



# Miljøgodkendelse

HCA Airport, Lufthavnvej 131, 5270 Odense N

Godkendelsesdato: 20.12.2024



**nordfyns  
kommune**

# Indhold

Stamoplysninger .....	3
Læsevejledning .....	3
<b>Kommunens afgørelse .....</b>	<b>4</b>
Miljøgodkendelse .....	4
Afgørelse om ikke miljøvurderingspligt .....	4
<b>Vilkår .....</b>	<b>5</b>
Generelle forhold .....	5
Drift .....	5
Støj fra startende og landende fly (inkl. Faldskærmsflyvninger), helikoptere og droner .....	6
Støj fra terminalaktiviteter .....	7
Luft .....	8
Affald .....	8
Beskyttelse af jord og grundvand .....	8
Spildevand .....	9
Uheld .....	9
Egenkontrol og årsrapport .....	9
Ændringer på virksomheden .....	10
Retsbeskyttelse og Bortfald af godkendelsen .....	10
Lov om erstatning for miljøskader .....	10
Lov om forurennet jord .....	11
Miljøvurderingsloven .....	11
Klagevejledning .....	11
Underretning om afgørelsen .....	12
<b>Miljøteknisk redegørelse .....</b>	<b>13</b>
Ansøger .....	13
Lovgrundlag .....	13
Sagsakter .....	14
Høring .....	14
Ikke-teknisk resumé .....	15
Beliggenhed .....	16
Indretning og drift .....	16
Forurening og forureningsbegrænsende foranstaltninger .....	18
Luftforurening og lugt .....	18
Støj og vibrationer .....	19
Fremtidig terminalstøj .....	22
Affald .....	24
Beskyttelse af jord og grundvand .....	25
Spildevand .....	26
Bedst tilgængelige teknik .....	29
Baggrund for afgørelse om ikke at udarbejde miljøvurderingsrapport .....	31
<b>Bilag .....</b>	<b>33</b>

## Stamoplysninger

Virksomhedens navn:	Hans Christian Andersen Airport P/S
Virksomhedens adresse:	Lufthavnvej 131, 5270 Odense N
Virksomhedens ejer:	Nordfyns Kommune, Østergade 23, 5400 Bogense (ejerandel, 12,7%) Odense Kommune, Flakhaven 1, 5000 Odense C (ejerandel, 87,3%)
CVR nr.:	35475346
P-nr.:	1018757334
Kontaktoplysninger:	Hans Okholm Vejrup (CEO) E-mail: <a href="mailto:hov@hca-airport.dk">hov@hca-airport.dk</a>
Rådgiveroplysninger:	Louise Bolving Hübschmann COWI A/S Vejle Tlf.: +45 56 40 63 42 Mobil: +45 29 33 72 55 E-mail: <a href="mailto:lbhn@cowi.dk">lbhn@cowi.dk</a>
Hovedaktivitet:	H 202: Lufthavne og flyvepladser
Udarbejdet af:	Thomas Lykke Sørensen, Vicath EQ ApS for Nordfyns Kommune
Sagsnummer:	S2021-9188

## Læsevejledning

Miljøgodkendelsen er opbygget i to dele.

1. del indeholder vilkår, samt oplysninger om retsbeskyttelse, klageadgang m.m.

2. del indeholder en miljøteknisk vurdering af ansøgningen, der beskriver det grundlag, hvorpå miljøgodkendelsen gives. Der redegøres for virksomhedens indretning og drift, og for den miljøbelastning virksomheden giver anledning til. Det er i dette afsnit, at begrundelsen for de fastsatte vilkår fremgår.

# Kommunens afgørelse

## Miljøgodkendelse

Nordfyns kommune meddeler hermed godkendelse til drift af virksomheden Hans Christian Andersen Airport på adressen Lufthavnvej 131, 5270 Odense N.

Miljøgodkendelsen bygger på en gennemgang og revurdering af virksomhedens eksisterende miljøgodkendelse, inkl. beskrivelser af nye aktiviteter i form af UAS Denmark Test Center (Dronecenter), Motorsportsevents og Brandøvelsesplads.

Godkendelsen erstatter virksomhedens tidligere miljøgodkendelse fra april 2006, inkl. de efterfølgende forlængelser af den oprindelige miljøgodkendelses vilkår, dateret henholdsvis d. 23.12.13, 04.01.17 og 12.04.21.

Miljøgodkendelsen udløber pr. 31.12.2030 hvor trafikprognosen slutter. Hans Christian Andersen Airport skal fremsende ansøgning om ny miljøgodkendelse igen senest 1½ år før udløb, dvs. senest den 01.07.29.

Godkendelsen bygger på oplysningerne i virksomhedens ansøgning af oktober 2022, samt på de forudsætninger, der er anført i afsnit 2: miljøteknisk redegørelse. Godkendelsen meddeles med vilkår. Vilkårene er fastsat i henhold til § 33 i miljøbeskyttelsesloven<sup>1</sup> og godkendelsesbekendtgørelsen<sup>2</sup>.

Tilladelse til afledning af spildevand meddelelse i henhold til § 28, stk. 3 i miljøbeskyttelsesloven.

Afgørelsen kan påklages. Se klagevejledning side 13.

## Afgørelse om ikke miljøvurderingspligt

Nordfyns kommune har på baggrund af en screening vurderet, at de beskrevne ændringer i virksomhedens aktiviteter og drift ikke vil kunne påvirke miljøet væsentligt og derfor ikke er omfattet af krav om miljøvurdering. Afgørelsen er truffet efter § 21 i miljøvurderingsloven.

Screeningen er gennemført med udgangspunkt i det projekt, som Hans Christian Andersen Airport i samarbejde med sin rådgiver har beskrevet i ansøgningen, og på baggrund af de miljømæssige forudsætninger, som er gældende på screeningstidspunktet. (Dokumentet "VVM Screening HCA Airport, oktober 2022" er vedlagt denne godkendelse under Bilag G.)

Hvis projektet ændres, er Hans Christian Andersen Airport forpligtet til at ansøge igen, for at få afgjort om ændringen er omfattet af krav om miljøvurdering.

Vurderingen ses i afsnittet om "baggrund for afgørelse om ikke at udarbejde miljøvurderingsrapport"

Afgørelsen kan påklages. Se klagevejledning side 13.

Afgørelsen bortfalder, hvis den ikke er udnyttet inden 3 år efter, at den er meddelt, jf. miljøvurderingslovens § 39.

---

<sup>1</sup> Lovbekendtgørelse nr. 5 af 3. januar 2023 af lov om miljøbeskyttelse.

<sup>2</sup> Bekendtgørelse nr. 1083 af 9. august 2023 om godkendelse af listevirksomhed.

# Vilkår

## Generelle forhold

1. En kopi af denne godkendelse skal altid være tilgængelig for de personer der har ansvar for anlæggets etablering og drift i hele anlægsfasen.
2. Enhver drifts- eller bygningsmæssig ændring skal anmeldes til kommunen inden gennemførelsen.
3. Tilsynsmyndigheden skal straks orienteres om følgende forhold:
  - Ejerskifte af virksomhed og/eller ejendom.
  - Hel eller delvis udskiftning af driftsherre.
  - Ved ophør af virksomhedens drift skal der træffes 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.
4. 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.

## Drift

5. Lufthavnen må maksimalt anvendes til 12.300 operationer årligt. En flyvning svarer til 2 operationer (start eller landing). Herudover må lufthavnen dog altid, og uden begrænsning, anvendes til rednings- og ambulanceflyvning.

Hvis udviklingen i lufthavnens drift må forventes at overskride maksimalt 12.300 operationer årligt, se da vilkår nr. 2.
6. Lufthavnen må anvendes hele døgnet, dog med den væsentligste belastning i tidsrummet kl. 07.00 til kl. 19.00. Antallet af årlige operationer i natperiode, må ikke overskride 150. Flyvninger i natperiode skal som udgangspunkt gennemføres sen aften (22-00) eller tidlig morgen (06-07). Operationer udført i tidsrummet 00-06 skal så vidt muligt undgås. Der må maksimalt udføres 12 operationer årligt i denne tidsperiode.

Hvis fordelingen af flyoperationer afviger væsentligt fra fordelingen angivet i den fremsendte miljøtekniske redegørelse, se da vilkår 2.
7. Der kan hvert år afholdes maksimalt 5 motorstævner, og hvert andet år må afholdes et flystævne på Hans Christian Andersen Airport.

Der skal senest 1 måned før et stævne, foretages offentliggørelse af tidspunktet for pågældende stævnes afholdelse.

Aktiviteter, der gennemføres i forbindelse med flystævner, skal indgå i beregning og kontrol af lufthavnens samlede støjbelastning af omgivelserne.
8. Lufthavnen og lufthavnens område må i det beskrevne omfang anvendes til de ansøgte formål.

Dvs.:

  - Flyvning med mindre propelfly

- Charterflyvning
- Ruteflyvning
- Skoleflyvning
- Helikopterflyvning
- Faldskærmsflyvning
- Afprøvning af flymotorer
- Tankning fra over- og underjordiske tankanlæg, herunder tankning fra mobile tankanlæg
- UAS Denmark Test Center (Dronecenter)
- Motorsportsevents i beskrevne omfang
- Brandøvelsesplads

## Støj fra startende og landende fly (inkl. Faldskærmsflyvninger), helikoptere og droner

9. Virksomhedens støjbidrag fra startende og landende fly, inkl. taxikørsel med fly, målt eller beregnet i dB(A), må jf. Miljøstyrelsens vejledning om støj fra flyvepladser (nr. 5/1994) ikke overskride følgende grænseværdier uden for virksomhedens areal i nedenstående områder:

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

Ved beregning af ovenstående støjbidrag anvendes DENL-metoden, som beskrevet i Miljøstyrelsens vejledning om støj fra flyvepladser (nr. 5/1994). DENL står for Day-Evening-Night-Level, og metoden indebærer, at støjhændelser tildeles et tillæg, som er afhængig af tidspunktet på dagen. Støjen tillægges 5 dB om aftenen (kl. 19- 22) og 10 dB for natperioden (kl. 22-07). DENL er døgn-middelværdien af støjniveauet efter ovennævnte vægningstillæg.

10. Støjbelastningen fra startende og landende fly, inkl. taxikørsel med fly, må ikke på årsbasis overstige 127,6 dB, beregnet efter TDENL-metoden (støjkontrollallet).

Faldskærmsflyvninger er omfattet af samme vilkår som øvrige flyvninger. Dvs. at antallet, fordeling og ruter for faldskærmsflyvninger, ikke må bidrage til gener for området og områdets beboere, som ikke ligger inden for nærværende miljøgodkendelses rammer.

11. Hans Christian Andersen Airport skal månedsvist beregne støjbelastningen fra lufthavnen efter TDENL-metoden. Månedsopgørelsen skal sendes til tilsynsmyndigheden i den efterfølgende måned. Månedsopgørelsen skal også indeholde en beregning af, hvilken TDENL-værdi, der sætter grænsen for den tilladte belyvning af lufthavnen i de resterende måneder af året.

