

Billund Lufthavn A/S
Passagerterminalen 10
7190 Billund

CVR-nr. 23343118
Att.: Mette Brogaard Askholm



Miljøgodkendelse – Natoperationer med flytyperne B767, B777, A332 og A333

Dato: 27. september 2024

Billund Lufthavn A/S
Passagerterminalen 10, 7190 Billund
Matrikel nummer: 2f, Billund By, Grene m.fl.

CVR-nummer: 23343118
P-nummer: 1014634319

Kontaktperson: Mette Brogaard Askholm
T: 76 50 50 50 / M: 29 69 54 58

E: mga@bll.dk

Teknik og Miljø

Erhverv og Affald
Jorden Rundt 1
7200 Grindsted

Tlf. 7972 7200
www.billund.dk

Sagsnr.:24/6922

Sagsbehandler:
Ulla Berg Bojesen
Afdelingens telefon:
Tlf. 79 72 71 07
Afdelingens mail:
Virksomhed-
miljoe@billund.dk

Har du brug for at sende fortrolige eller følsomme oplysninger til os, skal du gøre det med Digital Post. Du kan læse mere om Digital Post på: billund.dk/borger/digital-post

Afgørelsen omfatter:

Mulighed for natoperationer med flytyperne B767, B777, A332 og A333 i perioden frem til den 31. oktober 2025.

Miljøgodkendelse

Billund Kommune meddeler hermed midlertidig godkendelse til at foretage natoperationer med flytyperne B767, B777, A332 og A333 på Billund Lufthavn.

Afgørelsen, der udløber den 31. oktober 2025, meddeles efter miljøbeskyttelseslovens¹ § 33, stk. 1.

Afgørelsen omfatter kun de miljømæssige forhold, der reguleres efter miljøbeskyttelseslovens kapitel 5, og virksomheden er selv ansvarlig for at indhente øvrige fornødne tilladelser efter anden lovgivning.

¹ Lovbekendtgørelse nr. 928 af 28. juni 2024 af lov om miljøbeskyttelse

Indholdsfortegnelse

| | |
|--|----|
| 1. Baggrund for sagen | 4 |
| 2. Afgørelsens omfang og forudsætninger..... | 4 |
| 3. Indhentede udtalelser og kommunens bemærkninger hertil..... | 4 |
| 4. Planlægningsmæssige forudsætninger..... | 5 |
| Kommuneplan..... | 5 |
| Lokalplaner..... | 5 |
| Vurdering af Virkninger på Miljøet (VVM) | 5 |
| International naturbeskyttelse | 6 |
| 5. Miljømæssig beskrivelse og begrundelse for afgørelsen..... | 6 |
| Indretning og drift | 6 |
| Støj..... | 9 |
| Luftforurening..... | 11 |
| Spildevand og overfladevand..... | 11 |
| Beskyttelse af jord og grundvand | 11 |
| Affald | 12 |
| Driftsforstyrrelser og uheld..... | 12 |
| Egenkontrol..... | 12 |
| Bedste tilgængelige teknik | 13 |
| Ophør af virksomhedens drift..... | 13 |
| Samlet vurdering..... | 13 |
| 7. Vilkår | 13 |
| 6. Godkendelses varighed | 14 |
| 7. Klagevejledning m.v. | 14 |
| 8. Offentliggørelse | 15 |

Bilag:

1. Kort, der viser lufthavnens beliggenhed
2. Resultater af L_{Amax} -beregninger for B767 og B777

1. Baggrund for sagen

Billund Lufthavn har den 24. juni 2024 ansøgt om godkendelse i henhold til miljøbeskyttelseslovens § 33, stk. 1 til midlertidigt at kunne operere med flytyperne B767, B777, A332 og A333 om natten. Der er den 15. august 2024 indsendt nye/supplerende oplysninger til ansøgningen.

Lufthavnen er beliggende på Passagerterminalen 10, 7190 Billund, matr.nr. 2f, Billund By, Grene og 1e, Åst By, Lindeballe m.fl. Lufthavnens beliggenhed fremgår af bilag 1.

Billund Lufthavn er omfattet af godkendelsesbekendtgørelsens² bilag 2, pkt. H 202: *"Lufthavne, flyvestationer og flyvepladser"*.

I forbindelse med etablering af en ny terminal, forplads og rulleveje m.m. blev der den 26. marts 1999 meddelt en samlet miljøgodkendelse af hele lufthavnen.

Efterfølgende er der gennemført en revurdering af miljøgodkendelsen, og der er i forbindelse hermed meddelt følgende afgørelser:

- Ændret miljøgodkendelse af støjbelastningen fra Billund Lufthavn, meddelt den 4. juli 2007 med senere meddelte afgørelser, og
- Billund Lufthavn A/S - revurdering af miljøgodkendelse og godkendelse af ansøgte udvidelser og ændringer, meddelt den 8. april 2011 med senere meddelte tillæg.

Der er i 2020 indledt en revurdering af godkendelsen af 4. juli 2007 med senere meddelte tillæg. Det forventes, at der træffes afgørelse i sagen primo 2025.

Det ansøgte projekt er en godkendelsespligtig ændring i henhold til miljøbeskyttelseslovens § 33, stk. 1.

2. Afgørelsens omfang og forudsætninger

Afgørelsen omfatter godkendelse til natoperationer med flytyperne B767, B777, A332 og A333 i perioden frem til den 31. oktober 2025.

Godkendelsen meddeles som et tillæg til den i afsnit 1 anførte afgørelse af 4. juli 2007 med senere meddelte tillæg.

3. Indhentede udtalelser og kommunens bemærkninger hertil

Et udkast til afgørelse har, i overensstemmelse med § 59 i godkendelsesbekendtgørelsen, været forelagt Billund Lufthavn A/S til kommentering.

² Bekendtgørelse nr. 1083 af 9. august 2023 om godkendelse af listevirksomhed.

Billund Lufthavn har den 5. september 2024 meddelt pr. mail, at Billund Lufthavn ikke har bemærkninger til høringsudkastet.

Et udkast til afgørelse har ligeledes været forelagt Vejle Kommune.

Vejle Kommune har den 20. september 2024 fremsendt høringssvar. Vejle kommune tager afgørelsen til efterretning, men bemærker at støjforholdene har betydning for støjkonsekvenszoner udlagt i Vejle kommunes kommuneplan. Vejle kommune imødeser derfor modtagelse af resultaterne af støjovervågningen i maj 2025, så konsekvenserne af udvidet natteflyvning kan vurderes.

Der er ikke foretaget parthøring af muligt berørte naboer til lufthavnen i såvel områder for åben- og lav boligbebyggelse som boliger i det åbne land, idet det ikke er anset for muligt at foretage en nærmere afgrænsning heraf.

