

Ansøgningsskema – Modernisering af Sønderborg Lufthavn

Jf. Bekendtgørelse nr. 806 af 14/06/2023, Bilag 1

Dato 20/12 2024

Vejledning

Skemaet udfyldes af bygherren eller dennes rådgiver baseret på bygherrens viden om eget projekt sammenholdt med de oplysninger og vejledninger, der henvises til i skemaet. Det forudsættes således, at bygherren eller dennes rådgiver er fortrolig med den miljølovgivning som projektet omfattes af. Bygherren skal ikke gennem præcise beregninger angive projektets forventede påvirkninger, men alene tage stilling til overholdelsen af vejledende grænseværdier, og angivne miljøforhold baseret på de oplysninger, der kan hentes på de angivne offentlige hjemmesider.

Farverne "rød/gul/grøn" angiver, hvorvidt det pågældende tema kan antages at kunne medføre, at projektet vurderes at kunne påvirke miljøet væsentligt og dermed være VVM-pligtigt. "Rød" angiver en stor sandsynlighed for VVM-pligt og "grøn" en minimal sandsynlighed for VVM-pligt. Hvis feltet er sort, kan spørgsmålet ikke besvares med ja eller nej. VVM-pligten afgøres dog af VVM-myndigheden. I de fleste tilfælde vil kommunen være VVM-myndighed.

Bygherres eller dennes rådgivers udfyldelse af skemaet er omfattet af straffelovens § 161 om strafansvar ved afgivelse af urigtige oplysninger til en offentlig myndighed.

Nedenstående [skema](#)¹ angiver de oplysninger, som skal indgives til myndighederne ved ansøgning af projekter, der er omfattet af [lovens](#)² bilag 2, jf. lovens § 21. Bygherren skal, hvor det er relevant for ansøgningen om det konkrete projekt, tage hensyn til kriterierne i lovens bilag 6, når skemaet udfyldes. Såfremt der allerede foreligger oplysninger om de indvirkninger, projektet kan forventes at få på miljøet, medsendes disse oplysninger. Skemaet finder ikke anvendelse for sager, der behandles af Naturstyrelsen og Energistyrelsen. Skemaets oplysningskrav er vejledende og fastsat under hensyntagen til kriterierne i lovens bilag 5.

Basisoplysninger	Tekst
Projektbeskrivelse (kan vedlægges)	Sønderborg Lufthavn er ejet og drevet i et samarbejde mellem Bitten & Mads Clausens Fond (BMC Fonden) og Sønderborg Kommune. Da Bitten & Mads Clausens Fond (BMC Fonden) erhvervede aktiemajoriteten i Sønderborg Lufthavn i 2020, blev det besluttet at modernisere og fremtidssikre lufthavnen. Moderniseringen og fremtidssikringen finder sted over en årrække frem til 2027. Moderniseringen omfatter, at der som erstatning for den eksisterende utidssvarende terminalbygning vil blive opført en fremtidssikret terminalbygning og et remote kontrolltårn til flyveledelse, ligesom udenomsarealerne og eksisterende tekniske installationer bliver opdaterede, så lufthavnen kan fortsætte sin nuværende drift. Byggeaktivitet og opdatering af eksisterende tekniske installationer finder sted inden for lufthavnens eksisterende rammer og arealer. Der er således ikke tale om en ændring i den nuværende kapacitet og i de dertil knyttede

¹ Bilag 1 til Miljøvurderingsbekendtgørelsen (BEK nr. 806 af 14/06/2023) ([Bekendtgørelse om miljøvurdering af planer og programmer og af konkrete projekter \(retsinformation.dk\)](#))