Månedsopgørelsen skal desuden angive antallet af fly, typen af fly samt hvilken type operation der er tale om.

Viser beregningerne, at det vil være nødvendigt af indføre restriktioner på beflyvningen af lufthavnen for at overholde støjkontrolltallet, jf. vilkår 10, skal tilsynsmyndigheden underrettes herom med oplysninger om, hvilke restriktioner der bringes i anvendelse.

12. Tilsynsmyndigheden kan desuden forlange, dog højst en gang om året, at virksomheden dokumenterer, at vilkår 9 er overholdt.  
Dokumentation skal ske i form af resultater af beregninger udført efter DENL-metoden, som beskrevet i Miljøstyrelsens vejledning om støj fra flyvepladser (nr. 5/1994).  
Dokumentationen skal indeholde de oplysninger om anvendte forudsætninger, som er nødvendige for vurdering af rigtigheden af beregningsresultaterne. Specielt skal støjkilderne beskrives og deres kildestyrke angives.  
Som alternativ til de nævnte beregninger kan dokumentationen ske ved måling af den støj, landingspladsen påfører omgivelserne. Støjen skal måles ved hjælp af en af de metoder som beskrives i Miljøstyrelsens vejledning om støj fra flyvepladser (nr. 5/1994).  
Beregningerne/målingerne skal udføres af et firma som er akkrediteret af DANAK eller godkendt af Miljøstyrelsen til "Miljømålinger - ekstern støj", eller som på anden måde på forhånd er godkendt af tilsynsmyndigheden.  
Inden måling/ beregning foretages, skal der indsendes et undersøgelsesprogram til godkendelse hos kommunen.

## Støj fra terminalaktiviteter

13. Det samlede bidrag til det ækvivalente korrigerede lydtryksniveau fra alle aktiviteter på Hans Christian Andersen Airport, undtagen fra startende og landende fly samt taxikørsel med fly, må ved udendørs opholdsarealer ved nærmeste beboelser ikke overstige følgende værdier:

Mandag – fredag	55 dB(A) fra kl. 07 – 18 45 dB(A) fra kl. 18 – 22
Lørdag	55 dB(A) fra kl. 07 – 14 45 dB(A) fra kl. 14 – 22
Søn- og helligdage	45 dB(A) fra kl. 07 – 22
Alle dage	40 dB(A) fra kl. 22 – 07 *

\*Der må i natperioden fra kl. 22 – 07 ikke forekomme spidsværdier, der overstiger 55 dB(A). (Se dog vilkår 14.)

14. Ovenstående vilkår må i følgende sjældne tilfælde afviges, når sammenfald i flere aktiviteter forekommer:
- Kortvarig overskridelse på 1 dB i sommerhalvåret når der foretages samtidig græsslåning af øvrige arealer og motorafprøvning af turbopropfly.
  - Kortvarig overskridelse på max. 6 dB i aften- og natperioden i vinterhalvåret når der foretages samtidig snerydning af landingsbane og taxiveje samt øvrige arealer.
  - Kortvarig overskridelse på max. 11 dB i vinterhalvåret når der foretages snerydning i natperioden.
  - Kortvarig overskridelse af maksimalværdien på max. 4 dB af støjniveauet i natperioden, når der foretages snerydning i natperioden.
15. Lempelser anført i vilkår 14 må kun tages i anvendelse, når sammenfald i aktiviteter ikke kan undgås, f.eks. under hensyntagen til luftfartssikkerhed. Virksomheden skal føre journal over, hvornår lempelser i vilkår 14 tages i anvendelse og hvorfor.
16. Tilsynsmyndigheden kan forlange, dog højst en gang om året, at virksomheden dokumenterer, at vilkår 13 og 14 er overholdt.  
Dokumentation skal ske i form af resultater af beregninger og/eller målinger.

Beregningerne/målingerne skal udføres af et firma som er akkrediteret af DANAK eller godkendt af Miljøstyrelsen til "Miljømålinger - ekstern støj", eller som på anden måde på forhånd er godkendt af tilsynsmyndigheden.

Inden måling/ beregning foretages, skal der indsendes et undersøgelsesprogram til godkendelse hos kommunen.

## Luft

17. Driften af lufthavnen må ikke give anledning til lugt- eller støvgener i omgivelserne, der efter tilsynsmyndighedens vurdering er væsentlige.
18. Eventuelle røgfaner fra lufthavnens brandøvelsesplads, må ikke være til gene for lufthavnens naboer.

## Affald

19. Alt affald afledt af lufthavnens drift skal bortskaffes i overensstemmelse med Nordfyns Kommunes regulativ for erhvervsaffald.
20. Spildolie, forurenede absorptionsmateriale og andet farligt affald skal opbevares i egnede beholdere, der er mærket, så det tydeligt fremgår, hvad de indeholder.
21. Farligt affald skal opbevares i containere på spildbakker og under tag. Spildbakkerne skal være dimensioneret, så de kan rumme indholdet af den største beholder, der opbevares over spildbakken.

## Beskyttelse af jord og grundvand

22. Det påhviler Hans Christian Andersen Airport at alle tankanlæg, mobile, overjordiske og underjordiske, samt rørføringer mv., lever op til den til enhver tid gældende lovgivning, herunder olietanksbekendtgørelsen<sup>3</sup> samt grundvandsredegørelsen jf. gældende kommuneplan, hvad angår maksimal levetid, sløjfning efter endt levetid samt dokumenterede eftersyn og vedligeholdelse mv.
23. For alle øvrige oplag gælder det, at oplagspladsen skal være udformet således, at den i tilstrækkelig grad er sikret mod nedsivning af forurenende stoffer til jord- og grundvand. F.eks. i form af spildbakke (overdækket) eller via befæstet areal med kontrollerede afløbsforhold.
24. Faremærkede produkter må ikke opbevares udendørs, med mindre vilkår 23 er efterlevet.
25. Der gives tilladelse til afisning af start-/landingsbane ved brug af afisningsmidlet Aviform i henholdsvis væskeform og granulatform. Der gives tilladelse til anvendelse af maksimalt 6.000 liter Aviform væske og 1.000 kg Aviform granulat pr. år. Skulle vejrlig medføre behov for øget forbrug, skal Nordfyns Kommune informeres.
26. Der gives tilladelse til afisning af fly ved brug af afisningsmidlerne Safewing MP1 og Safewing MP11. Der gives tilladelse til anvendelse af maksimalt 4.000 liter pr. år. Skulle vejrlig medføre behov for øget forbrug, skal Nordfyns Kommune informeres.

---

<sup>3</sup> Bekendtgørelse nr. 1257 af 27.11.2019 om indretning, etablering og drift af olietanke, rørsystemer og pipelines



27. Bliver der behov for at anvende andre afisningsmidler, end de der er nævnt i vilkår 25 og 26, skal disse godkendes af kommunen inden de tages i brug.
28. Vand fra afisning af start-/landingsbaner skal ledes til opsamlingsbassiner med tæt bund, hvor det opbevares, indtil det bortskaffes til godkendt modtager.
29. Vand fra afisning af fly skal ledes til tæt opsamlingsbeholder, hvorfra det ligeledes bortskaffes til godkendt modtager.
30. Det pålægges virksomheden at etablere en plads på 50\*50 m med membran og tæt belægning for opsamling af evt. spild, foran brandøvelsespladsens container. Overfladevand fra området skal desuden afledes lokalt via en olieudskiller og der skal etableres en tank for slukningsvand/skumspild hvortil vandet ledes under øvelser indtil det bortskaffes til godkendt modtager, jf. Spildevandstilladelsen.

## Spildevand

Se separat spildevandstilladelse.

## Uheld

31. Der skal på virksomheden foreligge en myndighedsgodkendt beredskabsplan, som fastlægger, hvordan der skal reageres ved udslip af benzinprodukter, fuelolie, spildolie eller anden kemi. Egnede opsamlingsmateriale skal være tilgængeligt i umiddelbar nærhed af oplag.
32. Tanken ved brandøvelsespladsen skal være tilsluttet overfyldningsalarm, som alarmerer personalet, før tankens maksimale kapacitet er nået. Tanken er nedgravet og skal således have en §19 tilladelse.

## Egenkontrol og årsrapport

Hans Christian Andersen Airport skal én gang årligt, senest inden udgangen af maj måned, fremsende en årsrapport til tilsynsmyndigheden, i hvilken lufthavnens resultater af udført egenkontrol mv. skal sammenfattes.

Årsrapporten skal sammenfatte hele det foregående kalenderår.

Årsrapporten skal som minimum indeholde følgende:

- A. Sammenfatning af månedsopgørelse af støj fra startende og landende fly, inkl. taxikørsel med fly, jf. vilkår 11. Gennemsnittet af de tre mest støjende måneder skal endvidere samtidig kunne overholde TDNL gennemsnittet.
- B. Eventuelle beregninger/målinger udført i seneste kalenderår jf. vilkår 12, 13 og 16.
- C. En opgørelse over:
  - Antallet af gange, der er anvendt afisningsmiddel
  - Angivelse af vejrliget ifm. afisningen, herunder nedbørsmængder, temperatur og evt. efterfølgende nedbør.
  - Mængden af anvendt Aviform og/eller Safewing pr. afisning.
  - Dato og klokkeslæt for den manuelle omkobling imellem de to systemer til henholdsvis normalt overfladevand og afisningsvand.

- Mængderne af opsamlet og udsprøjtet afisningsvand.
  - Perioderne hvor udsprøjtningen har fundet sted (dato og klokkeslæt).
  - De arealer der er anvendt til udsprøjtning af afisningsvand.
  - Journal over hvor og hvornår lempelser i vilkår 14 er anvendt. (Jf. vilkår 15).
- D. En redegørelse for eventuelle klager lufthavnen har modtaget, samt hvad der er gjort for at afhjælpe disse.
- E. En redegørelse for alle eventuelle bygge- og anlægsopgaver der er udført på lufthavnen i den seneste rapporteringsperiode.
- F. En redegørelse for hvordan lufthavnen ifm. løbende udskiftning af materiel vil sikre anvendelse af den bedste tilgængelige teknologi, således af lufthavnens miljømæssige belastning af omgivelserne, herunder støj, minimeres.
- G. Dokumentation for udførte inspektioner af belægning (Dato og område).
- H. Dokumentation for daglig pejling af fueltanke (Dato og klokkeslæt).

## Ændringer på virksomheden

Enhver ledelses-, drifts- eller bygningsmæssig ændring skal anmeldes til kommunen inden gennemførelsen. Kommunen vurderer, om de aktuelle planer for ændring/udvidelse kan ske inden for rammerne af denne godkendelse.

## Retsbeskyttelse og Bortfald af godkendelsen

Vilkårene i nærværende miljøgodkendelse er omfattet af en retsbeskyttelsesperiode på 8 år fra modtagelsen eller ved påklage 8 år fra endelig afgørelse<sup>4</sup>. Efter de 8 år er godkendelsen fortsat gældende, men herefter kan kommunen tage de enkelte vilkår op til revurdering. I tilfælde af klage er det op til Miljø- og Fødevarerklagenævnet at vurdere, om det enkelte vilkår har retsbeskyttelse.