4. Planlægningsmæssige forudsætninger

Kommuneplan

Lufthavnen er i henhold til Kommuneplan 2021 – 2033 for Billund Kommune beliggende i rammeområde 2.E.14, hvis anvendelse er fastlagt til lufthavnsformål og hertil knyttede erhvervsvirksomheder. Der kan i området ikke etableres boliger eller anden støjfølsom anvendelse.

Lokalplaner

En stor del af lufthavnsområdet (start- og landingsbanen, rulle- og taxiveje, forpladser og terminalbygningen i nord) er omfattet af Lokalplan nr. 94 (inkl. lokalplanerne 112 og 123) for Billund Kommune samt Lokalplan nr. 055001 for tidligere Give Kommune.

Den sydlige del af lufthavnen (terminalen i syd, Cargo Center Billund og områder for general aviation m.m.) er omfattet af Lokalplan nr. 92 for Billund Kommune og Lokalplan nr. 27 for tidligere Give Kommune samt lokalplan nr. 240.

De nævnte lokalplaner fastlægger alle områdets anvendelse til lufthavns- og erhvervsformål.

Vurdering af Virkninger på Miljøet (VVM)

Billund Lufthavn er omfattet af miljøvurderingslovens bilag 1 pkt. 7a "Nyanlæg til jernbanefjerntrafik samt lufthavne med en start- og landingsbane på mindst 2.100 m".

Det ansøgte kan henføres til lovens bilag 2, pkt. 13 a, der lyder: "*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 væsentlig skadelige indvirkninger på miljøet (ændring eller udvidelse, som ikke er omfattet af bilag 1).*"

Billund Kommune har i henhold til § 21 i miljøvurderingsloven³ den 27. september 2024 truffet afgørelse om, at projektet ikke er omfattet af VVM-pligt.

International naturbeskyttelse

Nærmeste Natura 2000-områder er nr. 82 – Randbøl Hede og klitter i Frederikshåb Plantage (Habitatområde H74 og Fuglebeskyttelsesområde F46), som ligger ca. 5 km syd for projektområdet og nr. 85 – Hedeområder ved Store Råbjerg (Habitatområde H74 og Fuglebeskyttelsesområde F48), der ligger ca. 5 km vest for lufthavnen.

Billund Kommune vurderer, at projektet ikke vil medføre emissioner eller give anledning til andre påvirkninger, der kan berøre miljøforhold i en sådan afstand, og at projektet derfor - hverken i sig selv eller i forbindelse med andre planer og projekter - vil kunne påvirke Natura-2000 områder væsentligt.

Der vil ikke være anlægsarbejder forbundet med projektet og der vil ikke ske ændringer i indretningen af lufthavnen.

Projektet vurderes ikke at kunne beskadige eller ødelægge yngle- eller rasteområder i det naturlige udbredelsesområde for dyrearter optaget i habitatdirektivets bilag IV eller ødelægge plantearter, som er optaget i habitatdirektivets bilag IV.

5. Miljømæssig beskrivelse og begrundelse for afgørelsen

Billund Lufthavn er beliggende nordøst for Billund by, jf. det som bilag 1 vedlagte kort.

Lufthavnen råder over mere end 850 ha jord, hvoraf hovedparten henligger som græsbeklædte arealer eller arealer med anden vegetation, herunder beskyttede naturtyper.

Indretning og drift

Lufthavnens start- og landingsbane har en længde på 3.100 meter og en bredde på 45 meter. Banen overholder de internationale krav til en bane, der er åben for alle former for civil lufttrafik. Banebetegnelsen er 09 og 27, svarende til de geografiske retninger 90° vest og 270° øst.

Antallet af passagerer og fragtonnagen har i perioden 2007 – 2019 (før coronapandemien) været støt stigende. Antallet af starter- og landinger er i samme periode ikke steget tilsvarende, hvilket tilskrives anvendelsen af større fly og en større belægningsgrad.

Passagerantallet har, i modsætning til fragten, været meget påvirket af coronapandemien. Efter pandemiens ophør er passagerantallet, herunder antallet af starter og landinger, dog steget igen, så det nu modsvarer niveauet i årene forud for pan-

³ Bekendtgørelse nr. 4 af 3. januar 2023 af lov om miljøvurdering af planer og programmer og af konkrete projekter (VVM)

demien. Det samlede antal starter og landinger er for 2023 opgjort til 46.584 operationer.

For en nærmere beskrivelse af lufthavnens indretning og drift henvises til afgørelserne af 4. juli 2007 og 8. april 2011 med senere meddelte tillæg.

Der ansøges om godkendelse til i en nærmere bestemt periode, at kunne foretage et begrænset antal operationer om natten med flytyperne Airbus 330 (A332 og A333), Boeing 767 (B762 og B763) og Boeing 777 (B77L og B77W).

De pågældende flytyper er ikke optaget på "positivlisten", jf. vilkår 6 i godkendelsen af 4. juli 2007, som angiver hvilke flytyper, der må operere om natten.

Lufthavnen skal i henhold til vilkår 19 – 27 i godkendelsen af 4. juli 2007 hvert år indsende en støjrapport for det forudgående kalenderår. Af støjrapporten for 2023 fremgår (jf. tabel 1 nedenfor), at der er foretaget operationer om natten med de ovenfor anførte flytyper, selvom disse ikke er optaget på den gældende positivliste fastsat i godkendelsens vilkår 6.

Tabel 1 – Natoperationer i 2023 med Airbus 330, Boeing 767 og Boeing 777, jf. BLL's Støjrapport 2023 af juni 2024.

| Natoperationer (kl. 23.00 – 06.00) i 2023 | | | | | |
|--|---|---------------------------------------|---|---|---|
| Flytype | Antal operationer scheduled i natperioden | Antal starter scheduled i natperioden | Antal starter scheduled med actual start uden for natperioden | Antal landinger scheduled i natperioden | Antal landinger scheduled med actual landing uden for natperioden |
| A332 | 74 | 27 | - | 47 | - |
| A333 | 3 | 1 | - | 2 | - |
| A339 | 2 | 1 | - | 1 | - |
| B744 | 1 | 1 | - | - | - |
| B762 | 19 | 9 | 2 | 10 | - |
| B763 | 67 | 59 | 25 | 8 | 1 |
| B77L | 18 | 17 | - | 1 | - |
| Sum | 184 | 115 | 27 | 69 | 1 |
| Total antal operationer i natperioden | 156 | 88 | | 68 | - |

Lufthavnen har i 2023 foretaget en reovering af Apron Syd med henblik på en styrkelse af lufthavnens cargoaktiviteter, med bl.a. Mærsk Air Cargo som operatør. Renoveringen er foretaget i overensstemmelse med en af kommunen meddelt miljøgodkendelse af 21. juli 2023.

