



NATUR- OG MILJØKLAGENÆVNET

Rentemestervej 8
2400 København NV
Telefon: 72 54 10 00
nmkn@nmkn.dk
www.nmkn.dk

09. november 2015 • J.nr.: NMK-10-00701 • Ref.: damoe/sma

AFGØRELSE

i sag om Aarhus Lufthavn A/S - Ny Lufthavnsvej 24 - Revurdering af miljøgodkendelse

Natur- og Miljøklagenævnet har truffet afgørelse efter § 33, § 41 og § 72 i miljøbeskyttelsesloven¹.

Syddjurs Kommunes afgørelse af 20. juni 2013 om revurdering af Aarhus Lufthavn a/s miljøgodkendelse samt godkendelse af en række nye aktiviteter stadfæstes med følgende ændringer:

1. Vilkår 7, 14, 16 og 34 udgår.
2. Vilkår 13 ændres til følgende, idet ændringerne er anført med kursiv:

Lufthavnen skal gennemføre en støjberegning efter DENL-metoden. *Beregningen skal udføres på baggrund af en veldokumenteret prognose for lufthavnens fremtidige trafiksituation.* Beregningen skal fastlægge beliggenheden af kurverne for Lden for mindst følgende værdier: 50dB, 55dB, 60dB, 65dB og 70dB.

Prognosen for den "fremtidige trafiksituation" skal være accepteret af tilsynsmyndigheden, før beregningerne bliver udført. Beregningerne skal udføres i overensstemmelse med Miljøstyrelsens vejledning nr. 5/1994 om støj fra flyvepladser eller en nyere udgave.

Spredt bebyggelse i det åbne land med en beregnet støjbelastning på Lden > 60 dB skal identificeres og angives med adresse og beregnet Lden. Boligområder med en beregnet støjbelastning på Lden > 55 dB skal identificeres og angives med navn og beregnet Lden. Rekreative områder med overnatning (sommerhuse, campingpladser o.l.) med en beregnet støjbelastning på Lden > 50 dB skal identificeres og angives med adresse og beregnet Lden.

3. Vilkår 49, pind 2 ændres, idet "transportører" udgår.
4. Samtlige frister i afgørelsen ændres til 1. oktober 2016.

¹ Lovbekendtgørelse nr. 879 af 26. juni 2010 om miljøbeskyttelse med senere ændringer

Natur- og Miljøklagenævnets afgørelse er endelig og kan ikke indbringes for anden administrativ myndighed, jf. § 17 i lov om Natur- og Miljøklagenævnet². Eventuel retssag til prøvelse af afgørelsen skal være anlagt inden 6 måneder, jf. miljøbeskyttelseslovens § 101, stk. 1.

Afgørelsen er truffet af formanden på nævnets vegne, jf. § 9 i lov om Natur- og Miljøklagenævnet.

² Lovbekendtgørelse nr. 736 af 14. juni 2013 om Natur- og Miljøklagenævnet med senere ændringer

Klagen til Natur- og Miljøklagenævnet

Syddjurs Kommune har den 20. juni 2013 meddelt en afgørelse om revurdering af gældende miljøgodkendelser af Aarhus Lufthavn, Ny Lufthavnsvej 24, 8560 Kolind samt godkendelse af en række nye aktiviteter.

Afgørelsen er med brev af 18. juli 2013 til Natur- og Miljøklagenævnet påklaget af konsulentfirmaet DGE, Jelshøjvænget 11, 8270 Højbjerg på vegne af Aarhus Lufthavn a/s.

Der klages over en række forhold vedrørende vilkår 7 omhandlende tilladt forbrug af en række stoffer, vilkårene 13-16 om gennemførelse af støjberegninger, vilkår 18 om antallet af tilladte faldskærmsflyvninger, vilkår 31 om tætte belægninger, vilkår 34 om olieudskillere ved brandøvelsesplads, vilkår 36 om afledning af overfladevand fra p-plads via udskillere, vilkår 39 om rengøring af forsinkelsebassin, vilkår 49 vedrørende omfang af årlig afrapportering, samt vilkår 55 om orienteringspligt i forbindelse med uheld.

Der klages desuden generelt over kommunens sagsbehandlingstid og den efter Aarhus Lufthavns opfattelse utilstrækkelige kommunikation med kommunen i sagsbehandlingsforløbet og specielt over en række nærmere angivne vilkår.

Sagens oplysninger

Aarhus Lufthavn A/S er en civil lufthavn for rute- og charterflyvning med passagerer og luftfragttrafik. Derudover benyttes lufthavnen bl.a. til civil flyvning med mindre fly, herunder faldskærmsflyvning. Lufthavnen er indrettet med startbaner og flyplatforme, terminalbygninger, brændstofdepoter til fly og interne køretøjer samt reparationsværksteder for mindre og mellemstore fly. Derudover er der fyringsanlæg, parkeringspladser, garager, brandøvelsesplads samt værksteder til andet end fly.

I forbindelse med driften har lufthavnen anlæg for afledning af overfladevand samt spildevandsanlæg.

Aarhus Lufthavn ligger i landzone. Forpladsen på Aarhus Lufthavn A/S er placeret ca. 700 m sydøst for Stabrand by. I Kommuneplan 2009 for Syddjurs Kommune er området, hvor lufthavnen ligger, udlagt til lufthavnsformål med terminalaktiviteter samt landingsbaner. Området nordøst for lufthavnen er udlagt til erhvervsformål. I Kommuneplan 2009 er der udlagt støjkonsekvensområder rundt om lufthavnen. Støjkonsekvensområdet dækker et større område, end lufthavnen udnytter på nuværende tidspunkt, hvilket gør, at der er mulighed for en eventuel udbygning af lufthavnens aktiviteter i fremtiden.

Lufthavnen ligger i et nitratfølsomt indvindingsområde inden for et område med særlige drikkevandsinteresser, udpeget som indsatsområde for drikkevandsinteresser (Tirstrup Indsatsområde)³.

Aarhus Lufthavn fik i 15. oktober 1999 meddelt miljøgodkendelse til drift af lufthavn af Aarhus Amt, og den 29. marts 2001 har amtet meddelt tillægsgodkendelse til lufthavnen med ændrede driftsvilkår for faldskærmsflyvning. Godkendelsen fra 1999 blev meddelt som en rammegodkendelse efter §§ 33

³ Bekendtgørelse nr. 1265 af 16. oktober 2013 om udpegning og administration mv. af drikkevandsressourcer

og 36 i den dagældende miljøbeskyttelseslov⁴. Godkendelsen er meddelt med en lempelse på 5 dB i forhold til de vejledende støjgrænser i flystøjvejledningen⁵.

Der er sammen med godkendelsen også givet tilladelse til udledning af overfladevand til Borum Bæk. Det drejer sig i henhold til tabel 7.10 i afgørelsens bilag 4, Miljøteknisk beskrivelse, om overfladevand fra veje og parkeringspladser og fra forpladsen i perioder uden afisning.

Der er samtidigt med miljøgodkendelsen af oktober 1999 herudover givet nedsivningstilladelse efter miljøbeskyttelseslovens § 19 for overfladevand fra tagarealer, brandslukningsplads, landingsbaner og forplads via faskine eller som passiv nedsivning langs vejkant.

En række af vilkårene omhandlede egenkontrollen med dels udledningen til Borum Bæk, dels nedsivning til jorden som revideret ved påbud meddelt af Århus Amt den 2. september 2001.