I særlige tilfælde kan godkendelsens vilkår tages op til revurdering tidligere<sup>5</sup>.

Godkendelsen bortfalder hvis den ikke er udnyttet inden 2 år fra meddelelsesdatoen.

Virksomhedens hidtidige miljøgodkendelse bortfalder automatisk, når nærværende godkendelse træder i kraft.

## Lov om erstatning for miljøskader

Virksomheden er omfattet af lov om erstatning for miljøskader<sup>6</sup>, idet der på virksomheden er følgende aktiviteter, der er anført på bilaget til loven:

H2: Lufthavne og skydepladser

Dette betyder, at der er objektivi ansvar for eventuelle forureninger, der forvoldes efter lovens ikrafttræden, og som måtte være forårsaget af de i listepunktet angivne aktiviteter.

---

<sup>4</sup> jf. § 41 a i miljøbeskyttelsesloven

<sup>5</sup> jf. §§ 41 a og 41 d i miljøbeskyttelsesloven

<sup>6</sup> L. Bek. 994 af 9. september 2014: om erstatning for miljøskader

## Lov om forurennet jord

Virksomheden er omfattet af lov om forurennet jord<sup>7</sup>. Alle forureninger af jord, der er sket på virksomheden efter 1. januar 2001, skal betales af forureneren.

Forureneren er "Den, der i erhvervsmæssigt eller offentligt øjemed, driver eller drev den virksomhed eller anvender eller anvendte det anlæg, hvorfra forureningen hidrører. Forureningen eller en del heraf skal være sket i den pågældende driftsperiode" (§ 41, stk. 3 i Lov om forurennet jord).

Dette betyder, at alle nye jordforureninger på virksomheden er omfattet af et objektivt ansvar og at tilsynsmyndigheden derfor kan meddele virksomheden påbud om at fjerne forureningen, uanset hvordan forureningen er sket.

## Miljøvurderingsloven<sup>8</sup>

Godkendelsen af den eksisterende lufthavn er omfattet af 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).

Ønsket om forøget kapacitet i lufthavnen, samt ønsket om etablering af ny brandøvelsesplads, flytning af eksisterende motorprøveplads og en udvidelse af eksisterende parkeringsarealer, samt slutteligt en udvidelse af den til lufthavnen hørende erhvervspark, er årsagen til behovet for en screening.

Samtidig med ansøgningen om miljøgodkendelse er der udarbejdet og fremsendt en ansøgning om screeningsafgørelse i henhold til reglerne i miljøvurderingsbekendtgørelsen<sup>9</sup>. Screeningen påpeger forhold vedr. støj, som er medtaget i den samlede vurdering. På baggrund af de fremsendte støjberegninger, vurderer Nordfyns kommune ikke, at forholdet udløser behov om yderligere miljøkonsekvensvurdering.

Vurderingen af anmeldelsen og afgørelse om, at der ikke skal laves miljøkonsekvensvurdering, meddeles samtidig med denne miljøgodkendelse. Anmeldelsen ses i bilag G til nærværende miljøgodkendelse.

## Klagevejledning

Der kan klages over afgørelse til Miljø- og Fødevarerklagenævnet<sup>10</sup>.

De klageberettigede vedrørende miljøgodkendelsen er:

- ansøgeren
- enhver, der har en individuel, væsentlig interesse i sagens udfald
- Sundhedsstyrelsen
- landsdækkende foreninger og organisationer i det omfang de har klageret over den konkrete afgørelse, jf. miljøbeskyttelseslovens §§ 99 og 100
- lokale foreninger og organisationer, der har beskyttelse af natur og miljø eller rekreative interesser som formål, og som har meddelt Nordfyns Kommune, at de ønsker underretning om afgørelsen.

---

<sup>7</sup> Lovbekendtgørelse nr. 282 af 27. marts 2017 af lov om forurennet jord

<sup>8</sup> Lovbekendtgørelse nr. 4 af 3. januar 2023 om miljøvurdering af planer og programmer og af konkrete projekter (VVM)

<sup>9</sup> Bekendtgørelse nr. 806 af 14. juni 2023 Miljøvurderingsbekendtgørelsen.

<sup>10</sup> Lovbekendtgørelse nr. 5 af 3. januar 2023 Miljøbeskyttelsesloven (Kapitel 11)

Du klager via Klageportalen. Klageportalen ligger på [www.borger.dk](http://www.borger.dk) og [www.virk.dk](http://www.virk.dk). Du logger på [www.borger.dk](http://www.borger.dk) eller [www.virk.dk](http://www.virk.dk), ligesom du plejer, typisk med Mit-ID. Klagen sendes gennem Klageportalen til Nordfyns Kommune. En klage er indgivet, når den er tilgængelig for kommunen i Klageportalen. Når du klager, skal du betale et gebyr på kr. 900 for privatpersoner eller kr. 1800 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 der ikke er særlige grunde til det. Hvis du ønsker at blive fritaget for at bruge Klageportalen, skal du sende en begrundet anmodning til Nordfyns Kommune. Kommunen videresender herefter anmodningen til Miljø- og Fødevareklagenævnet, som træffer afgørelse om, din anmodning kan imødekommes.

Klagefristen er 4 uger fra afgørelsen er offentlig annonceret.

Klagefristen udløber fredag d. 17.01.2025.

En klage har ikke opsættende virkning medmindre Miljø- og Fødevareklagenævnet bestemmer andet.

Efter klagefristens udløb får ansøger besked om indholdet af eventuelle klager.

### **Søgsmål**

Ønskes godkendelsen, jf. Miljøbeskyttelseslovens § 101 prøvet ved domstolene, skal sagen være anlagt senest 6 måneder efter, at miljøgodkendelsen er annonceret på kommunens hjemmeside og på miljøstyrelsens side: Digital Miljø Administration.

Fristen for at anlægge søgsmål er derved 20.06.2025.

### **Underretning om afgørelsen**

Nordfyns kommune har underrettet følgende:

- Hans Christian Andersen Airport
- Odense Kommune, [kmf@odense.dk](mailto:kmf@odense.dk)
- Styrelsen for patientsikkerhed, Syddanmark, [stps@stps.dk](mailto:stps@stps.dk)
- Danmarks Naturfredningsforening, [dnnordfyn-sager@dn.dk](mailto:dnnordfyn-sager@dn.dk)
- Danmarks Naturfredningsforening Nordfyn v. Leo Jensen, [leo@leonidas.komm.dk](mailto:leo@leonidas.komm.dk)
- Friluftsrådet, v/Søren Larsen, [nordfyns@friluftstraadet.dk](mailto:nordfyns@friluftstraadet.dk)
- Ejere af ejendommene: Beldringevej 203, Beldringevej 251, Lufthavnvej 109, Lufthavnvej 115, Lufthavnvej 119 og Lufthavnvej 120.

Godkendelsen vil blive offentliggjort ved annoncering på kommunens hjemmeside og på miljøstyrelsens side: Digital Miljø Administration.

# Miljøteknisk redegørelse

Den miljøtekniske redegørelse er udarbejdet af Nordfyns Kommune og indeholder en vurdering af det ansøgte i henhold til gældende lovgivning og lokale planforhold. Vurderingen danner baggrund godkendelsens vilkår.

## Ansøger

Virksomhedens navn:	Hans Christian Andersen Airport P/S
Virksomhedens adresse:	Lufthavnvej 131, 5270 Odense N
Virksomhedens ejer:	Nordfyns Kommune, Østergade 23, 5400 Bogense (ejerandel, 12,7%) Odense Kommune, Flakhaven 1, 5000 Odense C (ejerandel, 87,3%)
CVR nr.:	35475346
P-nr.:	1018757334
Kontaktoplysninger:	Hans Okholm Vejrup (CEO) E-mail: <a href="mailto:hov@hca-airport.dk">hov@hca-airport.dk</a>

Da ansvarlige personer i ejerkreds eller ledelse er omfattet af § 40a og dermed er anført i miljøansvarlighedsregisteret beskrevet i miljøbeskyttelseslovens<sup>11</sup> § 40b, der omhandler kriterier for tilbagekaldelse af meddelt godkendelse, nægtelse af godkendelse og fastsættelse af særlige vilkår om sikkerhedsstillelse, kan der meddeles godkendelse uden særlige vilkår om sikkerhedsstillelse.

Kontaktperson med hensyn til godkendelsen: Hans Okholm Vejrup (CEO).

## Lovgrundlag

Virksomheden er omfattet af følgende listepunkt i godkendelsesbekendtgørelsen<sup>12</sup>:

H202: Lufthavne og flyvepladser

Vilkårene i miljøgodkendelsen meddeles i henhold til kap. 5, § 33 i miljøbeskyttelsesloven og i henhold til reglerne i godkendelsesbekendtgørelsen.

*Miljøvurderingsloven<sup>13</sup>.*

---

<sup>11</sup> Bekendtgørelse nr. 5 af 3. januar 2023 af Lov om miljøbeskyttelse

<sup>12</sup> Bekendtgørelse nr. 1083 af 9. august 2023 om godkendelse af listevirksomhed

<sup>13</sup> Bekendtgørelse nr. 4 af 3. januar 2023 af lov om miljøvurdering af planer og programmer og af konkrete projekter (VVM)

Godkendelsen af den eksisterende lufthavn er omfattet af 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).

Ønsket om forøget kapacitet i lufthavnen, samt ønsket om etablering af ny brandøvelsesplads, flytning af eksisterende motorprøveplads og en udvidelse af eksisterende parkeringsarealer, samt slutteligt en udvidelse af den til lufthavnen hørende erhvervspark, er årsagen til behovet for en screening.

Samtidig med ansøgningen om miljøgodkendelse er der udarbejdet og fremsendt en ansøgning om screeningsafgørelse i henhold til reglerne i miljøvurderingsbekendtgørelsen<sup>14</sup>. Screeningen påpeger forhold vedr. støj, som er medtaget i den samlede vurdering. På baggrund af de fremsendte støjberegninger, vurderer Nordfyns kommune, at forholdet ikke udløser behov om yderligere miljøkonsekvensvurdering.

Vurderingen af anmeldelsen og afgørelse om, at der ikke skal laves miljøkonsekvensvurdering, meddeles samtidig med denne miljøgodkendelse. Anmeldelsen ses i bilag G til nærværende miljøgodkendelse.

### *Tilsyn og brugerbetaling*

Hans Christian Andersen Airport en miljøgodkendt virksomhed og er derfor omfattet af bekendtgørelse om miljøtilsyn<sup>15</sup>. Kommunen er myndighed over for virksomheden og har pligt til at gennemføre regelmæssige miljøtilsyn på virksomheden.

Virksomheden er omfattet af bekendtgørelse om brugerbetaling<sup>16</sup>. Det betyder, at virksomheden skal betale brugerbetaling til kommunen pr. forbrugt time til tilsyn og godkendelse. Timetaksten bliver reguleret hvert år, og offentliggøres på Miljøministeriets hjemmeside.