² Miljøvurderingsloven (LBK nr. 4 af 03/01/2023) ([Miljøvurderingsloven \(retsinformation.dk\)](#))

	kapacitetsmæssige vilkår, der fremgår af den eksisterende miljøgodkendelse og det nuværende plangrundlag og der er tale om en række selvstændige opdateringer og moderniseringer, der foretages uafhængigt af hinanden forskellige steder i lufthavnen, men som ansøges samlet på grund af det tidsmæssige sammenfald. Sønderborg Kommune har i forbindelse med moderniseringen og fremtidssikringen af lufthavnen tilkendegivet, at der er behov for revurdering af Sønderborg Lufthavns miljøgodkendelse og moderniseringen medfører således at lufthavnen lever op til principperne for anvendelsen af den bedste tilgængelige teknologi (BAT) som led i revurdering af den gældende miljøgodkendelse. Der ansøges om gennemførslen af følgende projektelementer: Fremtidssikret terminalbygning med tilhørende parkering og vejprojekt (adgangsvej til hangarer) Som led i moderniseringen af Sønderborg Lufthavn nedrives den eksisterende og utidssvarende terminalbygning der er opført i 1967. Der etableres en tidssvarende terminalbygning på op til 4000 m2 og en højde på 10 meter, indenfor rammerne af den gældende lokalplan, der kan leve op til nutidens standarder for indtjekning, bagagehåndtering, security faciliteter samt passagerfaciliteter. Der sker herudover, som led i moderniseringen, en udvidelse af den eksisterende parkeringsplads foran terminalbygningen således at der tilføres yderligere parkeringspladser og lufthavnen dermed kan leve op til det nutidige parkeringsbehov. Som led i etableringen af en ny terminalbygning ændres der på adgangsvejene til airside-arealerne og det er nødvendigt at anlægge en intern vej indenfor virksomhedens område for at sikre effektiv adgang til banearealerne og lufthavnens virksomheder. Midlertidig terminalfacilitet i eksisterende klargøringshal Der etableres som led i processen med moderniseringen af lufthavnens terminalbygningen midlertidig terminalfacilitet i en eksisterende bygning, samt i nogle midlertidige pavilloner, der midlertidigt tilsluttes offentlig kloak og vandforsyning. Den midlertidige terminalfacilitet skal anvendes i en afgrænset periode mens den eksisterende terminalbygning nedrives, og den moderniserede terminal opføres. Remote kontrolltårn Som led i moderniseringen af Sønderborg Lufthavn nedrives og fjernes det eksisterende kontrolltårn samtidig med den gamle terminalbygning. Der etableres i stedet et remote kontrolltårn med kameraer. Operatørlokale placeres i den nye terminalbygning. Det nye remote kontrolltårn forventes etableret som en 18 m gittermast med platform, hvor kameraudstyr placeres i 20 meters højde. Herudover kan der påføres yderligere udstyr, b.la. lynafledning. Endelig placering af masten afklares i forhold til flysikkerhed og oversigtforhold over baneanlægget primo 2025. Omdisponering af standpladser Ændret afmærkning (bemaling) på forplads og standpladser for fly, med henblik på at sikre hensigtsmæssige manøvrer af fly, sikkerhed ved personfærdse og indretning med teknisk udstyr. Udvidelse af taxavej fra 15 til 18 meter (sikkerhedshensyn) Taxavejen udvides med ekstra belægning i hver side, for at overholde sikkerhedsmæssige luftfartskrav, så lufthavnen fortsat kan drives efter de gældende "Bestemmelser om civil luftfart (BL)". Etablering af plads til de-icing af fly og vask af køretøjer Der etableres en kombineret de-icing og vaskeplads med henblik på at leve op til BAT. Pladsen etableres med tæt belægning og uden overdækning, og der etableres et ventilsystem, hvorved der fra pladsen kan ske skift fra afledning af almindeligt belastet overfladevand til regnvandssystemet til afledning af spildevand fra de-icing eller vaskeaktiviteter til spildevandssystemet. Herved sikres, at det alene er spildevand der ledes til spildevandssystemet og slutteligt til renseanlægget, herunder at der ikke ledes regnvand til spildevandssystemet. Der vil
--	--