Den reviderede miljøgodkendelse

Med baggrund i godkendelsesbekendtgørelsen⁶ har Syddjurs Kommune i 2013 gennemført en revurdering af ovennævnte miljøgodkendelser og meddelt en række nye vilkår. I forbindelse hermed har kommunen anført følgende:

Lufthavnen har siden 1999 været reguleret af en rammegodkendelse. Rammen har omfattet forbrug af råvarer og hjælpestoffer samt referenceværdien for TDENL-værdien. Forudsætningen for meddelelse af en rammegodkendelse er, at lufthavnens miljøforhold som udgangspunkt er bedre end de vilkår, der opstilles for rammegodkendelsen. Rammegodkendelsen har derfor givet lufthavnen et større råderum. De nye regler på godkendelsesområdet betyder, at der stilles vilkår efter det faktiske aktivitetsniveau på lufthavnen og lufthavnen vil som konsekvens heraf miste råderummet. I henhold til godkendelsesbekendtgørelsen skal rammegodkendelser revurderes efter retsbeskyttelsens udløb og vilkårene skal revideres således, at de lever op til den nugældende godkendelsesbekendtgørelse.

Samtidig med revurderingen er der med afgørelsen meddelt miljøgodkendelse af nedenstående nye anlæg og aktiviteter:

- Supplerende glycoltank på 2x1,5 m³ med tilhørende oliefyr
- Indføring af 2 pillefyr (94 kW og 194 kW)
- Olietanke større end 6000 l udskiftes til tanke mindre end 6000 l
- Øget forbrug af NaCl til afisning
- Ændret procedure for brandslukning

Vilkår for ovennævnte aktiviteter er meddelt i henhold til § 33, stk. 1 i miljøbeskyttelsesloven og er distinktivt afmærket i afgørelsen.

Det fremgår endvidere af afgørelsen, at Aarhus Lufthavn også har søgt om godkendelse af en fordobling i antallet af faldskærmsflyvninger samt ændret fordeling i faldskærmsflyvninger. Kommunen har herom anført:

⁴ Lovbekendtgørelse nr. 698 af 22. september 1998 om miljøbeskyttelse

⁵ Vejledning fra Miljøstyrelsen nr. 5/1994 Støj fra flyvepladser, kapitel 4

⁶ Bekendtgørelse nr. 1454 af 20. december 2012 om godkendelse af listevirksomheder

Disse aktiviteter er ikke godkendt i denne afgørelse på grund af manglede oplysninger til belysning af aktiviteterens betydning for det eksterne miljø.

For så vidt angår nedsivningstilladelsen er der i bemærkningsafsnittet til afgørelsen, jf. afsnit 3.4.11, anført følgende:

Nedsivning af overfladevand

Syddjurs Kommune har valgt at behandle nedsivning af overfladevand fra lufthavnen i en særskilt sag.

Og af afsnit 1. Resumé fremgår herom følgende:

Tilladelsen til nedsivning af forurenede overfladevand efter § 19 i Miljøbeskyttelsesloven er fortsat omfattet af tillægsgodkendelse af 5. september 2002 samt dele af godkendelsen af 15. oktober 1999.

En oversigt over revurderingen af vilkårene forefindes i afgørelsens Bilag 15. De vilkår, der er påklaget, fremgår af nedenstående afsnit vedr. klagen.

Klagen

Syddjurs Kommunes afgørelse om revurdering blev påklaget den 18. juli 2013 til Natur- og Miljøklagenævnet af Miljø- og Ingeniørfirma DGE på vegne af virksomheden, Aarhus Lufthavn a/s. Klagen omhandler nedenstående nye eller reviderede vilkår⁷:

2.1.2. Indretning og drift

7. * Lufthavnens tilladte forbrug af råvarer og hjælpestoffer:

Produkt	Gennemsnitligt forbrug over 5 år	Max. årsforbrug
Glycol til fly	15,5 tons	25 tons
Flydende afisningsmiddel. Formiatbaseret	85 m ³	175 m ³
Granuleret afisningsmiddel. Formiatbaseret	1 ton	1,5 tons

2.1.5. Flystøj

13. * Lufthavnen skal gennemføre en støjberegning efter DENL-metoden for lufthavnens aktuelle trafiksituation. Beregningen skal fastlægge beliggenheden af kurverne for L_{den} for mindst følgende værdier: 50dB, 55dB, 60dB, 65dB og 70dB.

Spredt bebyggelse i det åbne land med en beregnet støjbelastning på $L_{den} > 60$ dB skal identificeres og angives med adresse og beregnet L_{den} . Boligområder med en beregnet støjbelastning på $L_{den} > 55$ dB skal identificeres og angives med navn og beregnet L_{den} . Rekreative områder med overnatning (sommerhuse, campingpladser o.l.) med en beregnet støjbelastning på $L_{den} > 50$ dB skal identificeres og angives med adresse og beregnet L_{den} . Beregningen skal være modtaget af Syddjurs Kommune senest den 26. juni 2014.

14. * Lufthavnen skal gennemføre en støjberegning efter TDENL-metoden for lufthavnens aktuelle trafiksituation. TDENL-værdien skal beregnes for de tre mest trafikerede måneder i året. Beregningen skal være modtaget af Syddjurs Kommune senest den 26. juni 2014.

⁷ De med * mærkede vilkår er enten nye vilkår eller ændrede i forhold til 1999-godkendelsen

15. * Lufthavnen skal gennemføre en beregning, der fastlægger beliggenheden af kurven for maksimalværdien $L_{Amax} = 80$ dB og 85 dB for starter og landinger i natperioden kl. 22-07, og kurven for $L_{Amax} = 70$ dB og 75 dB for taxikørsel i forbindelse med starter og landinger i natperioden kl. 22-07. Boligområder og rekreative områder med maksimalværdier, der overstiger disse værdier, skal identificeres og angives med navn og beregnet L_{Amax} . Beregningen skal være modtaget af Syddjurs Kommune senest den 26. juni 2014.

16. * Når kommunen har modtaget en ny støjberegning som beskrevet i punkt 13, 14 og 15 omfattende L_{den} , TDENL, samt L_{Amax} i natperioden, vil kommunen fastsætte grænser for støjbelastningen og meddele disse i et tillæg til denne afgørelse.

...

18. Faldskærmsflyvning må omfatte op til 800 operationer pr. år med følgende begrænsninger på den tidsmæssige fordeling:

Ugedag	Døgnperiode	Fordeling af max. 800 operationer
Mandag – fredag	Kl. 08 – 19	Max. 100 %
Mandag – fredag ¹⁾	Kl. 19 – 22	Max. 10 %
Lørdag og søndag	Kl. 09.30 – 19 ²⁾	Max. 75 %

1) Faldskærmsflyvning efter kl. 19.00 må højst forekomme 2 hverdage om ugen.

2) Faldskærmsflyvning i weekender må ikke forekomme i juli måned.

31. * Påfyldningspladser skal etableres med tæt belægning. Pladsen skal have hældning på mindst 2 % mod afløb, der er tilsluttet sandfang og olieudskiller. Sugerør fra tank til stander skal sikres mod hæverteffekt ved evt. brud på røret.

Påfyldningspladsen for intern transport samt påfyldningspladsen hvor tankbiler fyldes (til tankning af store fly) skal bringes i overensstemmelse med dette vilkår senest den 26. juni 2014.

34. * Olieudskilleren ved brandøvelsespladsen skal afblændes, bundtømmes og rengøres senest den 26. juni 2014. Arbejdet skal udføres af en autoriseret kloakmester og dokumentation skal sendes til kommunen senest 1 måned efter arbejdet er udført.

2.1.9. Overfladevand

36. * Overfladevand fra den lille parkeringsplads P2 skal afledes til grøft via sandfang samt benzin- og olieudskiller. Grøftens nordlige ende bortleder i rørsystem til Borum Bæk.

39. * Før skot mellem opsamlingsbassin og udledning via forsinkelsesbassin fjernes, skal opsamlingsbassinet tømmes fuldstændigt.