Mærsk Air Cargo har i 2023 opereret med flytypen Boeing 767 (B762 og B763) til natflyvninger. Årsagen hertil har primært været begrundet i, at det ikke har været muligt at få tildelt slottider i dag- eller aften timerne for de pågældende operationer. Andre operatører har ligeledes haft behov for at operere med flytyper om natten, som ikke er optaget på positivlisten.

Alle fly over 3500 MTOM kræver slot-koordinering via Nordic Airport Coordination Denmark A/S (ACD). ACD fungerer som et koordinationskontor, der bl.a. skal sikre, at forsinkelser reduceres til et acceptabelt niveau og forhindre overbelastning i bestemte perioder på lufthavne. Det er ligeledes ACD, der kontaktes af flyselskaberne, når der søges om slottider.

Presset på attraktive slottider i dagtimerne har i den pågældende periode været præget af krigen mellem Rusland og Ukraine, som bevirker, at store dele af luft rummet over den sydøstlige del af Europa ikke kan anvendes sikkert til civile flyvninger. Dette har også påvirket trafikken i 2024, hvor det samlede antal natoperationer med de pågældende flytyper i første halvår er opgjort til ca. 150.

Lufthavnen har været i dialog med de pågældende operatører med henblik på at undersøge mulighederne for at natflyvningerne i videst muligt omfang undgås. Det har i forbindelse hermed vist sig muligt, at ændre flere af de aktuelt scheduled natflyvninger for 2024/25 til dag- eller aftenperioden.

Lufthavnen har endvidere meddelt ACD, at der fremadrettet ikke kan meddeles tilladelse til slottider i natperioden uden forudgående accept fra lufthavnen.

Billund Lufthavn ansøger i forlængelse af ovenstående om mulighed for i en periode, at kunne opretholde det aktuelt reducerede omfang af operationer med de pågældende flytyper i natperioden. Lufthavnen vil i forbindelse hermed være indstillet på at gennemføre en støjovervågning i form af målinger af støjens maksimalværdier i omgivelserne, som forventes dels at understøtte forudsætningerne om den støjmæssige betydning af natoperationerne, jf. afsnittet nedenfor om støj, dels at kunne danne grundlag for en ansøgning om, at de pågældende flytyper optages på "positivlisten".

Tilrettelæggelse og gennemførelse af målinger forventes at ville strække sig over en periode på knap et halvt år. Hertil kommer bearbejdning af måleresultater, udarbejdelse af ansøgning om miljøgodkendelse og myndighedsbehandling. Med baggrund heri ansøges der om godkendelse til, at der i perioden frem til den 31. oktober 2025 må foretages op til 150 natoperationer med de pågældende flytyper.

Billund Kommunes vurdering

Det vurderes, at det ansøgte kan gennemføres i overensstemmelse med de planlægningsmæssige bestemmelser for området, og da der ikke vil ske ændringer m.h.t adgangs- og parkeringsforhold vurderes det samtidig, at til- og frakørsel til/fra lufthavnsområdet fortsat vil kunne finde sted uden at afstedkomme væsentlige gener for omgivelserne.

Det ansøgte vil i relevant omfang være omfattet af gældende vilkår for indretning og drift af den samlede lufthavn, jf. dog afsnittet nedenfor om støj.

Støj

Der er i lufthavnens miljøgodkendelse af 4. juli 2007 indeholdt en "positivliste", som angiver hvilke flytyper der må starte og lande i natperioden. Natperioden blev fastsat i miljøgodkendelsen af 1999 og dækker tidsrummet kl. 23.00-06.00. Det foreligger således dokumenteret, at de flytyper, der er optaget på "positivlisten" vil kunne operere om natten under overholdelse af de i godkendelsens bilag 8 og 9 viste konturer for 80 dB(A) – L_{Amax} .

Force Technology har på vegne af lufthavnen foretaget beregninger af L_{Amax} opdelt i starter og landinger på henholdsvis bane 09 og bane 27 for Boeing 767 og 777.

Resultaterne er sammenholdt med beregninger gennemført for flytypen B737-800, som forventes optaget med den korrekte kontur for 80dB L_{Amax} i den verserende sag om revurdering af godkendelsen af 4. juli 2007 med senere meddelte tillæg.

Beregningerne for de aktuelt ansøgte flytyper Boeing 767 og 777 fremgår af bilag 2, og viser, at starter på bane 09 og landinger på bane 27 vil ligge inden for 80 dB(A)- L_{Amax} konturen over boligområder i Billund by for B737-800.

Baseret på en vurdering af flyenes certificerings- og TSEL-værdier m.m. er det samtidig lufthavnens vurdering, at 80 dB(A)- L_{Amax} konturen for A332/333 i det væsentligste kan rummes indenfor støjkonturerne gældende for B767 og B777.

Der er i forbindelse med den verserende sag om revurdering af godkendelsen af 4. juli 2007 med senere meddelte tillæg foretaget nye beregninger af støjbelastningen L_{DEN} omkring lufthavnen. Resultaterne af beregningerne viser, at de i godkendelsen af 4. juli 2007 fastsatte grænseværdier for L_{DEN} vil være overholdt for et scenarie benævnt 20XX_120.300, der indbefatter natoperationer med de aktuelt ansøgte flytyper, jf. rapport fra Force Technology af 16. maj 2024.

Som anført ovenfor påtænkes der i forbindelse med de ansøgte natoperationer iværksat målinger af støjens maksimalniveauer (L_{Amax}) i omgivelserne. Lufthavnen har således anmodet Force Technology om at beskrive en metode til støjovervågning.

Force Technology har i et oplæg af 15. august 2024 beskrevet et forslag til måleprogram. Det foreslås heri, at der foretages målinger af støjens maksimalniveauer ved opstilling af måleudstyr på 3 lokaliteter. For at sikre et tilstrækkeligt statistisk grundlag og en passende lav usikkerhed på måleresultaterne vurderes det, at der vil skulle foretages målinger på op til 100 operationer for hver flytype.

Den endelige placering af målestederne vil blive fastlagt i samråd med kommunen.

Når målingerne er tilendebragt, vil resultaterne blive bearbejdet og rapporteret.

Billund Kommunes vurdering

Der er i godkendelsen af 4. juli 2007 fastsat følgende vilkår om natflyvninger:

5. *Det maksimale A-vægtede lydtrykniveau (L_{Amax}) fra starter og landinger må i tidsrummet kl. 23.00 – 06.00 (lokal tid) ikke overstige 80 dB(A) uden for den i bilag 9 viste 80 dB-kurve, idet dog forsinkede fly eller for tidligt ankomne fly med planlagt afgang eller ankomst i tidsrummet kl. 06.00 – 23.00 er undtaget.*

Overskridelser af de anførte niveauer, der skyldes flyvesikkerhedsmæssige forhold, livsvigtige flyvninger eller meteorologiske forholds indflydelse på lyd-udbredelsen, vil ikke blive betragtet som tilsidesættelse af vilkåret.