	blive udarbejdet en instruktion for henholdsvis de-icing og vaskeprocessen, herunder betjening af vaskefaciliteterne samt for kontrol af systemet. Overdækning af eksisterende mindre vaskeplads i indhak ved brandstation, der anvendes til vask af udstyr og driftsmateriel. Som led i anvendelsen af den bedst tilgængelige teknologi (BAT) vil der blive etableret en overdækning af den eksisterende vaskeplads i "indhak" ved brandstationen. Afløb fra pladsen vil samtidigt vil blive permanent tilsluttet offentlig spildevandskloak, med afløb gennem sandfang, olieudskiller og prøvetagningsbrønd. Flytning af brandøvelsesplads Den eksisterende brandøvelsesplads på Sønderborg Lufthavn er placeret uhensigtsmæssigt i forhold til en tidssvarende afledning af vand fra øvelsesaktiviteter, og kan ikke med sin placering opdateres til at være tidssvarende. Den nedlægges derfor og der etableres en ny brandøvelsesplads. Pladsen etableres med tæt belægning, og der etableres et ventilsystem, hvorved der fra pladsen kan ske skift fra afledning af almindeligt belastet overfladevand til regnvandssystemet til afledning af spildevand fra brandøvelser til spildevandssystemet. Herved sikres, at det alene er spildevand der ledes til spildevandssystemet og slutteligt til renseanlægget, herunder at der ikke ledes regnvand til spildevandssystemet. Pladsen indrettes således, at der ved øvelsesaktivitet vil ske afledning til spildevandskloak og rensningsanlæg fra en tæt befæstelse, hvilket vurderes at være den bedst tilgængelige teknologi (BAT) for brandøvelsespladser. Der bliver ikke ændret på driften, som fortsat vil omfatte øvelser relateret til brand og slukningsteknik. Etablering af to regnvandsbassiner (BAT i forhold til regnvandshåndtering) Som led i moderniseringen og revurderingen af miljøgodkendelsen for Sønderborg Lufthavn, ændres håndteringen af overfladevand fra alle de befæstede arealer indenfor lufthavnen, ud over selve landingsbanen hvor der ikke sker ændringer. Det almindeligt belastede tag- og overfladevand der falder indenfor virksomhedens område, vil ved anvendelsen af den bedst tilgængelige teknologi (BAT) fremadrettet blive ledt gennem to nye våde regnvandsbassiner med et samlet vådvolumen på ca. 1800 m³. Bassinerne dimensioneres i henhold til gældende BAT standarder for regnvandsbassiner, som beskrevet i Faktablad om dimensionering af våde regnvandsbassiner fra Aalborg Universitet (2012), og der vil ved den endelige dimensionering blive regnet med koblet regn og en sikkerhedsfaktor på 1,2. Sandfang og bassin vil som led i driften blive oprenset, når henholdsvis 50 % og 25 % af den dimensionerede volumen er opbrugt jf. "Faktablad om dimensionering af våde regnvandsbassiner". Der søges som led i moderniseringen af lufthavnen og revurderingen af miljøgodkendelsen om en ny udledningstilladelse og tilslutningstilladelse. Etableringen af våde regnvandsbassiner indenfor lufthavnsområdet medfører at der skal ske en sikring mod birdstrike. Derfor vil de to regnvandsbassiner blive indrettet med anvendelse af fuglekugler udlagt på overfladen svarende til produktet Bird Ball™. Denne indretning af våde regnvandsbassiner på lufthavnsområder er anerkendt som BAT, og benyttes i en række europæiske lufthavne, herunder i Heathrow Airport siden 2004. Brugen anbefales af IBSC (International Bird Strike Committee) og det amerikanske FAA (Federal Aviation Administration). Effekten af foranstaltningen er bekræftet af DCE Aarhus Universitet i publikationen: Christensen, T.K. & Hounisen, J.P. 2015. Vådområder, flyvepladser og risiko for bird strikes. Aarhus Universitet, DCE – Nationalt Center for Miljø og Energi, 48 s. – Teknisk rapport fra DCE - Nationalt Center for Miljø og Energi nr. 50 http://dce2.au.dk/pub/TR50.pdf Der henvises i øvrigt til beskrivelsen i ansøgningen om miljøgodkendelse med tilhørende bilag og kortbilag.
Navn, adresse, telefonnr. og e-mail på bygherre	Sønderborg Lufthavn A/S Lufthavnsvej 1 6400 Sønderborg Telefon: +45 7442 2130 E-mail: post@sonderborg-lufthavn.dk