## Sagsakter

- Miljøgodkendelse med vilkår og miljøteknisk redegørelse, dat. April 2006
- Forlængelse af vilkår i eksisterende miljøgodkendelse, dat. 23.12.2013
- Forlængelse af vilkår i eksisterende miljøgodkendelse, dat. 04.01.2017
- Forlængelse af vilkår i eksisterende miljøgodkendelse, dat. 12.04.2021
- Ansøgning om miljøgodkendelse inkl. bilag, dat. 31.05.22
- Screeningskema for miljøvurdering inkl. baggrundsmateriale, dat. Oktober 2022

## Høring

Et udkast til afgørelse har i perioden 11.03.2024 til 18.03.2024 været fremsendt til virksomheden og rådgiver, samt til Odense Kommune til kommentering. Desuden må beboerne i de boliger, der har støj over grænseværdien anses for parter.

Virksomhedens kommentarer er:

---

<sup>14</sup> Bekendtgørelse nr. 806 af 14. juni 2023 Miljøvurderingsbekendtgørelsen.

<sup>15</sup> Bekendtgørelse nr. 1536 af 9. december 2019 om miljøtilsyn

<sup>16</sup> Bekendtgørelse nr. 2007 af 11. december 2020 Brugerbetalingsbekendtgørelsen.

HCA spørger ind til at godkendelsen udløber allerede i 2030, samt gør opmærksom på retsbeskyttelsen på 8 år.

HCA gør opmærksom på at der også afholdes bilstævner, der dog støjer mindre end motorafprøvninger af flymotorer.

Lufthavnens forbrug af Aviform og SafeWing MPII er jævnfør vejriget meget svingende og i 2023-2024 vinteren er brugt HCA 6000 liter Aviform og 4000 liter SafeWing MPII. Derfor har HCA spurgt om øget forbrug af de to midler.

HCA har også spurgt om muligheden for at oprense opsamlingsbassinet hvert 2. år i stedet for hvert 1. år.

HCA har desuden haft ønske om forskellige præciseringer af ordlyd.

Kommunens kommentarer er: Præciseringer og kommentarer er indarbejdet i godkendelsen.

Offentlig forannoncering blev gennemført d. 23. juni til 10. juli, 2023. Forannonceringen medførte ingen kommentarer.

## Ikke-teknisk resumé

Lufthavnen er omfattet af Godkendelsesbekendtgørelsens bilag 2, pkt. H 202: Lufthavne, flyvestationer og flyvepladser.

HCA Airport har eksisteret siden 1943 og har over årene været igennem en stor udvikling. Der har været en stabil indenrigsflyvning, hvor det især var selskabet Maersk Air, som anvendte lufthavnen. Den faste ruteflyvning ophørte i slutningen af 1998.

Lufthavnen har en start- og landingsbane, hangarområde og terminalområde med passagerfaciliteter, administration og tårn. Hangarområdet anvendes til flyopbevaring og til udlejning til virksomheder såsom værksteder og flyverskoler, der har en relation til lufthavnen. Disse virksomheder er reguleret under særskilte miljøgodkendelser. Landingsbanen er under 2.100 m.

I maj 2017 blev det politisk besluttet, at HCA Airport skal være center for den danske test af droner. Dertil er der etableret tre dronetrykningszoner over lufthavnen og Nordfyn, der har til formål at understøtte og smidiggøre test af droner. Der er aftalt et regelsæt mellem HCA Airport, Trafikstyrelsen, Naviair og Syddansk Universitet, der sikrer, at både dronetest og bemanded flytrafik kan foregå uden kollisionsrisiko.

Den danske flytrafik har været stigende i en årrække, specielt inden for international rutetraffic. HCA Airport ønsker derfor at styrke transportudbuddet for flyrejsende til og fra Fyn.

Nærværende miljøgodkendelse omfatter tidligere godkendte aktiviteter, herunder:

- Flyvning med mindre propelfly
- Charterflyvning
- Ruteflyvning
- Skoleflyvning
- Faldskærmsflyvning
- Helikopterflyvning
- Afprøvning af flymotorer
- Tankning fra over- og underjordiske tankanlæg herunder tankning fra mobil(e) tankanlæg

Fremover omfatter godkendelsen desuden følgende nye aktiviteter:

- UAS Denmark Test Center (Dronecenter)
- Motorsportevents
- Ny brandøvelsesplads (under hensyn til lufthavnsreglerne)

Godkendelsen omfatter lufthavnens eksisterende forhold samt den påtænkte udvidelse af lufthavnen. Udvidelsen af lufthavnen omfatter en forøgelse af antal flyvninger, så op til 200.000 passagerer årligt kan serviceres. Det eksisterende passagergrundlag er 23.000 pr. år. Dette svarer til at tallet af flyoperationer stiger fra knap 8.000 operationer til 12.300 operationer.

## Beliggenhed

Virksomheden er beliggende på matrikel nr. 2a og 1z, Beldringe By, Lunde.

Lufthavnen er beliggende indenfor Kommuneplanramme E21-E23 i Kommuneplan - tillæg nr. 6 for Nordfyns Kommune. Anvendelsen af området er fastlagt til lufthavnsformål (E21 og E22: Lufthavn, E23: Lufthavn/Erhvervsområde).

Området hvor HCA Airport er placeret, er omfattet af Lokalplan 2019-12 HCA Lufthavn i Beldringe.

## Indretning og drift

### Indretning

Inden for lufthavnsområdet er der placeret en hovedstartbane, et hangarområde og bygninger til kontorfaciliteter, oplagring, værksteder og en terminalbygning med ankomsthall/afgangshall, kontorer og tårn.

#### *Startbane*

Startbanen er etableret med asfaltbelægning og har en længde på 2.000 meter. Indtil midten af 2015 havde lufthavnen også en mindre græsstartbane, der nu er sløffet. Startbanen benyttes til udflyvning og landing af fly, og derudover til afholdelse af særlige events såsom motorsportsstævner. Banen er omgivet af sikkerhedsarealer, taxi-way, stand- og forpladsarealer samt øvrige mindre teknikanlæg, som er nødvendige for flytrafikkens afvikling og sikkerhed.

#### *Forpladsområde*

Ved forpladsområdet er der passagerfaciliteter, administration og tårn. Mindre fly kan køre fra standpladsområdet til lufthavnens hangarområde, der er beliggende sydvest for terminalområdet. Ved forpladsen er der placeret oplag af brændstof i nedgravede tanke.

#### *Hangarer*

Bygninger i hangarområdet anvendes til flyopbevaring og til udlejning til virksomheder med luft-havnerelaterede aktiviteter.

#### *Brandstation og tankplads*

Bygningerne til brandstation og tankplads, omfatter brandstationen, et værksted, samt oplag af kemikalier, primært afisningsmidler. Nord for bygningen er der placeret tankanlæg til påfyldning af mindre fly. Tankanlæggene ejes af BP Air, men lufthavnen er ansvarlig for salget af brændstof. Syd for bygningen er der placeret overjordisk tankanlæg til betjening af lufthavnens interne køretøjer og maskiner. Der er ligeledes placeret en container til oplag af benzin til det ene køretøj, der tankes herfra samt fra tankvogn.

Belægningen omkring denne bygning mod nord er asfalt, som er overfladebehandlet med WEBA-SIL for at sikre tæt overflade. Der er etableret olieudskillere på tankpladsen og baneanlægget.

Pladsen syd for bygningen er ikke forbundet med olieudskillere, men med afledning til regnvands-systemet. Der er vask af biler på pladsen, med højtryksrensere og sæber. Der sker derudover tankning af benzin fra containeren. Der vil i forbindelse med ansøgningen etableres benzin/olie/koalescensudskillere.

Pladsen har et areal på ca. 900 m<sup>2</sup> hvorfor der skal etableres en udskiller med en kapacitet på mindst 21,8 liter/sek. Intensitet af regnen på pladsen areal ses udregnet til et flow på 21,8 liter/sek., der skal kunne håndteres af den valgte olieudskiller.



Der skal installeres en olieudskiller i klasse II, da der skal benyttes højtryksrensere på pladsen, hvormed oliedråberne bliver opdelt i flere små dråber, der kan blive tilbageholdt i det koalescensfilter, der er i en klasse II olieudskiller. Der er tale om et fuldt anlæg med sandfang, olieudskiller og prøvetagningsbrønd. Da der benyttes højtryksrensere, vil der blive etableret sandfang med en volumen på min. 2,5 m<sup>3</sup>.

Olieudskilleranlægget etableres af autoriseret kloakmester og tæthedsprøves inden ibrugtagning og efterfølgende mindst en gang årligt og bundtømmes mindst hvert tredje år, jf. Nordfyns kommunes Erhvervsaffaldsregulativ §17, og i overensstemmelse med Nordfyns Kommunes Retningslinjer for Olieudskiller. I henhold til disse retningslinjer fungerer denne del af denne ansøgning som anmeldelse af olieudskilleranlægget til Nordfyns Kommune.

#### *Dronecenter*

Dronecenteret (UAS Denmark Test Center) er anlagt på en 150 x 150 meter græsmark med opstilling af faste objekter som containere, skur, master, vindmølle, asfalt og buske.

#### *Brandøvelsesplads*

For at leve op til gældende luftfartlovgivning skal lufthavnen råde over en funktionsdygtig brandøvelsesplads til træning og uddannelse af brandmandskabet.

Øvelserne vil ske i en container, og skumudlægning vil alene ske i containeren. Foran containeren etableres en plads på 50\*50 m med membran og tæt belægning for opsamling af evt. spild. Overfladevand fra området vil afledes lokalt via en olieudskiller og der etableres en tank for slukningsvand/skumspild hvortil vandet ledes under øvelser.

#### **Drift**

Lufthavnens driftstid vil være hele døgnet alle dage, dog vil langt den største del af flyoperationerne og tilhørende aktiviteter forbundet med passagerer i terminalbygning/ parkeringsplads ske i dagperioden fra kl. 7:00 til 19:00.

Lufthavnens aktiviteter karakteriseres som aktiviteter, der angår selve beflyvningen af lufthavnen, dvs. starter og landinger, brug af APU (Auxiliary Power Unit) og taxikørsel til og fra landingsbanen samt øvrige aktiviteter kaldet terminalaktiviteter, eller ground operations. Disse omfatter processer relateret til lufthavnens drift og de væsentligste aktiviteter er:

- **Afprøvning af flymotorer:** Motorafprøvninger på mindre fastvingede propelfly, turbopropfly og mindre helikoptere foretages på hverdage i dagperioden. Motorafprøvning med stempelmotor propelfly afholdes ca. én gang pr. dag og kan forekomme i aftenperioden samt weekenden. Afprøvning med turbopropfly og helikoptere afholdes ca. én gang om ugen og sker kun i dagperioden på hverdage.
- **Fejning og snerydning:** Rydning af sne på start-/landingsbane kan forekomme på alle tider af døgnet á ca. 4 timers varighed og på alle ugedage, mens fejning kun vil forekomme i dagperioden på hverdage.
- **Græsslåning:** Græsslåning foretages ca. én gang om ugen i sommerhalvåret. Ved græsslåning omkring landingsbane og taxiveje er forudsat en varighed på ca. 7½ time i dagperioden på hverdage.
- **Parkeringsoperationer med personbiler:** Den forventede fordeling af parkeringsoperationer er:

Dagperiode kl. 7:00-18:00	50%
Aftenperiode kl. 18:00-22:00	29%
Natperiode kl. 22:00-23:00 samt kl. 6:00-7:00	21%

#### **Nordfyns Kommunes vurdering**

Placeringen af virksomheden er i overensstemmelse med lokalplan- og kommuneplanlægningen i området.