6. *Der er udarbejdet en liste over, hvilke flytyper der starter og lander om natten på Billund Lufthavn (bilag 7). Listen er opdelt i flytyper, der kan overholde 80 dB støjkurven i henholdsvis bilag 8 og bilag 9.*

Andre flytyper må ikke starte fra lufthavnen om natten, før tilsynsmyndigheden har godkendt dette på baggrund af en fra lufthavnen indsendt vurdering af, at flytypen kan overholde støjgrænserne i bilag 8 og 9.

Det kan dog accepteres, at en flytype, der ikke er på listen, starter fra lufthavnen, hvis det er et enkeltstående tilfælde.

De flytyper som omfattes af ansøgningen, Airbus 330 (A332 og A333), Boeing 767 (B762 og B763) og Boeing 777 (B77L og B77W), er ikke optaget på den i vilkår 6 anførte liste ("positivlisten"). Billund Kommune har samtidig vurderet, at det aktuelt omhandlede – svarende til i gennemsnit ca. tre operationer om ugen - ikke kan anses for enkeltstående tilfælde.

Som anført ovenfor har Force Technology på vegne af lufthavnen foretaget beregninger af L_{Amax} opdelt i starter og landinger på henholdsvis bane 09 og bane 27 for Boeing 767 og 777.

Resultaterne af beregningerne viser, at banefordelingen har stor betydning for støjbelastningen i Billund by. Starter på bane 09 og landinger på bane 27 overholder således 80 dB(A)- L_{Amax} konturen over Billund by for flytypen B737-800, som forventes optaget med den korrekte kontur for 80dB- L_{Amax} i den verserende sag om revurdering af godkendelsen af 4. juli 2007 med senere meddelte tillæg.

Ved starter på bane 27 og landinger på bane 09 vil der forekomme mindre overskridelser af 80 dB(A)- L_{Amax} konturen over byen. Tilsvarende vil konturen, uanset banefordeling, have en anderledes udstrækning i det åbne land.

Der er ikke foretaget beregninger for A332 og A333, men lufthavnen vurderer på baggrund af flyenes certificerings- og TSEL-værdier, at 80 dB(A)- L_{Amax} konturen for disse flytyper i det væsentligste kan rummes indenfor støjkonturerne gældende for B767 og B777. Kommunen har ikke fundet anledning til at anfægte denne vurdering.

Der er i ansøgningen endvidere redegjort for natoperationernes betydning for støjbelastningen L_{DEN} , idet det oplyses, at nye L_{DEN} -beregninger, som indbefatter natoperationer med de pågældende flytyper viser, at de i godkendelsen af 4. juli 2007 fastsatte grænseværdier vil være overholdt.

Det skal hertil bemærkes, at der i en godkendelse af 5. februar 2019 om starter fra MIKE er fastsat nye grænseværdier for L_{DEN} , som er baseret på et væsentligt lavere operationsantal end det operationsantal, der ligger til grund for fastsættelse af grænseværdierne i godkendelsen af 4. juli 2007. I betragtning af, at det faktiske operationsantal er mere end 30 % lavere end det operationsantal, der ligger til grund for fastsættelse af grænseværdierne i godkendelsen af 5. februar 2019, vurderer kommunen, at det ansøgte ikke vil være til hinder for, at gældende grænseværdier for L_{DEN} vil kunne sikres overholdt.

Med baggrund i ovenstående gives der mulighed for, at der i perioden frem til den 31. oktober 2025 må foretages op til 150 operationer om natten med de pågældende flytyper.

Der fastsættes vilkår om, at starter skal foregå på bane 09 og landinger på bane 27, med mindre flyvesikkerhedsmæssige hensyn forhindrer dette eller de meteorologiske forhold tilsiger andet.

Der fastsættes endvidere vilkår om, at der i forbindelse med natoperationerne skal foretages støjovervågning i overensstemmelse med de i ansøgningen indeholdte oplysninger herom. Hvis resultaterne af støjovervågningen viser, at operationerne er forbundet med støjniveauer ($L_{A,max}$), der afviger væsentligt fra de forudsætninger, der ligger til grund for afgørelsen, kan tilsynsmyndigheden forlange, at operationerne bringes til ophør.

Luftforurening

Der vil som led i det ansøgte ikke blive etableret nye faste afkast med emissioner til luften.

Billund Kommunes vurdering

Der er i afgørelsen af 8. april 2011 fastsat vilkår om opgørelse og rapportering af emissioner fra flytrafikken. Dette vilkår vil fortsat være gældende og med baggrund i de i ansøgningen indeholdte oplysninger fastsættes der ikke nye vilkår om luftforurening.

Spildevand og overfladevand

Det ansøgte indebærer ikke ændringer i de bestående spildevandsforhold, herunder mængden og sammensætningen af spildevand, der afledes til forsyningselskabets spildevandsanlæg, eller overfladevand, der afledes til Billund Bæk.

Billund Kommunes vurdering

Vilkår fastsat i de nugældende afgørelser om afledning af spildevand vil fortsat være gældende og med baggrund i ovennævnte er der ikke fundet grundlag for at tage disse afgørelser op til fornyet behandling.

Beskyttelse af jord og grundvand

Lufthavnen er i henhold til bekendtgørelse om udpegning af drikkevandsressourcer⁴ beliggende i et område, der er udpeget som område med drikkevandsinteres-

⁴ Bekendtgørelse nr. 935 af 22. juli 2024 om udpegning af drikkevandsressourcer

ser (OD), og en del af lufthavnsområdet er beliggende inden for indvindingsoplandet for Grindsted Vandværk.

Et større sammenhængende område af den vestlige del af lufthavnsområdet er V1-kortlagt og i den sydvestlige del af lufthavnen er der to mindre områder, som er V2-kortlagt i henhold til jordforureningsloven⁵. Disse områder benyttes af Billund Refueling og en tidligere oplagsplads ved Håndværkergården. En mindre del af den vestlige og sydvestlige del af lufthavnens område er omfattet af kommunens områdeklassificering.

Det ansøgte er ikke forbundet med bygge- og anlægsaktiviteter og det foreligger oplyst, at der ikke vil blive etableret nye/større oplag eller aktiviteter, der indebærer risiko for jord- og grundvandsforurening.

Billund Kommunes vurdering

Der er i godkendelsen af 8. april 2011 med tilhørende tillæg fastsat vilkår om beskyttelse af jord og grundvand. Disse vilkår vil fortsat være gældende og med baggrund i ovennævnte oplysning om, at der i forbindelse med det ansøgte ikke vil blive etableret nye/større oplag eller aktiviteter, der indebærer risiko for jord- og grundvandsforurening, fastsættes der i nærværende afgørelse ikke nye eller ændrede vilkår herom.