	CVR-nr.: 41044861 P-nummer: 1025379906		
Navn, adresse, telefonnr. og e-mail på kontaktperson	Henrik Hynding Paulsen Mail: hhp@sonderborg-lufthavn.dk Tlf. 22 61 10 72		
Projektets adresse, matr. nr. og ejerlav. For havbrug angives anlæggets geografiske placering angivet ved koordinater for havbrugets 4 hjørneafmærkninger i bredde/længde (WGS-84 datum).	Sønderborg Lufthavn A/S Lufthavnsvej 1 6400 Sønderborg Virksomhedens arealer omfatter matr.nr. 16, 17, 735, 736,917a og 917b, 1063 og 1159 Ulkebøl ejerlav, Ulkebøl.		
Projektet berører følgende kommune eller kommuner (omfatter såvel den eller de kommuner, som projektet er placeret i, som den eller de kommuner, hvis miljø kan tænkes påvirket af projektet)	Sønderborg Kommune		
Oversigtskort i målestok ek. 1:50.000 – Målestok angives. For havbrug angives anlæggets placering på et søkort.			
Kortbilag i målestok 1:10.000 eller 1:5.000 med indtegning af anlægget og projektet (vedlægges dog ikke for strækingsanlæg). Målestok angives:	Se bilag 2.2.		
Forholdet til VVM-reglerne	Ja	Nej	
Er projektet opført på bilag 1 til lov om miljøvurdering af planer og programmer og konkrete projekter (VVM).		x	Hvis ja, er der obligatorisk VVM-pligtigt. Angiv punktet på bilag 1:

Er projektet opført på bilag 2 til lov om miljøvurdering af planer og programmer og af konkrete projekter (VVM).	x		Lufthavnen er omfattet af bilag 2 punkt: 10 d) <i>Anlæg til flyvepladser (projekter, som ikke er omfattet af bilag 1).</i> <i>Ændringen af virksomheden er omfattet af bilag 2, punkt 13 a) 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).</i>
Projektets karakteristika	Tekst		
1. Hvis bygherren ikke er ejer af de arealer, som projektet omfatter angives navn og adresse på de eller den pågældende ejer, matr.nr. og ejerlav	Bygherren er ejer af de arealer, som projektet omfatter.		
2. Arealanvendelse efter projektets realisering	Det fremtidige samlede bebyggede areal på Sønderborg Lufthavn vil være på ca. 14.000 m ² .		
Det fremtidige samlede bebyggede areal i m ²			
Det fremtidige samlede befæstede areal i m ²	Det fremtidige befæstede areal på Sønderborg Lufthavn vil være på ca. 91.500 m ² .		
Nye arealer, som befæstes ved projektet i m ²	Der befæstes i alt 13.000 m ² nye arealer.		
3. Projektets areal og volumenmæssige udformning			
Er der behov for grundvandssænkning i forbindelse med projektet og i givet fald hvor meget i m	Der forventes at kunne være behov for midlertidig grundvandssænkning i forbindelse med etableringen af en mindre kælder under den nye terminalbygning, svarende til anslået 95.000 m ² . Grundvandssænkningen foretages vha. pumpe-sumpe/sugespidser og med reinfiltrering /recirkulering af det oppumpede grundvand.		
Projektets samlede grundareal angivet i ha eller m ²	Det samlede grundareal for Sønderborg Lufthavn er på 679.000 m ²		
Projektets bebyggede areal i m ²	Det bebyggede areal vil blive forøget med 500 m ² idet en række bygninger nedrives.		
Projektets nye befæstede areal i m ²	Det befæstede areal forøges som led i moderniseringen med 13.000 m ² .		
Projektets samlede bygningsmasse i m ³	Projektets bygningsmasse vil være ca. 36.000 m ³ .		
Projektets maksimale bygningshøjde i m	10 m		
Beskrivelse af omfanget af eventuelle nedrivningsarbejder i forbindelse med projektet	Den eksisterende terminalbygning på ca. 740 m ² , etableret i 1965 nedrives som led i moderniseringen.		
4. Projektets behov for råstoffer i anlægsperioden	Der vil skulle benyttes følgende råstoffer i forbindelse med moderniseringen:		
Råstofforbrug i anlægsperioden på type og mængde:			
Vandmængde i anlægsperioden	Der vurderes ikke at være behov for en vandmængde ud over det der normal benyttes til bygge- og anlægsarbejder. Vandforbrug til de midlertidige terminalaktiviteter vil blot erstatte det hidtidige forbrug i nuværende terminal.		
Affaldstype og mængder i anlægsperioden	Der vil være affald i anlægsperioden svarende til affaldstyperne for almindelige anlægsarbejder. Affaldet vil blive bortskaffet i henhold til Sønderborg Kommunes regulativer for dette.		