Der sættes støjvilkår som beskytter de omkringliggende boliger, jf. miljøstyrelsens støjvejledning for branchen.

Kommunen vurderer, at virksomhedens placering er i overensstemmelse med områdets formål og kan drives uden uacceptable gener for omgivelserne, hvis den indrettes og drives så standardvilkårene og støjgrænser fra miljøstyrelsen overholdes.

Udviklingen i antallet af flyoperationer er faldet siden seneste miljøgodkendelse, hvilket bidrager positivt til det samlede støjbillede. De hidtidige dispensationer fra støjgrænserne opretholdes ifm. nærværende miljøgodkendelse.

Projektet berører ikke tætbefolkede områder eller landskaber med særlige hensyn.

## **Forurening og forureningsbegrænsende foranstaltninger**

### **Luftforurening og lugt**

Lufthavnens kilder til luftforurening er emissioner fra fly og energianlæg.

Flytrafik: Miljøgodkendelsen fra 2006 er baseret på et forventet aktivitetsniveau på i alt 38.420 operationer i 2013. Denne ansøgning omfatter et aktivitetsniveau på op til 12.300 operationer i 2032. Det vurderes på den baggrund, at vurderingen i miljøgodkendelsen fra 2006 fortsat er dækkende for diffuse emissioner. I miljøgodkendelsen fra 2006 er anført følgende vurdering:

*„den forøgede emission som følge af udvidelsen af startbanen, vil ikke medføre problemer med overholdelse af vejledende grænseværdier for luftforurening, idet der fortsat vil være en beskedet trafik i et fladt område med gode spredningsmuligheder. Der findes således ikke behov for at stille vilkår om luftforureningsbegrænsende foranstaltninger.”*

Energianlæg: I lufthavnens egne bygninger er der varmforsyning fra varmepumper i hhv. bygning 1 (brandstation) og bygning 131 (terminal).

Se situationsplan med nummererede bygninger på bilag I.

## **Nordfyns Kommunes vurdering**

Det vurderes at virksomheden kan drives uden uacceptable udledninger/emissioner til luften omkring lufthavnen.

Lufthavnens væsentligste bidrag til luftforureningen, stammer fra flyoperationer. Fremsendte ansøgning beskriver et forventet antal operationer i 2032 på 12.300. Virksomhedens hidtidige miljøgodkendelse var baseret på et forventet aktivitetsniveau på op til 38.420 operationer i 2013. Den væsentlige nedgang i antallet af forventede operationer, medfører en betragtelig minimering i de diffuse emissioner, som luftrafikken medfører.

Mængden af faktiske operationer skal løbende overvåges via månedsrapportering som beskrevet i miljøgodkendelsens vilkår 11.

Lufthavnens varmeanlæg udgøres af varmepumper.

## **Støj og vibrationer**

Der er ifm. ansøgningen udført beregninger af flystøjen fra HCA Airport for den nuværende situation og en fremtidig situation med et forventet øget antal flyvninger.

Flyaktiviteten, herunder også aktiviteten relateret til faldskærmsklubben, der søges om ligger under det, der var grundlaget for miljøgodkendelse 2006, hvor udgangspunktet var 38.420 flyoperationer i 2013. I denne ansøgning er udgangspunktet en trafikprognose 12.300 flyvninger i 2030.

Beregningerne er udført efter retningslinjerne i Miljøstyrelsens vejledning nr. 5/1994 "Støj fra flyvepladser" med senere tillæg. For uddybende beskrivelse af beregningsmetode og beregningsforudsætninger henvises til bilag C.

Desuden er der udført beregninger af støj fra terminalaktiviteter på lufthavnen. Beregningerne af terminalstøj er udført efter retningslinjerne i Miljøstyrelsens vejledning nr. 5/1993 "Beregning af ekstern støj fra virksomheder". For uddybende beskrivelse af beregningsmetoder og beregningsforudsætninger henvises til bilag D.

Udover flytrafik omfatter lufthavnens aktiviteter også dronflyvning og særlige events såsom motorsportsstævner. For Motorsportsevents vil påvirkningen af miljøet primært være støjemissioner, da der ikke skal opføres bygninger, oplagres miljøfarlige væsker, ej heller udledes/afledes spildevand eller opbevares farligt affald. På baggrund af afstanden til nærmeste lydfølsomme områder, som er ca. 1,5 km nordøst for lufthavnens terminalområde i Lunde, vurderes støjemissionerne til ikke at være i et sådant omfang, at det vil føre til væsentlige gener for omkringboende. Det skal også ses i relation til, at den primære støjkilde fra lufthavnen er flystøj, samt at der ved "særlige events" vil være tale om et afgrænset tidsrum af kortere varighed.

Hvis en "særlig event" adskiller sig væsentligt fra ovennævnte, vil lufthavnen ansøge særskilt om tilladelse til at afholde denne event.

Dronflyvningen er defineret som overvågningsflyvning foretaget af lette fly og er omfattet af liste over flyvninger, der er undtaget støjregulering i Miljøstyrelsens vejledning nr. 5 af 1994 om støj fra flyvepladser.

### **Flystøj**

Nedenfor sammenlignes resultaterne af beregningerne med oplysningerne i miljøgodkendelsen fra 2006 (nuværende godkendelse).

### Antal støjbelastede boliger

I miljøgodkendelsen fra 2006 er der følgende vurdering af antal støjbelastede boliger:

*"Selv om der således forventes væsentlig mindre støj fra lufthavnen i 2013, end hvad der hidtil har været miljøgodkendt mulighed for, vil der stadig være boliger omkring lufthavnen, hvor Miljøstyrelsens vejledende støjgrænser i forbindelse med miljøgodkendelse af lufthavne på 55 dB for boligområder og støjfølsomme institutioner og 60 dB for spredt bebyggelse i det åbne land ikke overholdes. Antallet vil dog falde væsentligt. Det overslagsmæssige antal støjbelastede boliger fremgår af nedenstående tabel"*

Antal støjbelastede boliger omkring Odense Lufthavn:

Boliger belastet med	Regionplan 2001 - 2013	Støjbelastning 2013
65 dB	96	43
60 dB	16	12
55 dB	-	2

Fremti-

### diget antal støjpåvirkede boliger

Antallet af støjpåvirkede boliger er opgjort via GIS baseret på de estimerede støjkonturer og digitale adresser med BBR-oplysninger om bygningsanvendelse.

I nedenstående tabel er vist antallet af boliger fordelt pr. 5 dB støjinterval. Boliger angivet i de grå felter er med et støjniveau som er lavere end den vejledende grænseværdi og betragtes derfor ikke som støjbelastede.

Bebyggelse	50-55 dB	55-60 dB	>60 dB
Boligområde	-	-	-
Boliger i åbent land	20	-	-

Som det fremgår af ovenstående tabel vil der ikke med den ansøgte ændring være boliger belastet med støj over grænseværdierne, og ved sammenligning med tabellen fra miljøgodkendelse 2006 ovenfor ses det, at antallet af støjbelastede boliger falder væsentligt i forhold til det, de var udgangspunktet for miljøgodkendelsen i 2006.

### Maksimalværdi i natperioden

Det fremgår af miljøgodkendelsen fra 2006 at der indenfor konsekvensområdet for maksimalstøj på 80 dB befinder sig et antal eksisterende boliger. Fyns Amts vurdering af maksimalstøj fra den gang, er gengivet nedenfor:

*"Principperne omkring fastlæggelse af grænseværdier og støjkonsekvensområder for den maksimale støjbelastning fra starter og landinger og fra taxikørsel med fly om natten, har ud fra anbefalingerne i Miljøstyrelsens vejledning nr. 5/1994 om støj fra flyvepladser og den hidtidige praksis for konsekvensområder for maksimalstøj, været drøftet mellem Miljøstyrelsen, Landsplanafdelingen og Fyns Amt.*

*På baggrund af drøftelserne er det Fyns Amts opfattelse, at der omkring Odense Lufthavn ikke ved vilkår i miljøgodkendelsen bør fastlægges en grænseværdi for maksimalstøj på f.eks. 80 dB, idet placeringen af eksisterende boliger i forhold til lufthavnen indebærer, at en sådan grænseværdi antagelig i praksis ikke vil kunne overholdes. Hidtil har de eksisterende boliger omkring lufthavnen da heller ikke været beskyttet af vilkår mod maksimalstøj."*

Støj fra taxiende fly i natperioden fremgår ikke af miljøgodkendelsen fra 2006, men det fremgår af Fyns Amts vurdering, at det potentielle støjkonsekvensområde på 70 dB ingen steder overskrider konsekvensområdet for maksimalstøj fra starter og landinger på 80 dB.

### **Fremtidig maksimalværdi i natperioden**

Beregningerne viser, at den tilstræbte grænseværdi på 80 dB for maksimalværdien af støjen om natten i alle scenarier vil være overskredet ved boliger i Lunde såvel ved start og landing med store fly (B737-700) som ved start og landing med små fly (Støjklasse IV).

Der ansøges om 120 operationer pr. år i natperioden til charter- eller ruteflyvning. Disse vil være planlagte flyvninger, der vil fremgå af lufthavnens hjemmeside i god tid. Kommercielt ønsker bureau og flyselskaber ikke ankomst og afgang i tidsrummet midnat til 06, så det vil kun forekomme ved forsinkelser.

Der ansøges derudover om 30 operationer per år i natperioden til VIP-flyvninger i forbindelse med Tinder Box og andre kulturbegivenheder på Fyn. Af sikkerhedshensyn kan disse flyvninger ikke offentliggøres på lufthavnens hjemmeside. Samlet set ansøges der således om 150 operationer årligt.

Det vil ved planlægning søges at tilrettelægge antal operationer og frekvens af charter og de enkelte kommercielle flyvninger og lufthavnen vil tilpasse driften så støjklasse IV-flyvninger undgås i natperioden. Driftsmæssigt vil charterflyvninger i natperioden ske sen aften (22-00) eller tidlig morgen (før 7), men kunne foregå alle ugens dage. Som nævnt vil der som hovedregel ikke være aktivitet mellem midnat og 06.

Den tilstræbte grænseværdi for støj fra taxiende fly i natperioden på 70 dB for boligområder og rekreative områder med overnatning vil alle steder være overholdt. Der vil i forbindelse med charterfly og lign. ikke ske motorafprøvning og motorer i tomgang vil være begrænset til et minimum, da de forsynes med strøm fra lufthavnen (ground power).