Affald

Det ansøgte vil ikke være forbundet med en øget eller ændret affaldsfrembringelse.

Billund Kommunes vurdering

Der er i godkendelsen af 8. april 2011 med tilhørende tillæg fastsat vilkår om opbevaring og håndtering af affald på lufthavnen. Disse vilkår vil fortsat være gældende og med baggrund i ovennævnte fastsættes der ikke nye vilkår om affald.

Driftsforstyrrelser og uheld

Lufthavnen er ikke omfattet af risikobekendtgørelsen⁶ og der vil som led i det ansøgte ikke blive etableret nye/større oplag af farlige stoffer.

Billund Kommunes vurdering

Da det ansøgte omhandler aktiviteter, der kan sidestilles med lufthavnens nuværende drift, vurderer kommunen, at det ansøgte ikke vil medføre større risici for forurening som følge af driftsforstyrrelser eller uheld.

Egenkontrol

Der er i ansøgningen fremsat forslag om, at der dagligt udarbejdes en trafikstatistik med angivelse af:

- Flykategori (fragt/charter/tomflyvning)
- ICAO kode
- Scheduled time
- Actual time

⁵ Bekendtgørelse nr. 282 af 27. marts 2017 af lov om forurenet jord.

⁶ Bekendtgørelse nr. 372 af 25. april 2016 om kontrol med risikoen for større uheld med farlige stoffer.

- Type (start/landing)
- Banebenyttelse
- Destination

Trafikstatistikken indsendes til Billund Kommune hver måned.

Billund Kommunes vurdering

Der fastsættes vilkår i overensstemmelse med det af lufthavnen fremsatte forslag, idet det supplerende gøres gældende, at der skal redegøres for årsagen til starter på bane 27 og landinger på bane 09 samt at trafikstatistikken skal ledsages af en orientering om status for måleprogrammet.

Bedste tilgængelige teknik

Det foreligger oplyst, at lufthavnens operatører løbende sikrer implementering af ny teknologi og viden, herunder forbedringer af luftfartøjer, som dels mindsker emissionen af stoffer til luften, dels reducerer flyenes støjpåvirkning.

Billund Kommunes vurdering

Billund Kommune har i sammenhæng med de gennemførte revurderinger af lufthavnens miljøgodkendelser vurderet bedste tilgængelige teknik i relation til lufthavnens indretning og drift. Det ansøgte vurderes ikke er kommunens vurdering, at det ansøgte, i kombination med den eksisterende indretning og drift af lufthavnen, modsvarer BAT på området.

Ophør af virksomhedens drift

I henhold til vilkår 73 i godkendelsen af 8. april 2011 skal lufthavnen ved ophør af driften træffes de nødvendige foranstaltninger for at undgå forureningsfare og for at bringe stedet tilbage i tilfredsstillende tilstand.

Nærværende afgørelse meddeles som et tillæg til gældende godkendelser og ovenstående vilkår vil derfor fortsat være gældende.

Samlet vurdering

Billund Kommune vurderer samlet, at der i tilknytning til det ansøgte er truffet de nødvendige foranstaltninger til at forebygge og begrænse forurening, og at det ansøgte, under overholdelse af de nedenfor anførte vilkår, ikke er til hinder for, at lufthavnen kan drives uden at afstedkomme forurening, som uforenelig med omgivelsernes sårbarhed og kvalitet.

7. Vilkår

Godkendelsen meddeles på følgende vilkår:

1. Der må i perioden fra godkendelsens meddelelse frem til den 31. oktober 2025 foretages i alt 150 operationer (starter eller landinger) i natperioden (kl. 23.00 – 06.00) alle ugens dage med følgende flytyper: Airbus 330 (A332 og A333), Boeing 767 (BB762 og B763) og Boeing 777 (B77L og B77W).

2. For det af vilkår 1 omhandlede gælder, at starter skal foregå på bane 09 og landinger på bane 27 med mindre flyvesikkerhedsmæssige hensyn forhindrer dette eller meteorologiske forhold tilsiger andet.
3. Der skal i forbindelse med de ansøgte operationer foretages støjovervågning i overensstemmelse med de i ansøgningen indeholdte oplysninger herom, jf. det af Force Technology udarbejdede oplæg til måleprogram af 15. august 2024.

Fastlæggelse af målesteder skal finde sted efter forudgående accept fra tilsynsmyndigheden.

4. Resultaterne af støjovervågningen skal sendes til tilsynsmyndigheden senest den 1. maj 2025.

Hvis resultaterne af støjovervågningen viser, at starter og/eller landinger med et eller flere af de pågældende flytyper er forbundet med støjniveauer ($L_{A,max}$), der afviger væsentligt fra de forudsætninger, der ligger til grund for afgørelsen, kan tilsynsmyndigheden forlange, at starter og/eller landinger med de pågældende flytyper om natten bringes til ophør.

5. Lufthavnen skal for hver kalendermåned udarbejde en trafikstatistik for starter og landinger om natten (kl. 23.00 – 06.00) med de flytyper, der omfattes af godkendelsen. Trafikstatistikken skal for hver operation indeholde oplysninger om:

- Flykategori (fragt/charter/tomflyvning)
- ICAO kode
- Scheduled time
- Actual time
- Operation (start/landing)
- Banebenyttelse (09/27)
- Årsag til start på bane 27 eller landing på bane 09 (angivet for den enkelte operation)
- Destination

Den månedlige trafikstatistik, ledsaget af en orientering om status for måleprogrammet, sendes til tilsynsmyndigheden inden udgangen af den efterfølgende måned.

6. Godkendelses varighed

Godkendelsen bortfalder den 31. oktober 2025.

7. Klagevejledning m.v.

Afgørelsen kan påklages til Miljø- og Fødevarerævnet af de klageberettigede, der fremgår af miljøbeskyttelseslovens kap. 11, jfr. §§ 98, 99 og 100.

Hvis du ønsker at klage over afgørelsen, kan du klage til Miljø- og Fødevareklagenævnet. Klagen skal være indgivet senest den 25. oktober 2024 inden rådhusets lukketid.

Du klager via Klageportalen, der ligger på www.borger.dk og www.virk.dk. Vejledning om, hvordan man skal logge på og anvende Klageportalen, kan findes på Miljø- og Fødevareklagenævnets hjemmeside www.naevneneshus.dk, samt på www.borger.dk og www.virk.dk. Klagen sendes gennem Klageportalen til kommunen. En klage er indgivet, når den er tilgængelig for kommunen i Klageportalen. Ved klage betales et gebyr på kr. 900 for privatpersoner og kr. 1.800 for virksomheder og organisationer. Du betaler gebyret med betalingskort i Klageportalen.