Spildevand til renseanlæg anlægsperioden	Der vil ikke være særskilt udledning af spildevand i anlægsperioden. Spildevand fra den midlertidige terminal vil i anlægsfasen blive tilledt renseanlæg i stedet for den nuværende tilledning fra eksisterende terminal.		
Spildevand med direkte udledning til vandløb, søer, hav i anlægsperioden	Der vil ikke være spildevand med direkte udledning i anlægsperioden.		
Håndtering af regnvand i anlægsperioden	Der vil ikke være behov for særskilt håndtering af regnvand i anlægsperioden. Vand fra tagflader fra midlertidige pavilloner vil blive tilsluttet regnvandssystemet.		
Anlægsperioden angivet som mm/åå – mm/åå	Anlægsperioden forventes at starte medio/2025 og være afsluttet for alle de ansøgte elementer ultimo/2027.		
Projektets karakteristika	Tekst		
5. Projektets kapacitet for så vidt angår flow ind og ud samt angivelse af placering og opbevaring på kortbilag af råstoffet/produktet i driftsfasen:			
Råstoffer – type og mængde i driftsfasen	Der vil ikke være opbevaring af råstoffer i driftsfasen.		
Mellemprodukter – type og mængde i driftsfasen	Der vil ikke være opbevaring af mellemprodukter i driftsfasen.		
Færdigvarer – type og mængde i driftsfasen	Der vil ikke være opbevaring af færdigvarer i driftsfasen.		
Vandmængde i driftsfasen	Vil være et anslået forbrug af 12.500 m3 vand i driftsfasen.		
6. Affaldstype og årlige mængder, som følge af projektet i driftsfasen:			
Farligt affald:	Der vil ikke være farligt affald som følge af projektet.		
Andet affald:	Der vil være normalt affald fra drift af terminalbygningen, der håndteres efter Sønderborg Kommunes regulativ for erhvervsaffald.		
Spildevand til renseanlæg:	Der vil årligt blive tilført ca. 300 m³ spildevand til renseanlæg. Der henvises i øvrigt til ansøgningen om tilslutningstilladelse som led i revurderingen af lufthavnens miljøgodkendelse.		
Spildevand med direkte udledning til vandløb, sø, hav:	Der vil ikke være spildevand med direkte udledning til recipienter.		
Håndtering af regnvand:	Regnvand (tag- og overfladevand) slutes til den eksisterende udledning af regnvand med udløb i Augustenborg Fjord. Mængden af overfladevand, der afledes fra belægninger og tagarealer vil samlet for hele lufthavnen være ca. 111.000 m³. Der henvises i øvrigt til ansøgningen om udledningstilladelse som led i revurderingen af lufthavnens miljøgodkendelse.		
Projektets karakteristika	Ja	Nej	Tekst
7. Forudsætter projektet etablering af selvstændig vandforsyning		x	Projektet forudsætter ikke etablering af selvstændig vandforsyning.
8. Er projektet eller dele af projektet omfattet af standardvilkår eller en branchebekendtgørelse?			Sønderborg Lufthavn er omfattet af BEK nr. 1027 af 02/09/2024 (godkendelsesbekendtgørelsen), listepunkt "H202: Lufthavne, flyvestationer og flyvepladser" – og lufthavnens aktiviteter er dermed godkendelsespligtige. Herudover findes der på lufthavnen aktiviteter der er omfattet af følgende branchebekendtgørelser: BEK nr. 1477 af 12/12/2017 Maskinværkstedsbekendtgørelsen