### **Støjkontrolltal (TDNL-værdi)**

I miljøgodkendelsen fra 2006 er der i daværende vilkår C.3 fastsat en grænseværdi på 135,1 dB efter TDENL-metoden. Fyns Amts vurdering af støjkontrolltallet er gengivet nedenfor:

*"Det er Fyns Amt opfattelse, at der med prognosen for flytrafikken i 2013, og den deraf afledte TDENL-værdi på 135,1 dB, er opnået et acceptabelt kompromis mellem hensynet til en begrænsning af den mulige støjbelastning af lufthavnens omgivelser, og lufthavnens interesser i en udbygning, der sikrer virksomhedens overlevelsesmuligheder. Fyns Amt finder derfor, at denne miljøgodkendelses fastlæggelse af lufthavnens støjbelastning af omgivelserne, bør ske ud fra den forelagte trafikprognose for 2013, den deraf afledte støjbelastning udregnet efter DENL- metoden, jf. bilag 5.2, samt den tilhørende TDENL-værdi på 135,1 dB."*

### **Fremtidig TDNL-værdi**

TDNL-værdien er i ansøgningen beregnet til 127,6 dB, dvs. for år 2030. For 2018 er den beregnede TDNL-værdi 123,9 dB. For 2020 er TDENL værdien 125,1 dB.

Den beregnede TDNL-værdi vil med det ansøgte projekt være mindre end den der er fastsat i miljøgodkendelsen fra 2006.

### **Terminalstøj**

De gældende grænseværdier for terminalstøj er angivet i vilkår D.1 i miljøgodkendelsen fra 2006.

*"Det samlede bidrag til det ækvivalente korrigerede lydtryksniveau fra alle aktiviteter på Odense Lufthavn, undtagen fra startende og landende fly samt taxikørsel med fly, må ved udendørs opholdsarealer ved nærmeste beboelser ikke overstige følgende værdier:*

<i>Mandag – fredag</i>	<i>55 dB(A) fra kl. 07 – 18</i>
	<i>45 dB(A) fra kl. 18 – 22</i>
<i>Lørdag</i>	<i>55 dB(A) fra kl. 07 – 14</i>
	<i>45 dB(A) fra kl. 14 – 22</i>
<i>Søn- og helligdage</i>	<i>45 dB(A) fra kl. 07 – 22 Alle</i>
<i>dage</i>	<i>40 dB(A) fra kl. 22 – 07*</i>

*\*Der må i natperioden fra kl. 22 – 07 ikke forekomme spidsværdier, der overstiger 55 dB(A).*

*I forbindelse med snerydning på Odense Lufthavn accepteres, at ovennævnte støjgrænser overskrides med op til 11 dB.*

*Odense Lufthavn skal arbejde for, at snerydningsmateriel i forbindelse med en eventuel fremtidig udskiftning, erstattes af mindre støjende materiel."*

Fyns Amts daværende vurdering af overskridelser i forbindelsen med snerydning er gengivet nedenfor:

*"Hvad angår aktiviteterne forbundet med fejning ved snerydning, kan Fyns Amt konstatere, at der kan være tale om ikke uvæsentlige overskridelser af ovennævnte støjgrænser. Overskridelserne kan være op til 11 dB om natten i enkelte immissionspunkter placeret i Beldringe. Mindre overskridelser må dog også forventes i næsten alle andre immissionspunkter. Selv om der er tale om ikke ubetydelige overskridelser af støjgrænserne, er det Fyns Amt opfattelse, at overskridelserne vil indtræffe relativt sjældent – ca. 10 gange årligt med en varighed på 4 timer for de store fejmaskiner og 3 timer for de små. Hertil kommer at der er tale om en aktivitet, der er afgørende for luftfartssikkerheden, og som er vanskelig at støjdæmpe.*

*Fyns Amt finder derfor, at det ved vilkår bør accepteres at der i forbindelse med snerydning på Odense Lufthavn accepteres, at støjgrænserne overskrides med op til 11 dB. Odense Lufthavn bør dog arbejde for, at snerydningsmateriel i forbindelse med en eventuel fremtidig udskiftning, erstattes af mindre støjende materiel."*

### **Fremtidig terminalstøj**

Resultatet af støjberegningerne viser, at der i sommerhalvåret vil kunne forekomme overskridelse (1 dB) af støjgrænseværdien i dagperioden ved den nærmeste naboejendom (Beldringevej 251). Overskridelsen skyldes støjbidrag fra motorafprøvning af et turbopropfly (BE200) og samtidig græsslåning af øvrige arealer. Disse aktiviteter er beregningsmæssigt forudsat at foregå samme dag dvs. som en "worst case" betragtning. Motorafprøvning af turbopropfly foretages én gang om ugen og græsslåning foretages også én gang om ugen, men det kan ikke præcist fastlægges om det foregår på samme dag.

Når der foretages motorafprøvning af propelfly (PA28) og samtidig græsslåning af øvrige arealer vil der ikke være overskridelse af støjgrænseværdien i dagperioden på hverdage, lørdag

og søndag. I aftenperioden vil støjgrænseværdien være overskredet med max. 4 dB ved seks ejendomme (Beldringevej 203, Beldringevej 251, Lufthavnvej 109, Lufthavnvej 115, Lufthavnvej 119, Lufthavnvej 120) hvis der foretages motorafprøvning af propelfly (PA28).

Der vil i vinterhalvåret ikke være overskridelse af støjgrænseværdien i dagperioden på hverdage som følge af den mest støjende motorafprøvning (turbopropfly BE200) og snerydning.

I vinterhalvåret kan der forekomme overskridelse af støjgrænseværdien i aften- eller natperioden, hvis der foretages snerydning af landingsbane og taxiveje samt øvrige arealer. Der vil være overskridelse af støjgrænseværdien med max. 6 dB i aftenperioden ved tre naboejendomme (Beldringevej 251, Lufthavnvej 109, Lufthavnvej 119).

Der kan, hvis der foretages snerydning i natperioden, være overskridelse af støjgrænseværdien med max. 11 dB ved seks naboejendomme (Beldringevej 251, Lufthavnvej 105, Lufthavnvej 109, Lufthavnvej 115, Lufthavnvej 119, Lufthavnvej 120).

Ovennævnte overskridelser af støjgrænseværdien, som kan forekomme i aften- eller natperioden, hvis der foretages snerydning af landingsbane og taxiveje samt øvrige arealer, er indenfor de jf. miljøgodkendelsen tilladte overskridelser, se bilag D.

Grænseværdien for maksimalværdien af støjniveauet i natperioden kan, hvis der foretages snerydning i natperioden, være overskredet med 1-4 dB ved to naboejendomme (Beldringevej 251, Lufthavnvej 109).

Med udgangspunkt i beregningerne søges om overskridelse af støjgrænserne i følgende situationer:

- Overskridelse på 1 dB i sommerhalvåret når der er græs slåning af øvrige arealer og motorafprøvning af turbopropfly samtidig.
- Overskridelse på max. 6 dB i aften- og natperioden i vinterhalvåret når der er snerydning af landingsbane og taxiveje samt øvrige arealer.
- Overskridelse på max. 11 dB i vinterhalvåret når der er snerydning i natperioden.
- Overskridelse af maksimalværdien på max. 4 dB af støjniveauet i natperioden kan, når der foretages snerydning i natperioden.

### **Nordfyns kommunes vurdering**

Der er i ansøgningen beskrevet et beregnet støjniveau, som i tilfælde af kombination af flere uafhængige aktiviteter, vil kunne medføre støjniveauer over de tilladte grænseværdier.

Nordfyns Kommune vurderer på baggrund af det fremsendte materiale, at ønsket om de ansøgte overskridelser af grænseværdierne, kan imødekommes. Det vurderes at kombinationer der medfører nævnte overskridelser, kun sjældent vil opstå under normal drift. Desuden bør hensynet til lufthavnens fortsatte drift og særligt til den relaterede flysikkerhed, veje højst i denne sammenhæng. Dog pålægges HCA Airport kontinuerligt at søge at undgå kombinationer der medfører overskridelse af støjgrænser.

Der er ikke redegjort nærmere for vibrationer eller lavfrekvent støj. I forbindelse med etableringen af nye anlæg vil der blive anvendt gravemaskiner mv., hvorfra der i korte perioder vil kunne opleves vibrationsstøj i omgivelserne. Denne vibrationsstøj vurderes ikke at adskille sig fra andet bygge- og anlægsarbejde.

Nordfyns Kommune vurderer at vibrationsstøjen ikke vil medføre nogen risiko for omgivelserne. På den baggrund er det ikke relevant at fastsætte grænseværdier for støj og vibrationer efter Miljøstyrelsens orientering nr. 9 1997 om lavfrekvent støj, infralyd og vibrationer i eksternt miljø.

## Affald

Ovenstående tabel viser de forventede affaldsfraktioner og mængder samt opbevaringsforhold:

Affaldstype	EAK-kode	Mængder (enheder / år)	Opbevaringsform	Placering
Akkumulatorer og batterier	16 06 05	8 stk.	Beholder af plastik	Indendørs OL 1
Brændbart	20 01 01	15 tons	8 kubikmeter containere	Udendørs OL 1
Dagrenovation		Mindre mængder	140 liter + 400 liter container	Udendørs LV 131 + LV 151
Fedtudskiller		Mindre mængder		Udendørs LV 131 ved køkken
Filtre	15 01 10	25 stk.	Beholder af plastik	Indendørs OL 1
Jern og metal	17 04	0,5 ton	660 liter container	Indendørs OL 1
Olie- og benzinudskiller	19 13 05	Mindre mængder		Airside
Olie- og kemikalieaffald	20 01 26	200 liter	Tønder med olie- og kemikalieaffald placeret på spildbakker	Indendørs OL 1
Pap og papir		1 ton	8 kubikmeter containere	Udendørs OL 1
Papir til makulering		Mindre mængder	240 liter container	Indendørs LV 131
Plast		Mindre mængder	Plastiksække	Indendørs OL 1
Pære og lysstofrør		100 stk.	Tønde af plastik	Indendørs OL 1
Spraydåser	13 08 99	20 stk.	Beholder af plastik	Indendørs OL 1
Vejbrønde og sandfang	19 13 05	Mindre mængder		Airside

LV131 = Lufthavnsvej 131 (terminal), LV151 = Lufthavnsvej 151 (kontorhotel), OL 1= Odense Lufthavn 1 (brandstation).

Affald opbevares og bortskaffes i overensstemmelse med Nordfyns Kommunes regulativ for erhvervsaffald.

Farligt affald opbevares i containere på spildbakker under tag. Spildbakker er dimensioneret, så de kan rumme indholdet af den største beholder, der opbevares.

Affald fra tømning af sandfang, olieudskillere og fedtudskillere opbevares ikke på HCA Airport, men bortskaffes i forbindelse med tømningen, der sker ved servicering af et eksternt firma.

### Nordfyns Kommunes vurdering

Størstedelen af virksomhedens affaldsoplag er ikke-farligt affald, som er placeret indendørs. Udendørs affaldsoplag er placeret på befæstet areal.

Nordfyns Kommune finder i henhold til regeringens affaldsstrategi, at genbrug så vidt muligt skal prioriteres frem for forbrænding. Bl.a. rent papir og lignende bør derfor afleveres til genbrug med henblik på genanvendelse.

