilpasset	0,5 mg/l																						
Opstrøms udløb U1	Org. stof, BIs	DS/R 254 tilpasset	0,5 mg/l																						
Udløb U2, opstrøms bane	Org. stof, BIs Ammoniumkvælstof	DS/R 254 tilpasset DS 224	0,5 mg/l 0,005 mg/l																						
Udløb U2, nedstrøms bane	Org. stof, BIs Ammoniumkvælstof	DS/R 254 tilpasset DS 224	0,5 mg/l 0,005 mg/l																						
14	Kopi af måle- og analyseresultater samt beregning af massestrømme skal senest 4 uger efter hver prøvetagningsrunde tilsendes tilsynsmyndigheden.																								
15	Tilsynsmyndigheden kan på baggrund af de opnåede resultater revidere prøveantallet for hver af de efterfølgende afisningssæsoner, idet prøveantallet dog aldrig kan blive mindre end 4 eller større end 24.																								
16	Turbinerensning på helikoptere må ikke give anledning til spild af rensesvæske på arealer omfattet af godkendelsen	31																							

### Nye vilkår

Vilkår nr.	Bemærkninger
2	Beskriver de flyvninger og tilknyttede aktiviteter der er undtaget støjregulering, i overensstemmelse med flystøjsvejledningen.
3	Et generelt "standardvilkår" der definerer hvad der forstås ved befæstet areal og tæt belægning.
6	Er indsat for at sikre, at støjvold og -skærm, som blev etableret i forbindelse med lokalplanlægning af området syd for volden, bibeholdes.
22	Et generelt lugtvilkår. Det er vurderet, at der ikke er aktiviteter på lufthavnen, som give anledning til mere specifikke vilkår.
33	Vilkåret er en konsekvens af de faktiske afløbsforhold, og vil sikre, at der fremadrettet fortsat ikke afledes overfladevand fra standpladser til spildevandssystemet.
34	Der har ikke i de tidligere godkendelser været vilkår om underretningspligt.
35	Er indsat for at sikre god vedligeholdelsestilstand på de tætte belægninger
36	Fastsat som følge af krav til egenkontrol af belægninger

## Bilag 9 - Lufthavnens ansøgningsmateriale

27. oktober 2015  
Sagsbehandler: BEMOU  
Jr. nr. 15/22368

### **Ansøgning om revurdering af Lufthavnens Miljøgodkendelse.**

Hermed fremsendes ansøgning om revurdering af Lufthavnens Miljøgodkendelse, der er udarbejdet den 10. august 2004 af Ribe amt. I forbindelse med revurderingen anmodes om, at der i det omfang, det er relevant, sker en indarbejdelse af de øvrige tillægsgodkendelser og udstedte tilladelser, der er givet Lufthavnen enten inden eller efter den nugældende miljøgodkendelse, således at Lufthavnens samlede miljøregulering er samlet som meget som muligt.

Der sker en løbende udvikling af Esbjerg Lufthavn og i operatørernes behov for flyvninger. Der er derfor i den vedlagte beskrivelse af Lufthavnens aktiviteter, indarbejdet en prognose for udviklingen i antallet af operationer frem mod 2020. Erfaringerne de seneste år har vist et stigende behov for flyvninger uden for Lufthavnens almindelige åbnings-tid.

Det er derfor afgørende for Lufthavnens fremtidige drift, at der i den revurderede miljøgodkendelse indarbejdes den nødvendige fleksibilitet til, at der i et vist omfang kan opereres uden for tidsrummet kl. 0700-2200 med enten fly eller helikoptere.

Den nugældende miljøgodkendelses vilkår 13 udgør en klar hindring for, at lufthavnens operatører har mulighed for at operere uden for tidsrummet kl. 0700-2200. I henhold til Miljøstyrelsens vejledning nr. 5/1994 om "Støj fra flyvepladser" fremgår det under afsnit 12.3 "Vilkår for godkendelse" side 129 næstsidste afsnit at "... man kan derimod ikke generelt forbyde operationer med bestemte flytyper på offentlige flyvepladser, hvis flyene opfylder gældende støjcertificeringsbestemmelser i Danmark". Udviklingen af fly går i den miljømæssige rigtige retning, hvorfor støjbelastningen fra disse fly alt andet lige vil falde i takt med denne udvikling. Lufthavnen er derfor af den opfattelse, at vilkår 13 er unødigt begrænsende i forhold til Lufthavnens operationsmuligheder og at det vil være tilstrækkeligt at kræve at kontrolværdien for den maksimale støjbelastning TDENL ikke overskrides.

Vedrørende vilkår om skoleflyvning i den nugældende miljøgodkendelse (afsnit 6.1.2), ser vi ingen problemer i, at vilkår 4 slettes, mens vilkår 5 og 6 bibeholdes.

./. Beskrivelse af Lufthavnens aktiviteter med bilag vedlægges.

Anette Bendixen  
Lufthavnschef







EnergiMetropol  
ESBJERG



Produktion: Esbjerg Kommune  
Foto: Torben Meyer



Esbjerg  
Kommune

Torvegade 74. 6700 Esbjerg  
Tlf: 76 16 16 16  
miljo@esbjergkommune.dk  
www.esbjergkommune.dk