2.1.11. Indberetning

49. * Lufthavnen skal indberette følgende 1 gang årligt til tilsynsmyndigheden:

- Årligt forbrug af afisningsmidler, øvrige kemikalier, der benyttes i driften samt vand-, olie-, og gas-, og træpilleforbrug.
- Producerede mængder affald, herunder olie- og kemikalieaffald samt transportører og afleveringssted.
- Samlet operationstal for hele året
- Operationstal for hver måned

- Operationstal for hver trafikkategori
- Operationstal for hver flytype
- Hvilke flytyper, der har opereret i natperioden
- Operationer fordelt på dag/aften/nat
- Passagertal for hele året
- TDENL-værdi for de tre mest trafikerede måneder
- Start og stop for afisning
- Åbninger og lukninger af skot mellem overfladevandsbassinerne

55. * Tilsynsmyndigheden skal straks underrettes om driftsforstyrrelser eller uheld, der medfører forurening af omgivelserne eller indebærer en risiko for det.

En skriftlig redegørelse for hændelsen skal være tilsynsmyndigheden i hænde senest en uge efter, at den er sket. Det skal fremgå af redegørelsen, hvilke tiltag der vil blive iværksat for at hindre lignende driftsforstyrrelser eller uheld i fremtiden.

Lufthavnens klage er gengivet og behandlet i nedenstående afsnit under "Nævnets bemærkninger og afgørelse".

Syddjurs Kommune fremsendte med brev af 12. august 2013 sine bemærkninger til klagen. Disse bemærkninger fremgår ligeledes af næste afsnit.

Natur- og Miljøklagenævnets bemærkninger og afgørelse

1. Det juridiske grundlag

Den omhandlede virksomhed er omfattet af bestemmelserne om godkendelse af forurenende virksomhed i miljøbeskyttelseslovens kapitel 5, idet virksomheden er optaget på bilag 2 til godkendelsesbekendtgørelsen⁸ under punkt H 202.

Århus Lufthavn blev den 15. november 1999 omfattet af en rammegodkendelse meddelt af daværende Århus Amt. Godkendelsen er meddelt efter de dagældende regler om rammegodkendelser i § 36, stk. 1, i lovbekendtgørelse nr. 698 af 22. september 1998 (miljøbeskyttelsesloven). Rammegodkendelsen omfattede hele virksomheden inklusive direkte udledning af overfladevand til Borum Bæk.

Det fremgår af godkendelsesbekendtgørelsens § 58, stk. 1, at tilsynsmyndigheden skal tage rammegodkendelser op til revurdering efter udløbet af retsbeskyttelsesperioden og ændre vilkårene heri, jf. miljøbeskyttelseslovens § 41, således at godkendelsen er i overensstemmelse med reglerne i den gældende godkendelsesbekendtgørelse.

Syddjurs Kommune gennemførte i den anledning en revurdering af lufthavnens rammegodkendelse og har den 20. juni 2013 meddelt en række ændrede godkendelsesvilkår med hjemmel i § 41 i miljøbeskyttelsesloven.

⁸ Bekendtgørelse nr. 669 af 24. juni 2014 om godkendelse af listevirksomhed med senere ændringer (godkendelsesbekendtgørelsen)

Samtidig har Syddjurs Kommune på baggrund af konkret ansøgning fra lufthavnen meddelt godkendelse af en række nærmere angivne anlægsændringer og fastsat vilkår herfor med hjemmel i miljøbeskyttelseslovens § 33.

Revurderingen omfatter ikke vilkårene om flystøj, der derfor er videreført uændrede. Syddjurs Kommune har med henblik på revurderingen af disse vilkår anmodet lufthavnen om at indsende beregninger for lufthavnens aktuelle trafiksituation efter hhv. DENL-metoden og TDENL-metoden suppleret med en opdateret beregning af støjkonsekvenskurven for maksimalværdierne i natperioden. Materialet skal anvendes til fastsættelse af grænseværdier for støjbelastningen i en anden afgørelse, som meddeles som tillæg til den påklagede afgørelse, jf. vilkår 16. Disse krav er meddelt med hjemmel i miljøbeskyttelseslovens § 72.

1.1 Vejledningen om flystøj

Miljøstyrelsen udsendte i 1994 en vejledning om støj fra flyvepladser nr. 5/1994. Vejledningen fastsætter retningslinjer for, hvordan flystøj måles, og hvordan støjbelastningen fra flytrafik beregnes. Vejledningen indeholder desuden i tabel 4.1. vejledende grænseværdier for støj fra fly i forbindelse med start og landing. Nævnet har i sin praksis anvendt disse retningslinjer som udgangspunkt for vurderingen af klagesager vedrørende lufthavne.

1.2 Rammegodkendelser

Da sagen rejser spørgsmål om, hvad der skal ske med en rammegodkendelse i forbindelse med den lovpligtige revision, har nævnet fundet det hensigtsmæssigt med en kort gennemgang af, hvad der er skrevet om rammegodkendelser, navnlig i relation til lufthavne.

Den historiske baggrund for indførelsen af rammegodkendelser i 1991 var, at det siden lovens ikrafttræden i 1974 havde været muligt at meddele miljøgodkendelser, som forudså fremtidige produktionsændringer. Denne mulighed blev imidlertid ikke udnyttet i særlig grad, idet miljøgodkendelser ofte blev udformet så specifikt, at selv mindre ændringer ikke kunne gennemføres uden en ny godkendelse. Da loven desuden blev praktiseret forskelligt af virksomheder og godkendelsesmyndigheder, var retstilstanden på området uklar. På denne baggrund indførte man ved lovrevisionen⁹ i 1991 en ny bestemmelse i § 36 om "rammegodkendelser" med det formål at få afskaffet den eksisterende uklarhed på området og gøre opmærksom på den mulighed, der var for at udforme godkendelser på en måde, som muliggjorde fremtidige udvidelser og ændringer, uden at der skulle udarbejdes nye godkendelser.

Om "rammegodkendelser" skrev Miljøstyrelsen i Vejledning nr. 3/1993 om godkendelse af listevirksomhed bl.a. følgende:

Formålet med en rammegodkendelse er at give virksomheden et større råderum end hidtil efter de traditionelle godkendelser med snævre og specificerede vilkår. Med respekt for denne tankegang bør rammegodkendelsen i øvrigt udformes efter samme retningslinjer som andre godkendelser, jf. kapitel 7.4.

(...)

Vilkårene i rammegodkendelsen skal angive de grænser for forurening, som virksomheden kan bevæge sig indenfor i forbindelse med senere ændringer og udvidelser.

⁹ Se lovforslag nr. L 164, Folketinget 1989-90, Forslag til Lov om miljøbeskyttelse

Fastsættelsen af støjvilkår i en rammegodkendelse vil ikke adskille sig fra den generelle praksis for udarbejdelse af støjvilkår, idet virksomhedens tilladte støjbelastning under normale omstændigheder fastsættes under hensyntagen til hvilke formål de omliggende arealer anvendes.

Vejledningen om støj fra flyvepladser skriver om rammegodkendelser på side 123:

Ved etablering af nye flyvepladser og ved indsendelse af ansøgning om godkendelse af bestående flyvepladser kan der søges om en såkaldt rammegodkendelse, dvs. en godkendelse, hvis vilkår angiver en øvre grænse for den påvirkning af det ydre miljø, som virksomheden kan bevæge sig inden for, uden at driftsændringer eller udvidelser udløser pligt til at ansøge om ny godkendelse.

Vejledningen skriver videre på side 127:

En rammegodkendelse med angivelse af et maksimalt støjtal vil åbne mulighed for, at der på flyvepladsen kan udføres et øget antal operationer i takt med, at de anvendte fly bliver mere støjsvage.

Ved fastsættelse af støjtallet bør godkendelsesmyndigheden imidlertid være opmærksom på, at fordelen ved ibrugtagning af mere støjsvare fly ikke ensidigt bør komme flyvepladsen til gode, men at resultatet af denne "renere teknologi" også bør medvirke til at formindske ulemperne i forhold til flyvepladsens omgivelser.

Vejledningen skriver i øvrigt side 19, at det er

vigtigt, at planlægningen af arealanvendelsen omkring lufthavne og af lufthavnsetablering og udvidelser sker med et langt sigte og med anvendelse af grænseværdier for støjen, der anses for rimelige både på kort og langt sigt.