Vilkårene (19 til 21) i nærværende miljøgodkendelse, stiller krav til opbevaring af spildolie og andet farligt affald egnede beholdere med tydelig mærkning af indholdet. Derudover skal alt farligt affald opbevares under tag samt over egnede spildbakker.



Det vurderes at de stillede vilkår er tilstrækkelige til at sikre beskyttelse af jord, grundvand og overfladevand, og at virksomheden med de beskrevne arbejdsgange kan overholde de stillede vilkår.

## Beskyttelse af jord og grundvand

Det er især håndtering af overfladevand samt oplag og håndtering af olie- og benzinprodukter, der potentielt udgør en risiko for forurening af grundvandet.

### Olieoplag

I miljøgodkendelsen af lufthavnen fra 2006 er der krav om, at alle oplag og påfyldningspladser for brændstof skal være udformet, så de i tilstrækkelig grad er sikret mod nedsivning af forurenende stoffer til jord og grundvand. Oplagene af brændstof er placeret i nedgravede tanke ved forpladsområde for fly og ved værksteds- og garagebygningen.

Nedenstående tabel viser en oversigt over lufthavnens tankanlæg:

Anlæg nr.	Etablingsår	Produkt	Størrelse (liter)	Nedgravet /over terræn	
2 (bygn. 138)	2009	Fyringsgasolie	1.200	Over terræn	Ej i brug
3 (bygn. 140)	2009	Fyringsgasolie	1.200	Over terræn	Ej i brug
31 (bygn. 140A)	2009	Mineralolieprodukt	1.200	Over terræn	Ej i brug
58 (bygn. 151)	1997	Fyringsgasolie	1.200	Nedgravet	I brug
136		Nødgenerator	560	Nødanlæg	Testes 1 gang pr. mdr.

Tanke og tankanlæg skal overholde den til enhver tid gældende version af olietankbekendtgørelsen.<sup>17</sup>

Der ansøges ikke om etablering af nye olieoplag i forbindelse med godkendelsen.

Afslagsmidler til fly og baneanlæg samt brandbekæmpelsesmidler opbevares indendørs i værksteds- og garagebygningen (brandstation) i et rum med betongulv uden opkanter og med afløb gennem riste via olieudskiller til kloak. Kemikalierne står i palletanke med spildbakker under.

<sup>17</sup> Bekendtgørelse nr. 1257 af 27.11.2019 om indretning, etablering og drift af olietanke, rørsystemer og pipelines

## Fueloplag

En oversigt over fueloplag ses af nedenstående tabel:

Anlægsnr.	Etableringsår	Produkt	Størrelse (m <sup>3</sup> )	Nedgravet / over terræn
2	Min. 30 år	Jet A1	30	Underjordisk
3	Min. 30 år	100LL benzin	30	Underjordisk
4	Min. 30 år	100LL benzin	30	Underjordisk
5	Min. 20 år	Jet A1	50	Underjordisk

HCA Airport pejler dagligt fueltanke og udfører dagligt inspektion af belægningerne på matriklen.

Derudover er der som nævnt desuden benzinoplag i container syd for bygning.

Ovennævnte faste tankanlæg suppleres af en tankvogn, ligeledes anvendt til oplag.

### **Nordfyns Kommunes vurdering**

Det vurderes generelt, at risikoen for grundvands- og jordforurening er effektivt kontrolleret jf. miljøgodkendelsens vilkår 22 – 30, samt egenkontrolrapportens pkt. G-H.

Vurderingen er baseret på virksomhedens drift og vedligehold relateret til håndtering af olie- og fueloplag samt med etablering og vedligehold af befæstede impermeable arealer, afledning af spildevand og overfladevand som beskrevet i nævnte vilkår.

Det vurderes, at virksomheden kan overholde de stillede vilkår med nuværende foranstaltninger (dog undtaget brandøvelsesplads), da alt oplag af olie, fuel og affald ses placeret og opbevaret på en sådan måde, der muliggør opsamling af eventuelt spild uden yderligere forurening af det omgivende miljø.

Det er Nordfyns kommunes vurdering at den beskrevne håndtering af afisningsvandet, samt de stillede vilkår (25-29), medfører at virksomhedens anvendelse af Aviform og Safewing (MPI og MPII) kan gennemføres uden uacceptable udledninger/emissioner til jord og grundvand ved luft-havnen.

Brandøvelsesplads: Nordfyns kommune pålægger virksomheden af etablere jord- og grundvandsbeskyttende belægning, olieudskiller og opsamlingstank, inden brandøvelsesplads tages i brug. Se i øvrige vilkår 30.

## Spildevand

HCA Airport er separatkloakeret. Spildevand ledes til Otterup Renseanlæg eller opsamles og bortskaffes til godkendt modtager og overfladevand nedsives eller afledes til Lunde Å via afløb 28a, 28b og fra afløb 28c via Øksnemoserenden til Lunde Å. Se kloakplan i bilag E.

Udløb 28a og 28b er placeret tæt ved Bladstrupvej nord for lufthavnen. Udløb 28c er placeret nord for landingsbanen ved Øksnemoserenden.

Der fremkommer spildevand og overfladevand fra:

- Sanitært spildevand fra lufthavnsbygninger
- Overfladevand fra parkering, start/landingsbane, interne trafikveje og faste belægninger
- Spildevand fra afisning af fly
- Spildevand fra afisning af start/landingsbane
- Spildevand for brandøvelsesplads

Oplysninger om oprindelse, mængde, sammensætning og afledning er beskrevet nedenfor.

### **Sanitært spildevand**

I Afløbsteknik, 6. udgave fra 2011 er spildevandsmængden for banegårde og flypladser angivet til 10-30 liter pr. passagerer pr. døgn. Forbruget inkluderer ansat personale.

Med en gennemsnitlig mængde på 20 liter svarer det med de nuværende passagerer til en vandmængde på ca. 500 m<sup>3</sup>/år. Ved forøgelse af antal passagerer til 200.000 pr. år vil spildevandsmængderne blive gennemsnitligt 11 m<sup>3</sup>/døgn.

Spildevandet afledes til Otterup Renseanlæg. Otterup Renseanlæg har iflg. Spildevandsplan 2017 en godkendt kapacitet på 12.500 PE og en belastning på 10.558 PE.

Det gennemsnitlige vandforbrug pr. person i Danmark var i 2015 på 106 liter/døgn. Hvis det antages, at spildevandet fra HCA Airport har samme sammensætning som almindeligt hushusholdningsvand, svarer det en belastning på 102 PE ved 200.000 passagerer. Med en restkapacitet på 1.942 PE på Otterup Renseanlæg vil den øgede spildevandsmængde således kunne rummes inden for renseanlæggets godkendte kapacitet.

### **Afisningsvand**

Vand fra afisning af startbanen ledes til opsamlingsbassiner med tæt bund, hvori det opbevares indtil det bortskaffes til godkendt modtager eller ledes til udspreddning på egne arealer. Bassinerne har sammenlagt et volumen, som kan rumme afisningsvand fra min. 3 afisninger inklusive drænvand (i alt 860 m<sup>3</sup>). Ved behov, oprenses bassinerne. Det vurderes ikke at Aviform, der anvendes til afisning, vil påvirke grundvandet, da bassinet er etableret med tæt bund. Aviform er let bionedbrydelig i vand, og dermed være opløst inden der når grundvandet, hvis der skulle ske overløb fra bassinet.

Afisningsvand fra afisningen af fly ledes til beholder, hvorfra det bortskaffes til godkendt modtager eller ledes til udspreddning på egne arealer.

### **Overfladevand**

Overfladevand fra parkering, start-/landingsbanen, interne trafikveje og faste belægninger ledes til regnvandsbassinerne og herfra via udløbene 28a, 28b og 28c til recipient.

Med en planlagt udvidelse af passagerantal fra det nuværende på under 25.000 passagerer pr. år til ca. 200.000 passagerer/år i 2032 vil flyaktiviteten blive forøget, og det vil potentielt medføre større forbrug af flybrændstof og afisningsmidler til bane og fly da beflyvningen vil skulle ske over et længere tidsrum/ en længere sæson.

Den gældende miljøgodkendelse meddelt af Fyns Amt i 2006 omfatter en udvidelse af landingsbanen fra 1.845 m (ekskl. 2 x 60 meter) til 2.200 meter. Den eksisterende bane er i dag ca. 2.000 meter, og ligger dermed inden for det, der er omfattet af miljøgodkendelsen fra 2006. Der søges som nævnt ikke om udvidelse af landingsbanen.

Udvidelse af parkeringsplads vil medføre et øget overfladeareal, hvorfra der skal håndteres regnvand. Lokalplanen indeholder retningslinjer for, at p-pladser skal udformes som fladeparkering, og af hensyn til det visuelle udtryk skal de store parkeringsområder på terræn udformes med græsslåede plantefelter. Parkeringsarealer beliggende udenfor den nordøstlige del af lokalområdet, skal etableres med permeable belægninger og tag- og overfladevands skal nedsives via regnbede, faskiner eller lign.

Der er i det nedenstående angivet forventede dimensionsangivende vandmængder baseret på årsmiddelnedbør på 676 mm.

Sikkerhedsfaktoren er på 1,56 (Klimafaktor på 1,3, fortætningsfaktor på 1,1, og modelfaktor på 1,2). Dette giver en regnintensitet på 171 l/s ved gentagelsesperiode på T=1 (1 års-hændelse) og 275 l/s ved gentagelsesperiode på T=5 (5 års-hændelse).

P-pladsens udvidelse etableres med græsarmring for at opbløde indtrykket og indpasse det i omgivelserne. P-pladsen vil i denne plan bestå af 0,35 ha asfalt og 1,82 ha græsarmring. Asfaltarealer har en afløbskoefficient  $\phi = 1,0$  og græsarmring med fald har på  $\phi = 0,8$ .

Med disse forudsætninger får vi en dimensionsgivende afledning fra P-pladsen på:

$$Qd1 = [(0,35 * 1,0) + (1,82 * 0,8)] * 171 = 308 \text{ l/s ved gentagelsesperiode på T=1}$$

$$Qd5 = [(0,35 * 1,0) + (1,82 * 0,8)] * 275 = 497 \text{ l/s ved gentagelsesperiode på T= 5}$$

Der er på nuværende tidspunkt ikke udført en detailprojektering af pladsen men for at sikre grundvand og drikkevandsinteresser foreslås, at lave græsarmring med fald til vandrende med topslidset dræn under, sådan at hovedparten af overfladevandet samles op. En oversigt over lufthavnens sandfang og olieudskillere ses af bilag F.

### Vandområdeplanerne

De nationale Vandområdeplanerne<sup>18</sup> er funderet i EU's vandrammedirektiv<sup>19</sup> og skal sikre at Danmarks kystvande, søer, vandløb og grundvand er i mindst "god økologisk tilstand".

HCA Airport er beliggende inden for hovedoplund nr. 1.13 – Odense Fjord. Gældende vandområdeplaner er (VP III) 2021-2027.