Miljø- og Fødevareklagenævnet skal som udgangspunkt afvise en klage, der kommer uden om Klageportalen. Hvis du ønsker at blive fritaget for at bruge Klageportalen, skal du sende en begrundet anmodning til kommunen. Kommunen videresender herefter anmodningen til Miljø- og Fødevareklagenævnet, som træffer afgørelse om, hvorvidt din anmodning kan imødekommes.

En eventuel klage over godkendelse efter miljøbeskyttelseslovens § 33 har som udgangspunkt ikke opsættende virkning, medmindre Miljø- og Fødevareklagenævnet bestemmer andet. Udnyttelse af afgørelsen inden klagefristens udløb sker på egen risiko.

Hvis afgørelsen ønskes indbragt for domstolene, skal søgsmål være anlagt inden 6 måneder, eller - hvis sagen påklages - inden 6 måneder efter, at endelig afgørelse foreligger.

8. Offentliggørelse

Afgørelsen vil blive offentliggjort d. 27. september 2024 på Billund Kommunes hjemmeside www.billund.dk. Der adviseres desuden i Billund-Grindsted Ugeavis samt på DMA – Digital Miljøadministrations hjemmeside.

Afgørelsen er sendt til:

Styrelsen for Patientsikkerhed, trvest@stps.dk

Danmarks Naturfredningsforening, Masnedøgade 20, 2100 København Ø, dnbillund-sager@dn.dk

Friluftsrådet, trekantomraadet@friluftsradet.dk

Dansk Ornitologisk Forening, billund@dof.dk og natur@dof.dk

Trafikstyrelsen, info@trafikstyrelsen.dk

Vejle Kommune, post@vejle.dk

Henvendelse om godkendelsen kan ske til undertegnede på tlf.79 72 70 90.

Med venlig hilsen



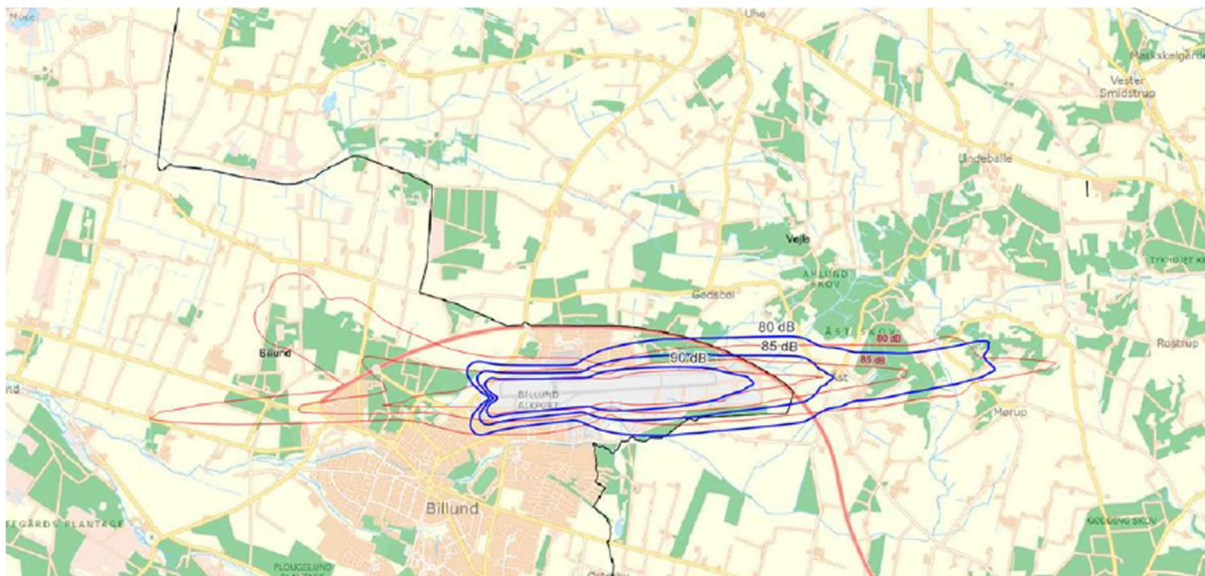
Ulla Berg Bojesen
Miljøsagsbehandler

Bilag

1. Kort, der viser lufthavnens beliggenhed
2. Resultater af L_{Amax} -beregninger for B767 og B777

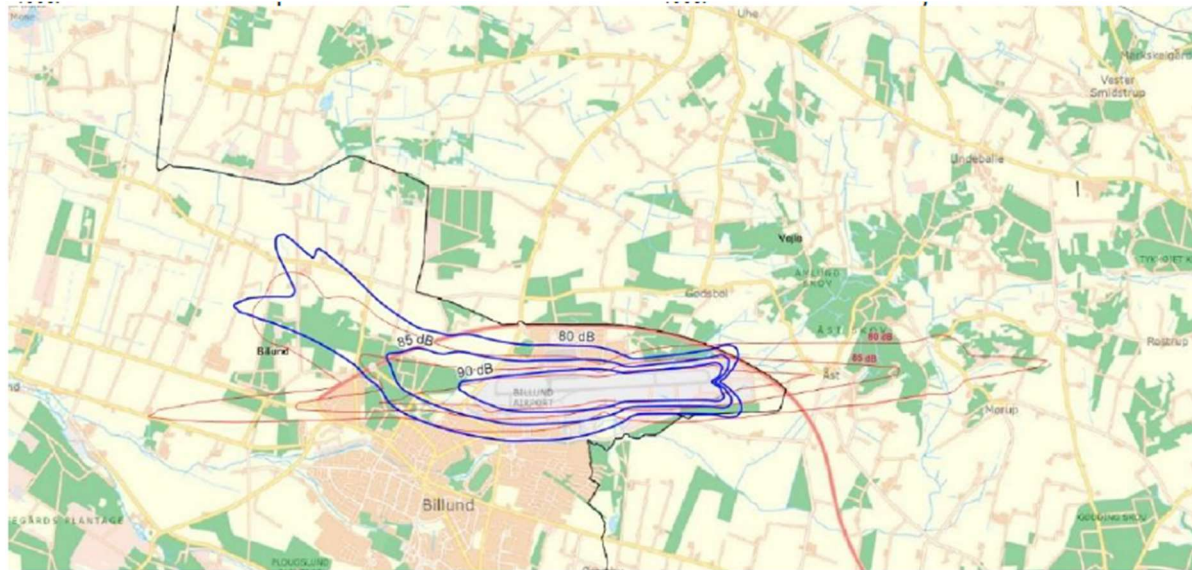
Bilag 2. Resultater af L_{Amax} -beregninger for B767 og B777