Med ændringen af miljøbeskyttelsesloven i 1999¹⁰ ophævede man bestemmelsen om rammegodkendelser og fastsatte samtidig i § 28 i den herefter gældende godkendelsesbekendtgørelse¹¹ krav om, at rammegodkendelser skulle tages op til revurdering og vilkårene heri ændres, når retsbeskyttelsen var udløbet, jf. lovens § 41, således at godkendelsen kunne bringes i overensstemmelse med den gældende godkendelsesbekendtgørelse.

Lovforslaget indeholdt følgende bemærkninger herom:

Med forslaget ændres bestemmelsen i § 36, således at det præciseres, under hvilke betingelser en godkendelse kan omfatte fremtidige ændringer eller udvidelser. Samtidig afskaffes begrebet "rammegodkendelse" og dermed den særlige type godkendelse, der har knyttet sig til dette begreb.

Det følger allerede modsætningsvist af § 33, stk. 1, at en listevirksomhed kan foretage ændringer, som ikke medfører forøget forurening i forhold til den, som er godkendt, uden at der søges om ny godkendelse. Eksempelvis kan nævnes ændringer, som alene omfatter indførelse af renere teknologi, og ændringer hvor et stof erstattes af et andet stof med samme eller mindre farlige egenskaber. Hvis ændringen eller udvidelsen derimod medfører, at én form for forurening reduceres, f.eks. luftforureningen, mens en anden form for forurening opstår eller forøges, f.eks. affald, skal der søges godkendelse.

Med forslaget fastslås, at det er muligt at tage højde for forudseelige produktionsændringer i en godkendelse efter den gældende § 33, stk. 1, hvis ændringerne påtænkes gennemført indenfor en kortere tidshorisont, og

¹⁰ Lovforslag nr. L180, Folketinget 1998-99, Forslag til lov om ændring af lov om miljøbeskyttelse

¹¹ Bekendtgørelse nr. 807 af 25. oktober 1998 om godkendelse af listevirksomhed

der i ansøgningsmaterialet foreligger tilstrækkelige oplysninger til, at godkendelsesmyndigheden kan vurdere forureningsforholdene og fastsætte de nødvendige vilkår for de planlagte ændringer i godkendelsen.

Bestemmelsen tager sigte på den situation, hvor en virksomhed opføres eller udvides i flere faser. Bestemmelsen tager endvidere sigte på den situation, hvor der søges tilladelse til 100 procents udnyttelse af anlæggets kapacitet, men hvor udnyttelsen i første omgang vil være mindre. I givet fald kan virksomheden forøge produktionen, når dette bliver aktuelt.

I dag anbefales det af Miljøstyrelsen at udarbejde "rummelige miljøgodkendelser", jf. Miljøstyrelsens digitale godkendelsesvejledning afsnit 5.10¹².

Vejledningen siger herom:

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. Virksomheder kan i mange tilfælde få forhåndsgodkendt senere planlagte udvidelser. Anvendelse af BAT vil i en række tilfælde kunne give virksomheden en stor grad af fleksibilitet i driften. Emissionsvilkår vil i mange tilfælde give større rummelighed for virksomheden end driftsvilkår. Myndigheden bør kun fastsætte produktionslofter i særlige tilfælde. Udformningen af vilkår bør nøje overvejes af såvel virksomhed som myndighed for at skabe rummelighed.

Med udgangspunkt i ovenstående er der efter nævnets opfattelse ikke noget, der taler for, at en gældende rammegodkendelse skal erstattes af en godkendelse, der fastholder virksomheden på det konkrete aktuelle aktivitetsniveau, således som Syddjurs Kommune lægger til grund, jf. ovenfor side 3.

Når en virksomhed i støj-mæssig henseende er godkendt med en bestemt støj-mæssig ramme, forstået som støjgrænseværdierne, så har virksomheden tilladelse til at indrette og drive virksomhed på betingelse af, at støjgrænserne overholdes. Den omstændighed, at virksomheden ikke "udnytter" støjgrænsen, dvs. ikke støjer op til støjgrænsen, fører ikke til, at driften i forbindelse med en revision af miljøgodkendelsen uden særlig begrundelse skal kræves indskrænket til det aktuelle niveau. Hvis støjgrænserne overholdes, er der netop som udgangspunkt ikke tale om væsentlige gener for omgivelserne i miljøbeskyttelseslovens forstand.

Begrebsmæssigt adskiller "rammegodkendelsen" sig i øvrigt ikke fra det, man i dag omtaler som "rummelige godkendelser". Flystøjvejledningens anbefalinger om hhv. at indrette godkendelsen og arealanvendelsen i et forholdsvis langsigtet perspektiv, hhv. om ikke at lade udviklingen af mere støjsvage fly ensidigt komme lufthavnen til gode, ser således efter nævnets opfattelse ud til fortsat at være relevante.

Det bemærkes i øvrigt, at hvis en virksomhed er godkendt på lempede støjvilkår, bør myndighederne efter udløbet af retsbeskyttelsesperioden altid overveje muligheden for at nedbringe støjgenerne til de vejledende støjgrænser, uanset om det drejer sig om en rammegodkendelse eller en "almindelig" godkendelse. Dette forudsætter imidlertid en dialog med virksomheden om, hvad der er teknisk og økonomisk muligt på kort og længere sigt.

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

2. Nævnets bemærkninger til de påklagede vilkår

Aarhus Lufthavn har navnlig klaget over vilkårene 7, 13-16, 18, 31, 34, 36, 39, 49 samt 55. Nævnet har begrænset sin prøvelse til de spørgsmål, der er rejst i klagen, jf. § 12a i bekendtgørelse nr. 736 af 14. juni 2013 af lov om Natur- og Miljøklagenævnet.

Vilkår 7

Vilkåret omhandler lufthavnens tilladte forbrug af råvarer og hjælpestoffer (glykol til fly, flydende formiat-baseret afisningsmiddel og granuleret formiatbaseret afisningsmiddel).

Virksomheden anfører herom følgende i klagen:

Tilladt forbrug af lufthavnens hjælpestoffer til afisning af fly (glykol) og det specifikke formiatbaseret afisningsmiddel (henholdsvis i granulat (S) og i flydende form (L)) for start- og landingsbane samt rulleveje har tidligere været omfattet af virksomhedens nedsivningstilladelse som vilkår 7, men er nu med uændrede mængder flyttet over i Miljøgodkendelsen. Aarhus Lufthavn a/s har igen i parthøringen til revurderingen af nedsivningstilladelsen, dateret 27. februar 2013, gjort indsigelse mod ansættelse af et tilladt forbrug af de specielle afisningsmidler.

Afisningsmidlerne har specifik anvendelse i lufthavne i vintersæsonen til henholdsvis afisning af fly inden start og til afisning (efter grundig mekanisk sne- og isbekæmpelse) af start- og landingsbane samt rulleveje, der benyttes af fly. I lufthavne er der skærpede sikkerhedskrav til afisning på baner og rulleveje, der benyttes af fly, hvorfor de benyttede afisningsmidler ikke kan substitueres. Der er høje omkostninger forbundet med anvendelse af afisningsmidlerne, så alene af økonomiske årsager anvendes kun de nødvendige mængder af sikkerhedsmæssige hensyn.

Miljøtilladelser for sammenlignelige jyske lufthavne indeholder heller ikke mængdebegrænsninger af afisningsmidler.

Aarhus Lufthavn a/s mener ikke, at det er hensigtsmæssigt at fastsætte et maksimalt forbrug af afisningsmidler, hvilket kan resultere i begrænsning af trafikikker drift, og mener derfor, at vilkåret helt skal udgå.