Udledninger af overfladevand fra HCA Airport vil løbe til "vandområde" o8347\_a (Lunde Å), der nedstrøms overgår til o3040 (Landvandskanal/Lunde Å) og ender i kystvandområde 93 (Odense Fjord, Seden Strand). Desuden er det muligt at overfladevand via naturlig nedsivning vil dræne til vandområde o4493\_y (Beldringeafløbet), der nedstrøms overgår til o4489 (Lumby Inddæmmede Strand), som igen løber ud i

---

<sup>18</sup> LBK nr. 126 af 26/01/2017, Bekendtgørelse af lov om vandplanlægning

<sup>19</sup> Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2000/60/EF af 23. oktober 2000

kystvandområde 93 (Odense Fjord, Seden Strand). Af basisanalysen for vandområdeplanerne 2021-2027 fremgår det at Lunde Å har god økologisk tilstand og Beldringeafløbet syd for HCA Airport (Lumby strand vandløbssystem) har moderat økologisk potentiale.

Udledninger af overfladevand kan potentielt påvirke kvaliteten af vandmiljøet hos recipienten gennem:

- 1) hydraulisk stress fra udledning, der kan medføre erosion af vandløbets bund og brinker, hvorved levebetingelser for vandplanter og -fauna forringes.
- 2) termisk stress ved forhøjet temperatur på udledningens vandet relativt til recipienten. Højere temperatur kan udgøre et problem for visse dyrearter.
- 3) forurening gennem udledning af næringsstoffer og miljøfarlige forurenende stoffer (MFS).

Ved HCA Airport ledes overfladevand til regnvandsbassiner før udledning til recipient. Udledninger herfra håndteres gennem udledningstilladelse, hvor der tages højde for recipientens hydrauliske kapacitet og robusthed. Desuden er der i projektet inkluderet tiltag og foranstaltninger (se afsnit om "afisning", "brandøvelser" og "brændstof"), der skal sikre at overfladevand ikke forurenes med MFS.

Under antagelse af at disse afværgetiltag vil fungere efter hensigten og afløbстал fastsættes på baggrund af recipientens kapacitet vurderes det, at projektet ikke vil forringe mulighederne for at de enkelte vandområder og dermed kan opretholde eller opnå målopfyldelse jf. vandområdeplanerne.

### **Nordfyns Kommunes vurdering**

Det vurderes at virksomheden kan drives uden uacceptable udledninger/emissioner via spildevand fra lufthavnens arealer og aktiviteter.

Se desuden separat spildevandstilladelse.

## **Bedst tilgængelige teknik**

HCA Airport er opmærksom på udviklingen af BAT i forhold til det ansøgte og den eksisterende indretning og drift.

EU-Kommissionen har ikke udgivet BREF, der omfatter lufthavne. I Miljøstyrelsens "Referencer til BAT vurderinger ved Miljøgodkendelser", Orientering nr. 2, 2006, henvises der under pkt. H101: Lufthavne, Flyvestationer og Flyvepladser til: Vejledning fra Miljøstyrelsen nr. 5/1994: "Støj fra flyvepladser". Miljøstyrelsen 1994. (Rettelser og tilføjelser med tillæg 1 af 19.6.1997, tillæg 2 af 5.3.1998 og tillæg 3 af 26.6.1998)

Der er ikke yderligere retningslinjer vedrørende BAT for lufthavne. I den situation skal lufthavnen forholde sig til kriterierne for BAT angivet i Godkendelsesbekendtgørelsens Bilag 5. De relevante kriterier er nævnt og gennemgået nedenfor.

### **Energi, vand og råvareforbrug (kriterie 1+9)**

Lufthavnen arbejder løbende på at minimere energiforbruget ved isolering af bygninger og udskiftning af komponenter og udstyr til enheder, som bruger mindre energi.

Fyringsanlæg på brandstationen og i terminalbygningen er derudover blevet udskiftet med varmepumper.

### **Affald (kriterie 1+3)**

Der er primært tale om almindelige affaldsfraktioner som dagrenovation, papir, pap, olie- og kemikalieaffald. Det vurderes, at håndtering af affald svarer til bedste praksis, og at der, i det omfang det er muligt, sker genanvendelse af affaldet.

### **Emissioner til luft, herunder lugt (kriterie 6+10)**

Emissioner fra de flyrelaterede aktiviteter udgør den væsentligste kilde. Disse emissioner reguleres af ICAO's standarder for emissioner (international Civil Luftfartsorganisation under FN). HCA Airport har derfor ikke indflydelse på denne emission.

Placering af brandøvelsesplads (se situationsplan, bilag I) er valgt ud fra hensyn om lang afstand til naboer i forhold til eventuel røgfane i den periode øvelsen foregår.

### **Støj (kriterie 4+10)**

Ved anskaffelse af erstatning for materiel, der giver anledning til væsentlig støjbelastning af omgivelserne, er lufthavnen opmærksom på, at erstatningsmateriellet skal have en lav støjudsendelse. Desuden er placeringen af motorprøveplads (se situationsplan, bilag I) valgt på baggrund af tidligere støjberegninger med henblik på at finde den støjmæssigt bedste placering.

### **Emissioner til vand (kriterie 6+10)**

HCA Airport er i forbindelse med afisning af startbanen, opmærksom på ikke at aflede spildevand, der indeholder afisningsmidler eller rester af skum direkte til recipient. Afisningsvand/skum opsamles i tætte bassiner.

Der anvendes to typer af Aviform: Granulat- eller flydende form. Granulat fordeles med en specialkonstrueret lastvogn, der også anvendes ved saltning af banen. Flydende Aviform anvendes i tilfælde af større mængder is.

Vand fra afisning af fly ved forpladsen ledes til opsamlingstank. Som afisningsmiddel/optøningsmiddel anvendes Aviform. Aviform består af kaliumformiat (CAS.-nr.: 590-29-4) og vand (se bilag A). GESTIS<sup>20</sup> oplyser, at kaliumformiat ikke er en farlig substans ifølge GHS<sup>21</sup>. Stoffet er let nedbrydeligt og udgør ikke en risiko for vandmiljøet. Afisningsvæsken indeholder propylenglycol. Glykoler er biologisk let nedbrydelige og er ikke akut giftige for organismer, der lever i vand. Den opsamlede væske køres med tankvogn til godkendt modtager.

### **Emissioner til jord og grundvand (kriterie 6+10+11)**

Tanke med brændstoffer inspiceres og vedligeholdes i overensstemmelse med Olie-tankbekendtgørelsens bestemmelser. Tanke med fuel pejles dagligt og der udføres dagligt inspektion af belægninger på lufthavnens område. Pladsen er etableret med tæt belægning med en hældning på min. 2 % mod afløb. Afløbet fra tankpladsen føres til spildevandssystemet via en olieudskiller. Overjordiske tankanlæg er sikret mod påkørsel.

---

<sup>20</sup> Database on hazardous substances, oprettet af IFA-Institut für Arbeitsschutz der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung

<sup>21</sup> Global Harmonization System er et internationalt anerkendt system, som er udviklet i forbindelse med Rio-konferencen i 1992

Brandøvelser foregår på en plads indrettet til formålet, den etableres med fast belægning og opkant, så slukningsvandet holdes indenfor et begrænset areal. Slukningsvandet opsamles og køres til godkendt modtager.

Området for afisning er indrettet således, at der lukkes for afvandingssystemet, så afisningsvandet ledes til afisningsbassinerne. Der sker kun afisning af fly på forpladsen, og der er således ikke risiko for, at afisningsvandet kan nedsive til recipient.

### **Substitution af skadelige stoffer (kriterie 2+5)**

Lufthavnen bruger ikke stoffer, hvor der vurderes at være behov for substitution. Anvendelsen af kemikalier, herunder afisningsmidler og pesticider sker efter afvejning af de luftfartsrelaterede, sikkerhedsmæssige behov imod den potentielle belastning og både anvendelse, frekvens og typer bliver derudover løbende revurderet.

### **Nordfyns Kommunes vurdering**

EU-Kommissionen har ikke udgivet BREF, der omfatter lufthavne og der forefindes dermed ikke yderligere retningslinjer vedr. BAT for lufthavne.

I Miljøstyrelsens "Referencer til BAT vurderinger ved Miljøgodkendelser", Orientering nr. 2, 2006, henvises der under pkt. H101: Lufthavne, Flyvestationer og Flyvepladser til: Vejledning fra Miljøstyrelsen nr. 5/1994: "Støj fra flyvepladser". Miljøstyrelsen 1994. (Rettelser og tilføjelser med tillæg 1 af 19.6.1997, tillæg 2 af 5.3.1998 og tillæg 3 af 26.6.1998.

Nordfyns kommune vurderer, at HCA Airport ses drevet i overensstemmelse med krav opstillet i nævnte vejledning.

HCA Airport har som supplement forholdt sig til kriterierne for BAT angivet i Godkendelsesbekendtgørelsens Bilag 5. De relevante kriterier ses nævnt og gennemgået i virksomhedens ansøgning. Det er Nordfyns kommunes vurdering, at BAT anvendes og efterleveres i tilstrækkelig grad.

## **Baggrund for afgørelse om ikke at udarbejde miljøvurderingsrapport**

### **Nordfyns kommunes Vurdering**

Godkendelsen af den eksisterende lufthavn er omfattet af 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).

Ønsket om forøget kapacitet i lufthavnen, samt ønsket om etablering af ny brandøvelsesplads, flytning af eksisterende motorprøveplads og en udvidelse af eksisterende parkeringsarealer, samt slutteligt en udvidelse af den til lufthavnen hørende erhvervspark, er årsagen til behovet for en screening.

Samtidig med ansøgningen om miljøgodkendelse er der udarbejdet og fremsendt en ansøgning om screeningsafgørelse i henhold til reglerne i miljøvurderingsbekendtgørelsen<sup>22</sup>. Screeningen påpeger forhold vedr. støj, som er medtaget i den samlede vurdering. På baggrund af de frem-

---

<sup>22</sup> Bekendtgørelse nr. 806 af 14. juni 2023 Miljøvurderingsbekendtgørelsen.

sendte støjberegninger, vurderer Nordfyns kommune, at forholdet ikke udløser behov om yderligere miljøkonsekvensvurdering.

Vurderingen af anmeldelsen og afgørelse om, at der ikke skal laves miljøkonsekvensvurdering (se s. 13), meddeles samtidig med denne miljøgodkendelse. Anmeldelsen ses i bilag G til nærværende miljøgodkendelse.



# Bilag

- Bilag A: Sikkerhedsdatablade (Afsningsmidler)
- Bilag B: Tankanlæg
- Bilag C: Beregningsmetode og beregningsforudsætninger, flystøj
- Bilag D: Beregningsmetode og beregningsforudsætninger, terminalstøj
- Bilag E: Kloakplan
- Bilag F: Oversigt over lufthavnens sandfang og olieudskillere
- Bilag G: VVM Screening HCA Airport, oktober 2022
- Bilag H: OML (Oliefyr)
- Bilag I: Situationsplan med nummererede bygninger

Nordfyns Kommune

Godkendelsesdato: 20.12.2024

Sagsnummer: S2021-9188

Dokumentnummer: D2024- 187895

Natur og Miljø

Rådhuspladsen 2, 5450 Otterup

[www.nordfynskommune.dk](http://www.nordfynskommune.dk)