B767



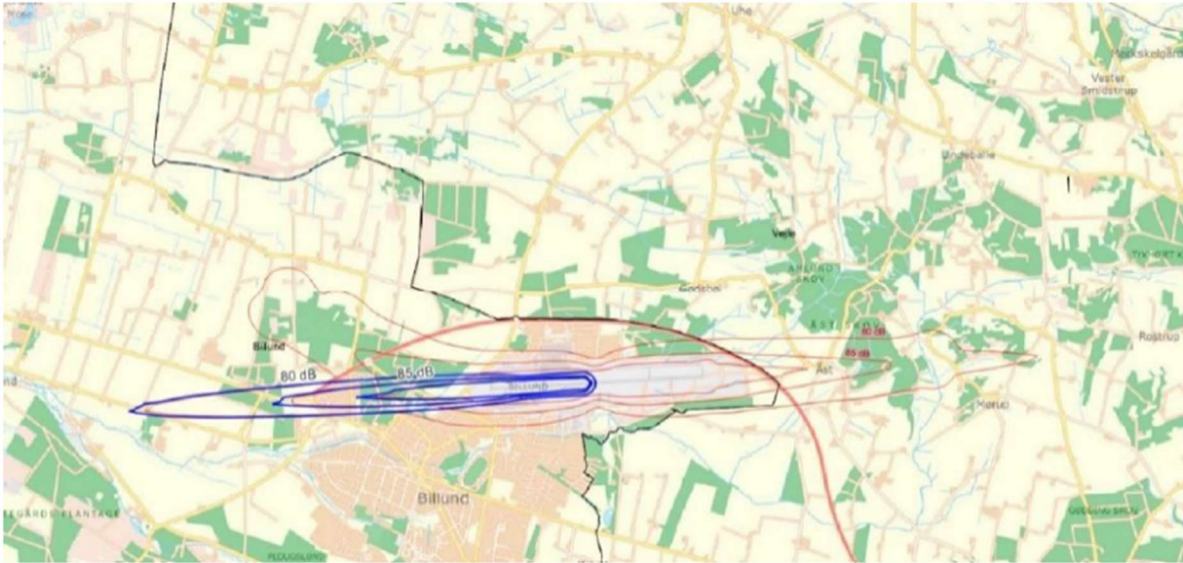
L_{Amax} - kurve for starter på bane 09. Den røde kontur viser L_{Amax} - kurven for Boeing 737-800.

B767



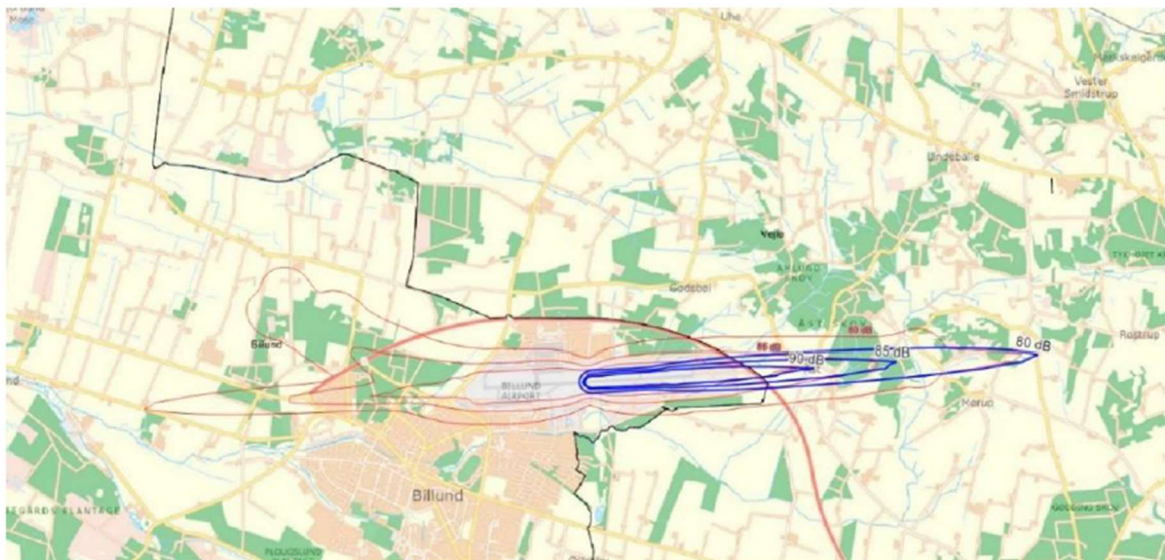
L_{Amax} - kurve for starter på bane 27. Den røde kontur viser L_{Amax} - kurven for Boeing 737-800.

B767



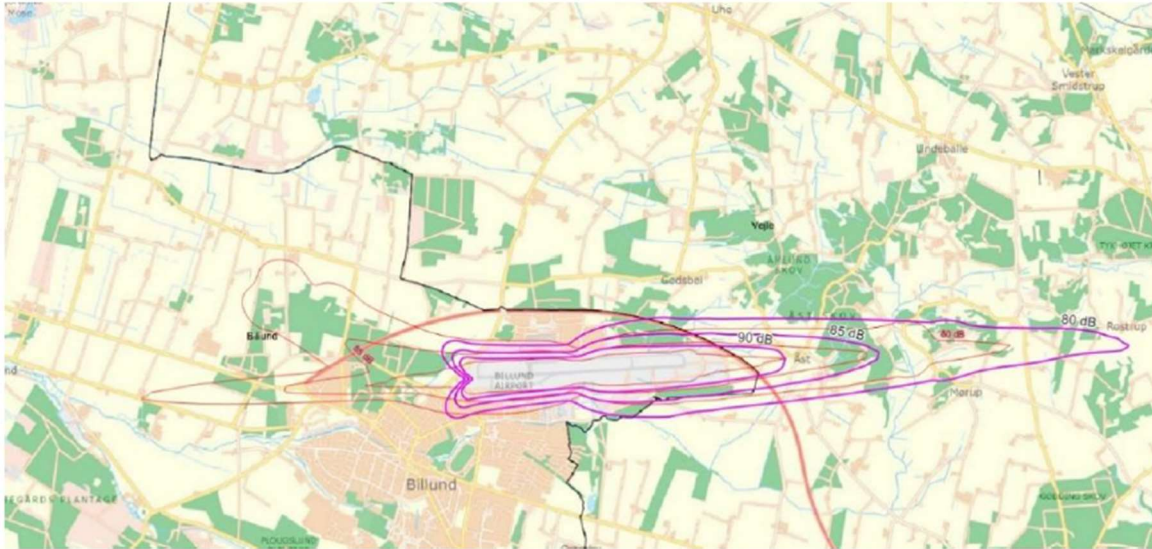
L_{MAX} - kurve for landing på bane 09. Den røde kontur viser L_{MAX} - kurven for Boeing 737-800.