Syddjurs Kommune har fremført bl.a. følgende begrundelser for kravene i vilkår 7:

Vilkår 7 omhandler forbruget af afisningsmidler. Lufthavnen ligger i OSD-område og nedsiver spildevand, der indeholder afisningsmidler. Vilkår om maksimalt forbrug af afisningsmidler var meddelt i rammegodkendelsen fra 1999 med en væsentlig ramme i forhold til lufthavnens forbrug af flydende baneafisningsmidler og granuleret baneafisningsmiddel.

Da iltkoncentrationen i grundvandet flere steder er lavt under lufthavnen, er det tilladte forbrug i forbindelse med revurderingen af rammegodkendelsen reguleret ned til det faktiske forbrug, dog med en mindre ramme. Syddjurs Kommune har gjort lufthavnen opmærksom på, at hvis der er behov for en større mængde baneafisningsmiddel, kan der gives tilladelse på baggrund af en ansøgning fra lufthavnen, hvis en konsekvensvurdering viser, at iltforholdene i grundvandet under lufthavnen ikke forværres. Forbruget af baneafisningsmiddel har ikke på noget tidspunkt siden 1999 været over de mængder, der gives tilladelse til i revurderingen.

I forbindelse med revurderingen har lufthavnen ansøgt om tilladelse til at benytte en større mængde flyafisningsmiddel, end der er givet tilladelse til i rammegodkendelsen. Ansøgningen indeholder ikke nogen oplysninger om konsekvensen af, hvad et øget forbrug vil betyde for grundvandskvaliteten i OSD-området og der-

for kan kommunen ikke behandle ansøgningen. Syddjurs Kommune har derfor bibeholdt mængderne fra den midlertidige tilladelse meddelt af Århus Amt den 22. februar 2006.

Natur- og Miljøklagenævnet må på baggrund af kommunens udsagn i forhold til kravene således konstatere, at det er hensynet til grundvandet, der har dannet baggrund for kommunens fastsættelse af grænser i vilkår 7 for lufthavnens forbrug af afisningsmidler begrundet med, at overfladevandet fra de arealer, hvorpå afisningsmidler anvendes, bliver nedsivet i et OSD-område.

Det fremgår af afgørelsens afsnit 3.4.2, at de omtalte afisningsprodukter anvendes på udvalgte banearealer samt til afisning af fly på forpladsen. Nævnet er derfor enig med kommunen i, at overfladevand fra disse arealer i vinterperioden vil være forurenede med disse stoffer.

Overfladevandet fra bl.a. landingsbaner afledes i følge bl.a. afgørelsens tabel 7.10 ved nedsivning via faskine eller som passiv nedsivning langs vejkant, mens overfladevandet fra forpladsen opsamles i vinterperioden i opsamlingsbassiner og senere udsprøjtes under kontrollerede forhold.

Nævnet konstaterer, at nedsivning af de her omhandlede typer overfladevand er omfattet af en nedsivningstilladelse meddelt den 15. oktober 1990 af daværende Århus Amt efter miljøbeskyttelseslovens § 19. Denne tilladelse, jf. kommunens revurderingsafgørelse afsnit 2, Afgørelse og vilkår, var fortsat gældende på det tidspunkt, hvor revurderingsafgørelsen blev meddelt.

Det er nævnets opfattelse, at hensynet til risikoen for forurening af undergrunden ved udledning af overfladevand til jorden typisk indgår i grundlaget for meddelelse af nedsivningstilladelsen, herunder overvejelserne om, hvilke krav der i givet fald bør stilles til belastningen af det vand, der nedsives, herunder hvorvidt det er nødvendigt at regulere stofforbruget.

Nævnet finder derfor ikke, at vilkår 7 er relevant i forhold til de miljøforhold, som den aktuelle godkendelse omhandler, og nævnet finder derfor, at vilkåret skal udgå.

Syddjurs Kommune kan i stedet lade spørgsmålet om lufthavnens forbrug af afisningsmidler indgå i vurderingerne og eventuelt fastsættelse af ændrede krav for nedsivningstilladelsen.

Vilkår 13 - 16

Syddjurs Kommune har med vilkår 13 pålagt virksomheden at udføre støjberegninger efter DENL-metoden, der beskriver støjubredelsen fra lufthavnens aktuelle flytrafik samt identificere støjbelastede boliger inden for en række nærmere angivne støjniveauer. I vilkår 14 stiller kommunen endvidere krav om at beregne TDNL-værdien for lufthavnens aktuelle drift og i vilkår 15 krav om at beregne lufthavnens maksimalværdi for natperioden. Kommunen angiver i vilkår 16, at beregningerne skal anvendes ved fastsættelse af nye støjgrænser. Indtil da skal lufthavnen ifølge vilkår 17 overholde de hidtil gældende støjkrav for flytrafikken.

Aarhus Lufthavn a/s klager over **A)**, at der skal udføres en ny støjberegning, og **B)**, at den nye støjberegning skal ske på grundlag af lufthavnens aktuelle trafikbelastning og motiverer klagen med følgende:

Ad A): Aarhus Lufthavn a/s er enig i, at beregningsforudsætningerne for støjkortlægningen i 1999 er ændret, men tværtimod er der nu en mindre støjbelastning end i 1999-beregningen med benyttelse af nye, mere støjsvage flymotorer og et lavere antal operationer. Virksomheden er derfor ikke enig i, at der er boliger i

området, hvor støjbelastningen overskrider de vejledende grænseværdier. Der er i øvrigt heller ikke modtaget støjklager fra de omkringliggende ejendomme.

Det er på dette grundlag derfor unødvendigt at udføre en ny støjberegning med deraf følgende omkostninger på nuværende tidspunkt. Når lufthavnen har et aktivitetsniveauet på ca. 50.000 operationer om året, vil det være relevant at udføre en ny støj-beregning. Indtil da bør hidtidig praksis videreføres således, at TDENL-værdien vurderes årligt af virksomheden og rapporteres til tilsynsmyndigheden. Hvis operationstal inden for alle flytyper er mindre end godkendelsen, så er $TDENL \leq TDENL_{ref}$.

Ad B): Aarhus Lufthavn a/s klager over, at lufthavnens aktuelle trafiksituation skal lægges til grund for nye støjberegninger. Den aktuelle trafiksituation for Aarhus Lufthavn a/s har været lavere de senere år, blandt andet på grund af den økonomiske krise, men lufthavnen udvikler sig løbende, og der påregnes et væsentligt højere antal operationer i de kommende år. Der er stor opmærksomhed og bevågenhed om en forøgelse af trafiksituationen i Aarhus Lufthavn a/s, og der er igangsat flere initiativer og tiltag for at støtte en sådan udvikling.

For at sikre virksomhedens udviklingsmuligheder er det altafgørende, at de eksisterende støjkonsekvensområder for lufthavnen, som udlagt i Kommuneplan 2009, ikke ændres. Ved at bevare de nuværende støjkonsekvensområder med $TDENL=139,1$ sikres, at der tages højde for støjbelastning fra væsentligt større aktivitetsomfang i frem-tiden ved planlægning af områdets bebyggelse og rekreative områder. Det er ligeledes vigtigt, at der ikke sker ændringer i udnyttelsen af området omkring lufthavnen.

Ved at tilsynsmyndigheden kræver en ny støjkortlægning baseret på det nuværende lavere aktivitetsniveau, frygter virksomheden, at de eksisterende støjkonsekvensområder efterfølgende formindskes, og at udnyttelse af områderne omkring lufthavnen ændres. Dette vil så bevirke, at virksomhedens fremtidige udviklingsmuligheder begrænses.

Ved kontakt til Miljøstyrelsen er det blevet oplyst, at det er mest hensigtsmæssigt at basere nye DENL støjberegninger, og deraf følgende støjkonsekvensområder, på et forventet fremtidig aktivitetsniveau for ikke at formindske de eksisterende støjkonsekvensområder og efterfølgende ændre benyttelsen af områderne omkring lufthavnen.

Det skal samtidig igen bemærkes, at Billund Lufthavn a/s i september 2009 har fået godkendelse af støjberegning baseret på fremskrivning af aktiviteter med en fordobling af antallet af operationer i år 20XX.

At opstille skærpede krav til ansættelse af fremtidig trafikbelastning for Aarhus Lufthavn a/s i forhold til 2009-godkendelsen af Billund Lufthavn a/s vurderes at være en konkurrenceforvridende forskelsbehandling. Samtidig har Aarhus Lufthavn a/s en bedre beliggenhed end Billund Lufthavn a/s i forhold til respektive omkringliggende boliger, og alligevel har Billund Lufthavn lempeligere miljøvilkår for støj end Aarhus Lufthavn.

For så vidt angår beregningerne efter DENL-metoden skriver kommunen imidlertid bl.a. følgende i afgørelsens afsnit 3.4.6:

(...)

Da flere af de beregningsforudsætninger, der ligger til grund for støjkortlægningen i 1999 er ændret, vurderer Syddjurs Kommune, at der er behov for en ny støjkortlægning af flystøj fra Aarhus Lufthavn efter DENL-metoden. Selvom operationstallet er mindre end forudsat ved 1999 beregningen, vurderes det, at der stadig-

væk er boliger, hvor støjbelastningen overskrider de vejledende grænseværdier. Støjkortlægningen skal beskrive den nuværende trafiksituation.

(...)

Hvis lufthavnen kan udarbejde en prognose for den fremtidige trafikbelastning, kan beregningen baseres på denne baggrund. Prognosen må dog ikke være for vidtgående, idet støjkortlægningen stadig skal have afsæt i den nuværende trafiksituation.

(...)

Ved at basere beregningen på fremtidige prognoser skal også den fremtidige flyfordeling kendes, osv.

Såfremt det nuværende aktivitetsomfang (det seneste år) er atypisk i forhold til aktivitetsomfanget i de umiddelbart foregående år og det forventede aktivitetsomfang i de umiddelbart kommende år, kan støjberegningerne baseres på et gennemsnit af 3-5 års aktiviteter.

Nævnet kan på foreliggende grundlag konstatere, at kravet om støjberegninger efter DENL-metoden er meddelt med henblik på at tilvejebringe et ajourført oplysningsgrundlag med henblik på revurdering af virksomhedens støjvilkår.

Virksomhedens seneste støjkortlægning er over 16 år gammel, og virksomheden er i 1999 godkendt med en lempelse på 5 dB i forhold til de vejledende støjkraV for fly fra flyvepladser. Nævnet kan derfor tilslutte sig kommunens vurdering af behovet for at få en opdateret støjberegning.

Nævnet er imidlertid enig med lufthavnen i, at der i beregningerne bør tages højde for den forventede udvikling i lufthavnens fremtidige aktiviteter, og at lufthavnens prognoser for fremtiden bør indgå i beregningsgrundlaget, jf. bemærkningerne ovenfor under afsnittet "Det juridiske grundlag". Nævnet ændrer derfor vilkår 13 i overensstemmelse hermed.

I vilkår 14 stiller kommunen krav om beregning af TDENL-værdi, der beskriver den aktuelle trafiksituation.

Nævnet kan imidlertid konstatere, at virksomheden i kraft af vilkår J1 i godkendelsen fra oktober 1999 hvert år har været forpligtet til at beregne TDENL-værdien for det forløbne år og sende oplysningen til kommunen, jf. også vilkår 49 i den påklagede afgørelse.

Nævnet vurderer på det grundlag, at kommunen allerede er i besiddelse af denne oplysning og finder derfor vilkåret overflødig. Nævnet ophæver derfor vilkår 14.

Vilkår 15 omhandler krav om dokumentation af det maksimale støjniveau fra flytrafikken om natten.

Nævnet kan imidlertid konstatere, at vilkår J1 i godkendelsen fra oktober 1999 allerede giver tilsynsmyndigheden mulighed for at stille krav om dokumentation for støjniveauet om natten. Nævnet betragter derfor vilkår 15 som en del af kommunens tilsyn, hvorfor vilkåret ikke kan påklages. Nævnet har derfor ingen bemærkninger til dette vilkår.

Vilkår 16 indeholder alene en oplysning til lufthavnen om, at kommunen agter at fastsætte de endelige støjvilkår for flytrafikken, når de nye beregninger er modtaget. En sådan oplysning har ikke karakter af et vilkår, hvorfor nævnet for en god ordens skyld sletter vilkår 16.

Vilkår 18

Vilkåret fastsætter, at faldskærmsflyvning må omfatte op til 800 operationer pr. år. Vilkåret er i følge oplysningerne i afsnit 3.5.7 videreført uændret fra vilkår 3 fra tillægsgodkendelsen af 29. marts 2001. Vilkåret kan derfor ikke påklages.

Nævnet konstaterer i øvrigt, jf. afgørelsens indledning, at lufthavnen i juni 2010 har søgt om udvidelse af antallet af faldskærmsflyvninger til 1.500 årligt, men at ansøgningen stadig ikke er behandlet af Syddjurs Kommune med henvisning til, at der ikke er fremsendt forhåndsdokumentation af støjbelastningen ved det ansøgte antal faldskærmsflyvninger.

Nævnet har opfattet klagen over vilkår 18 således, at lufthavnen anser det for unødvendigt, at virksomheden udfører yderligere støjregninger, før ansøgningen om udvidelse kan behandles og henviser til de støjregninger, der blev udført i forbindelse med Aarhus Amts behandling og tilladelse til ændrede driftsvilkår for faldskærmsflyvningen i 2001.

Til dette skal nævnet bemærke, at nævnet alene kan tage stilling til den afgørelse, der er påklaget og de derved meddelte ændrede eller nye vilkår. Spørgsmålet om, hvilke oplysninger, der skal indgå i en virksomheds ansøgning, ligger det derimod uden for nævnets kompetence at tage stilling til. Nævnet kan alene henvise til bestemmelserne om oplysningskrav ved ansøgning om miljøgodkendelse i godkendelsesbekendtgørelsen, Bilag 4, herunder til pkt. 29) og 30), der specifikt omhandler støj og den støjdokumentation, der skal foreligge ved ansøgninger om godkendelse.

Vilkår 31

I vilkåret kræves tæt belægning under påfyldningspladser for interne tankvogne.

Der er tre tankanlæg/påfyldningspladser på virksomheden: Ét dieselanlæg til intern transport (79 m³ diesel om året) med betonbelægningssten, ét tankanlæg med flypetroleum til store fly (6.226 m³ flypetroleum om året) med betonbelægning samt ét tankanlæg med flybenzin til fly med stempelmotor (78 m³ flybenzin om året) med betonbelægning.

Aarhus Lufthavn a/s klager over, at Syddjurs Kommune i dette vilkår stiller krav om ændret belægning ved den påfyldningsplads, hvor der nu er betonbelægningssten. Begrundelsen for kravet i dette vilkår er de store mængder olie, der håndteres på lufthavnsområdet og grundvandets sårbarhed.

Ved dieselanlæg til intern transport er der i 2010 et årligt forbrug på 79 m³ diesel. Virksomheden anser ikke denne mængde for at være en stor mængde olie og klager derfor over, at der stilles krav om ændret belægning ved dette anlæg.

Syddjurs Kommune har i bemærkningerne til klagen anført, at kommunen, når en påfyldningsplads ligger i OSD-område, altid stiller krav om tæt belægning. Kommunen bemærker i øvrigt, at lufthavnen også i rammegodkendelsen har haft krav om tæt belægning, dog er vilkåret præciseret på baggrund af orientering nr. 6/2008 fra Miljøstyrelsen om "forebyggelse af jord og grundvandsforurening på industrivirksomheder ved udvalgte aktiviteter".