B767



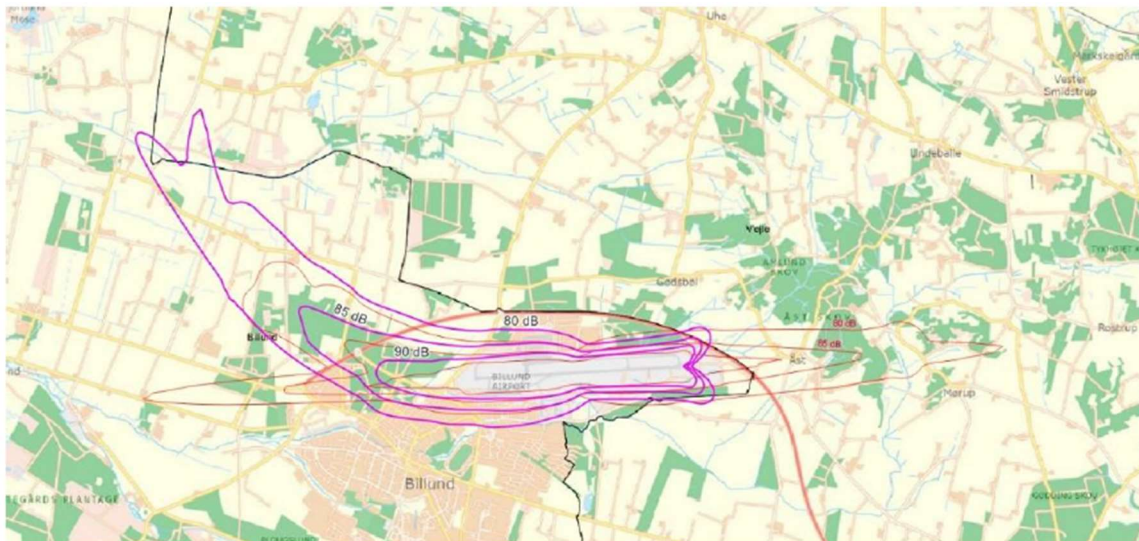
L_{MAX} - kurve for landing på bane 27. Den røde kontur viser L_{MAX} - kurven for Boeing 737-800.

B777



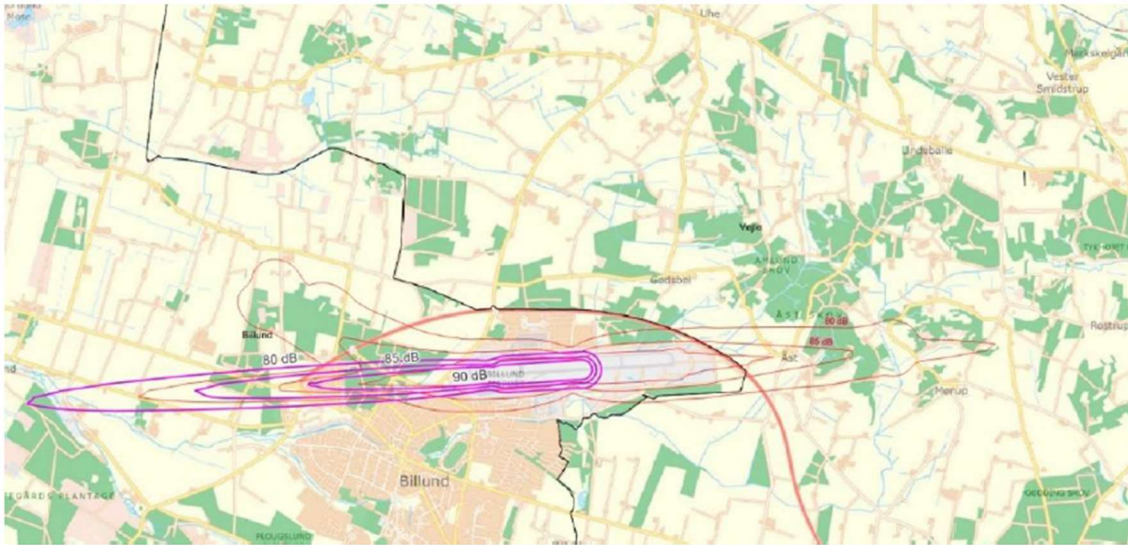
L_{MAX} - kurve for start på bane 09. Den røde kontur viser L_{MAX} - kurven for Boeing 737-800.

B777



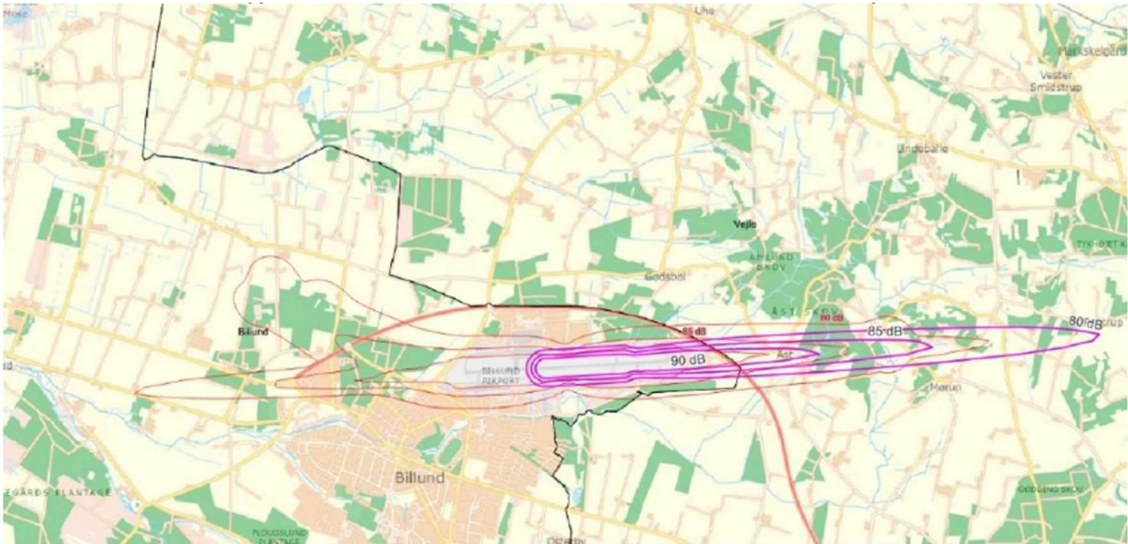
L_{MAX} - kurve for start på bane 27. Den røde kontur viser L_{MAX} - kurven for Boeing 737-800.

B777



L_{MAX} - kurve for landing på bane 09. Den røde kontur viser L_{MAX} - kurven for Boeing 737-800.

B777



L_{MAX} - kurve for landing på bane 27. Den røde kontur viser L_{MAX} - kurven for Boeing 737-800.