Nævnet konstaterer, at Orientering nr. 6/2008 ikke omfatter tankanlæg og rør til opbevaring og transport af benzin og olie. Orienteringen behandler imidlertid i detaljer forhold ved tankanlæg og -installationer, der har betydning for anlæggenes risiko for forurening af jord og grundvand, og inde-

holder bl.a. anvisninger om belægninger, også når det drejer sig om olieprodukter. Påfyldningspladser er bl.a. omtalt i afsnit 6.3, og de forskellige typers belægningers bestandighed over for olieprodukter er behandlet i afsnit 6.2.1.

Der er herudover for anlæg og virksomheder, der er omfattet af bekendtgørelsen om standardvilkår¹³, hvor der kan forekomme opbevaring af brændstof, jf. eksempelvis afsnittene 2 – 5, fastsat standardvilkår om bl.a. tæt belægning med kontrolleret afledning af overfladevand omkring påfyldningsstudse og aftapningsanordninger.

Nævnet kan desuden konstatere, at lufthavnen er placeret i et sårbart grundvandsområde med særlige drikkevandsinteresser.

Nævnet finder på det grundlag ikke anledning til at tilsidesætte kommunens vurdering og har derfor ikke yderligere bemærkninger til vilkåret.

Vilkår 34

Syddjurs Kommune har med vilkår 34 pålagt virksomheden at afblænde olieudskilleren med følgende begrundelse:

Da proceduren for bortskaffelse af brandslukningsvandet er ændret, så vandet ikke længere udsprøjtes, skal olieudskilleren ikke længere benyttes. Der er derfor sat krav om, at olieudskilleren skal sløjfes eller fjernes af en autoriseret kloakmester af hensyn til rotter.

Virksomheden skriver herom i klagen:

Der er her tale om en miljøteknisk misforståelse idet olieudskilleren ved brandøvelsespladsen er en del af afløbssystemet for befæstelsen under den 50 m³ overjordiske tank for opsamling og genbrug af slukningsvandet. Olieudskilleren er således en del af den oprindelige godkendelse af anlægget i januar 2002, og skal derfor bibeholdes og være i drift.

Det fremgår af afgørelsen, Bilag 13, at virksomheden har ansøgt om ændring af brandøvelsesprocedure:

Fra år 2013 har lufthavnen implementeret nye procedurer for brug af skummidler på brandkøretøjer. Daglig afprøvning udføres kun med vand og 1 gang månedligt afprøves med skum på øvelsesplads.

Proceduren for brug af øvelsesplads er ændret, således at udsprøjtning ikke længere forekommer. Al øvelsesvand recirkuleres og i tilfælde af manglende opsamlingskapacitet bortskaffes til destruktion.

Af afgørelsen fremgår endvidere, jf. den miljøtekniske beskrivelse, afsnit 5.5, følgende:

Opsamlet overfladevand fra perioder, hvor brandøvelsespladsen ikke benyttes, ledes efter passage af olieudskillen til et 500 m² stort nedsivningsareal.

På nævnets foranledning har kommunen dog med mail af 20. oktober 2015 bekræftet, at kravet om sløjfning af olieudskilleren beror på en misforståelse, idet olieudskilleren fortsat skal være knyttet til overfladevandsudledningen.

¹³ Bekendtgørelse nr. 682 af 18. juni 2014

Nævnet lader på det grundlag vilkår 34 udgå uden yderligere bemærkninger.

Vilkår 36

Vilkåret omhandler overfladevand fra en mindre parkeringsplads, der ifølge vilkåret skal ledes til grøft via sandfang samt benzin- og olieudskillere.

Aarhus Lufthavn a/s klager over kravet om etablering af en benzin- og olieudskillere i dette vilkår og skriver bl.a.:

I forhold til regulering af olieudskillere eksisterer der ikke et entydigt lovmæssigt krav om etablering af udskillere. Fra de fleste kommuner er der dog i dag krav om, at der skal opstilles olieudskillere på parkeringspladser med mere end 20 parkeringspladser. En ny rapport fra forskningsinstitutionen DHI, bestilt af Lynettefællesskabets Miljøgruppe, er gengivet i Teknik & Miljø / April 2012, hvor det fremgår, at olieudskillere er overflødige i forbindelse med parkeringsarealer: "Der er [nærmest] ingen olie at spore i regnvandet fra parkeringspladserne. [...] Det betyder, at en olieudskiller ikke kan reducere koncentrationen yderligere, så der er derfor normalt ikke nogen grund til, at kommunerne stiller krav om, at virksomheder skal etablere olieudskillere på deres parkeringspladser. Der er simpelthen ikke behov for det."

Aarhus Lufthavn a/s anfører samtidig i parthøringen, at parkeringspladsen, der kun benyttes i sommerhalvåret, er omfattet af virksomhedens forholdsregler ved væskespild i henhold til den interne Miljøhåndbog, så et eventuelt spild af olie eller benzin fra parkerede biler straks opsamles og derfor ikke vil tilledes afløb fra pladsen.

Nævnet kan på grund af kommunens oplysninger samt kortmateriale i SagsGIS konstatere, at der er tale om en forholdsvis større parkeringsplads med en kapacitet på omkring 200 p-pladser. Afvanding fra parkeringspladsen sker via et grøftsystem direkte til Borum Bæk.

Borum Bæk er ifølge Vandplan 2009-2015 for Djursland i økologisk ringe tilstand og lever dermed ikke op til sin målsætning som vandløb med god økologisk tilstand.

Nævnet er af den opfattelse, at bl.a. i forbindelse med uheld er der risiko for, at spild af olie/benzin på parkeringspladser vaskes ud med overfladevandet. Sker udledningen til en regnvandskloak, vil olien eventuelt kunne fanges i den olieudskiller, regnvandskloakken i givet fald er udstyret med. Det er imidlertid ikke tilfældet her.

På den baggrund finder nævnet, at vilkår 36 skal fastholdes.

Vilkår 39

Vilkåret stiller krav om, at opsamlingsbassinet skal tømmes fuldstændigt, før skot fra opsamlingsbassin fjernes for udledning via forsinkelsesbassin.

Aarhus Lufthavn a/s klager over, at det i dette vilkår anføres, at opsamlingsbassin skal tømmes fuldstændigt. For at gøre opsamlingsbassinet tæt er der udlagt en plastikmembran. For at undgå udtørring af samlinger i membranbunden tømmes bassinet kun fuldstændigt en gang årligt i forbindelse med inspektion og reparation. Resten af året er der etableret vandspejl med varierende dybde. Vilkåret kan derfor ikke efterleves af tekniske hensyn.

Kommunen bemærker i anledning af klagen:

Vedr. lufthavnens kommentar til **vilkår 39**, skriver lufthavnen, at de er af den opfattelse, at vandet fra opsamlingsbassinet hele året kan ledes til Borum bæk, hvis det ikke indeholder glycol og NaCl koncentrationen er under 0,4 g/l. Dette er ikke korrekt. Den del af vilkår C9 i rammegodkendelsen, der siger at opsamlingsbassinet skal tømmes fuldstændigt er videreført i denne afgørelses vilkår 39.

Vilkår C9 i miljøgodkendelsen af 15. oktober 1999 har følgende ordlyd:

Før skot mellem opsamlingsbassin (C8¹⁴) og udledning via forsinkelsesbassin (C6) fjernes, skal opsamlingsbassinet tømmes fuldstændigt. Tilsynsmyndigheden skal orienteres før skottet fjernes, og når afisning begyndes/skottet lukkes.

Vilkår 39 i Syddjurs Kommunes reviderede afgørelse har følgende ordlyd:

Før skot mellem opsamlingsbassin og udledning via forsinkelsesbassin fjernes, skal opsamlingsbassinet tømmes fuldstændigt.

Nævnet kan således konstatere, at krav om tømning af opsamlingsbassinet er videreført uændret fra godkendelsen fra 1999. Nævnet har på den baggrund ikke bemærkninger til vilkåret, men henviser lufthavnen til i givet fald at søge vilkåret ændret hos kommunen.

Vilkår 49

Vilkåret omhandler krav til den indberetning, som lufthavnen skal foretage indberette én gang årligt til tilsynsmyndigheden.

Virksomheden anfører herom i klagen:

Aarhus Lufthavn a/s har en proaktiv miljøledelse i dagligdagen og offentliggør herunder hvert år et omfattende grønt regnskab for virksomheden. Virksomheden finder ikke, at Syddjurs Kommune værdsætter disse proaktive tiltag, men at blot kommunen stiller endnu flere krav til indberetning.

Kommunen har til dette vilkår anført følgende i afgørelsen:

3.4.13. Indberetning

Kommunen har ved denne afgørelse ændret på mængden af oplysninger, som lufthavnen hvert år skal indberette til kommunen. Lufthavnen skal fortsat indberette forbrug af råvarer og hjælpestoffer herunder vand-, gas-, og olieforbruget. Vilkåret er suppleret med forbrug af ler, som følge af at der etableres pillefyrrer på virksomheden. Derudover skal der stadig føres journal over affaldsproduktionen. Denne del af vilkåret er udvidet med, at affaldsmottagerne skal registreres, idet kommunen skal føre tilsyn med, at lufthavnen benytter godkendte transportører og affaldsmottagere.

Der er sat krav om, at indberetning af oplysninger af betydning for flystøj.

Lufthavnen skal registrere hvornår afisningssæsonen starter og slutter og hvornår skot mellem overfladevandsbassinerne åbnes og lukkes, så kommunen ved i hvilke perioder, der udledes vand til Borum Bæk fra Forpladsen.

¹⁴ Vilkår C8 i godkendelsen fra 15. oktober 1999: Overfladevand fra APRON skal ledes til tæt opsamlingsbassin. I perioder hvor der ikke afises kan vand fra opsamlingsbassinet ledes videre til forsinkelsesbassinet (jf. C6) med afløb til Borum Bæk.

Nævnet kan ved sammenligning af indberetningskravene i vilkår 49 med kravene om rapportering i miljøgodkendelsen fra 1999 (L2) konstatere et stort sammenfald. For de fleste indberetningskravs vedkommende er det blot tale om en videreførelse af kravene fra vilkår L2.

Med vilkår 49 er der imidlertid til affaldsindberetningen i tillæg til de gamle krav også stillet krav om indberetning af affaldstransportører. Begrundelsen herfor er kommunens pligt om at føre tilsyn med, at lufthavnen benytter godkendte transportører.

Vilkåret er udtryk for "dobbelregulering", da virksomhedernes forpligtelser med hensyn til bortskaffelse af affald allerede fremgår af affaldsbekendtgørelsen¹⁵, som kommunerne fører tilsyn med. Nævnet fjerner derfor kravet om indberetning af affaldstransportører i vilkår 49, 2. pind.

Indberetningskravet indeholder desuden yderligere krav af hensyn til kontrollen med flystøj, som nævnet finder relevante og på ingen måde særlig bebyrdende for lufthavnen.

Til synspunktet i forhold til de grønne regnskaber skal nævnet blot bemærke, at bekendtgørelsen om grønne regnskaber¹⁶ med ikrafttrædelse af den nye PRTR-bekendtgørelse¹⁷ den 15. oktober 2015 er ophævet, hvilket indebærer, at lufthavnen skal indsende grønt regnskab for sidste gang i forbindelse med regnskabet for 2014.

Vilkår 55

Vilkåret fastlægger, at tilsynsmyndigheden straks skal underrettes om driftsforstyrrelser eller uheld, der medfører forurening af omgivelserne eller indebærer en risiko for det.

Aarhus Lufthavn a/s klager over, at der ikke som anført i virksomhedens kommentar i parthøringen kan defineres en operationel nedre "bagatelgrænse" (fx >50 l for væskespild) for underretning af tilsynsmyndigheden, når der på virksomheden er etableret forholdsregler ved alle typer af væskespild.

Natur- og Miljøklagenævnet bemærker hertil, at miljøgodkendelser i henhold til godkendelsesbekendtgørelsens § 21, stk. 1, nr. 10, skal indeholde vilkår om, hvordan virksomheden skal forholde sig i unormale driftssituationer. Der er ikke nærmere krav til indholdet af et sådant vilkår, ligesom der heller ikke er krav om, at tilsynsmyndigheden nødvendigvis skal underrettes i disse situationer. Det er således op til den enkelte myndighed at formulere et krav, der svarer til og er relevant for forholdene på den pågældende virksomhed. Nævnet har derfor ingen bemærkninger til vilkår 55, idet bemærkes, at det må være op til virksomheden at vurdere – eventuelt efter nærmere aftale med tilsynsmyndigheden – hvornår det er relevant at underrette tilsynsmyndigheden om driftsuheld.

3. Øvrige klagepunkter

Aarhus Lufthavn a/s anfører i sin klage, at virksomheden finder, at kommunens sagsbehandling har været mangelfuld og langsommelig blandt andet på baggrund af et utilfredsstillende samarbejde mellem kommune og virksomhed. Natur- og Miljøklagenævnet skal hertil bemærke, at nævnet alene har kompetence til at tage stilling til den påklagede afgørelse, men ikke selve forløbet i kommunen

¹⁵ Bekendtgørelse nr. 1309/2012 om affald med senere ændringer

¹⁶ Bekendtgørelse nr. 210 af 3. marts 2010 om visse virksomheders afgivelse af miljøoplysninger

¹⁷ Bekendtgørelse nr. 1172 af 13. oktober 2015

op til afgørelsen eller kommunens sagsbehandlingstid. Nævnet har derfor ikke yderligere kommentarer til dette punkt. Klager over kommunens sagsbehandling kan rettes til Statsforvaltningen.

Med disse bemærkninger har nævnet ikke yderligere bemærkninger til klagen, idet dog fristerne i kommunens afgørelse forlænges svarende til nævnets sagsbehandlingstid.

4. Afgørelsen

Syddjurs Kommunes afgørelse af 20. juni 2013 om revurdering af Aarhus Lufthavn a/s miljøgodkendelse samt godkendelse af en række nye aktiviteter stadfæstes med følgende ændringer:

1. Vilkår 7, 14, 16 og 34 udgår.
2. Vilkår 13 ændres til følgende, idet ændringerne er anført med kursiv:

Lufthavnen skal gennemføre en støjberegning efter DENL-metoden. *Beregningen skal udføres på baggrund af en veldokumenteret prognose for lufthavnens fremtidige trafiksituation. Beregningen skal fastlægge beliggenheden af kurverne for Lden for mindst følgende værdier: 50dB, 55dB, 60dB, 65dB og 70dB.*

Prognosen for den "fremtidige trafiksituation" skal være accepteret af tilsynsmyndigheden, før beregningerne bliver udført. Beregningerne skal udføres i overensstemmelse med Miljøstyrelsens vejledning nr. 5/1994 om støj fra flyvepladser eller en nyere udgave.

Spredt bebyggelse i det åbne land med en beregnet støjbelastning på Lden > 60 dB skal identificeres og angives med adresse og beregnet Lden. Boligområder med en beregnet støjbelastning på Lden > 55 dB skal identificeres og angives med navn og beregnet Lden. Rekreative områder med overnatning (sommerhuse, campingpladser o.l.) med en beregnet støjbelastning på Lden > 50 dB skal identificeres og angives med adresse og beregnet Lden.

3. Vilkår 49, pind 2 ændres, idet "transportører" udgår.
4. Samtlige frister ændres til 1. oktober 2016.



Susanne Mieth Andersen
Specialkonsulent



Dana Østergaard
Civilingeniør

Afgørelsen er sendt til:

DGE Miljø- og ingeniørfirma a/s, dge@dge.dk; per@dge.dk

Aarhus Lufthavn A/S, lhm@aar.dk; ph@aar.dk

Syddjurs Kommune, sagsnr. 08/41354, syddjurs@syddjurs.dk; limb@syddjurs.dk

Aarhus Lufthavn A/S, Ny Lufthavnsvej 24, 8560 Kolind