			BEK nr. 908 af 30/08/2019 Autoværkstedsbekendtgørelsen
9. Vil projektet kunne overholde alle de angivne standardvilkår eller krav i branchebekendtgørelsen?	x		Projektet vil kunne overholde de relevante standardvilkår og krav i branchebekendtgørelser. BEK nr. 1477 af 12/12/2017 Maskinværkstedsbekendtgørelsen BEK nr. 908 af 30/08/2019 Autoværkstedsbekendtgørelsen
10. Er projektet eller dele af projektet omfattet af BREF-dokumenter?		x	Lufthavnen og tilknyttede aktiviteter er ikke omfattet af BREF dokumenter
11. Vil projektet kunne overholde de angivne BREF-dokumenter?			Hvis "nej" angives og begrundes hvilke BREF-dokumenter, der ikke vil kunne overholdes.
12. Er projektet eller dele af projektet omfattet af BAT-konklusioner?		x	Lufthavnen og tilknyttede aktiviteter er ikke omfattet af særskilte BAT konklusioner, men driften er på en række punkter indrettet efter princippet om anvendelse af bedst tilgængelige teknologi (BAT)
Projektets karakteristika	Ja	Nej	Tekst
13. Vil projektet kunne overholde de angivne BAT-konklusioner?			I projektet er der indarbejdet følgende løsninger under hensyn til anvendelsen af bedst tilgængelige teknologi (BAT): BAT Udledning af overfladevand Projektet vil i forhold til udledning af overfladevand leve op til kravet om bedst tilgængelige teknik (BAT) jf. miljøbeskyttelseslovens § 3, stk. 1, idet der etableres våde regnvandsbassiner til rensning af det almindeligt belastede overfladevand fra lufthavnen. Der henvises i øvrigt til ansøgningen om udledningstilladelse. Bassinerne dimensioneres i henhold til gældende BAT standarder for regnvandsbassiner som beskrevet i Faktablad om dimensionering af våde regnvandsbassiner fra Aalborg Universitet (2012), hvor der regnes med koblet regn og en sikkerhedsfaktor på 1,4 i overensstemmelse med Sønderborg Kommunes vejledning til spildevandsplanen. BAT Birdstrike Projektet vil anvende Fuglekugler svarende til produktet Bird Ball™ Denne indretning af våde regnvandsbassiner på lufthavnsområder er anerkendt som BAT og anbefales af IBSC (International Bird Strike Committee) og det amerikanske FAA (Federal Aviation Administration). Effekten af foranstaltningen er bekræftet af DCE Aarhus Universitet. BAT De-icing til fly og vaskeplads til køretøjer samt brandøvelsesplads Etableringen af pladsen sker jf. anvendelse af den bedst tilgængelige teknik, hvorefter anlægget, når det er i drift, vil aflede overfladevand til det offentlige renseanlæg og at regnvand når det ikke er i drift ledes til recipient og ikke til rensningsanlæg. Det samme vil være gældende for den nye brandøvelsesplads.
14. Er projektet omfattet af en eller flere af Miljøstyrelsens vejledninger eller bekendtgørelser om støj eller eventuelt lokalt fastsatte støjgrænser?			Følgende vejledninger vurderes at omfatte projektet.

			• Vejledning fra Miljøstyrelsens nr. 5/1984, "Ekstern støj fra virksomheder". • Vejledning fra Miljøstyrelsen nr. 6/1984, 1996, "Måling af ekstern støj fra virksomheder". • Vejledning fra Miljøstyrelsen nr. 5/1993, "Beregning af ekstern støj fra virksomheder". • Vejledning fra Miljøstyrelsen nr. 3/1996, "Supplement til vejledning om ekstern støj fra virksomheder". • Tillæg til vejledning nr. 5/1984: Ekstern støj fra virksomheder, juli 2007. • Støj fra flyvepladser (vejledning fra Miljøstyrelsen 1994) • Bind 2 til flystøjvejledning • Flystøjvejledning - brev om tillæg 1-1 til 1-3 • Flystøj vejledning tillæg 1-1 • Flystøj vejledning tillæg 1-2 • Flystøj vejledning tillæg 1-3 • Flystøj vejledning, tillæg 2 • Flystøj vejledning, tillæg 3 • Flystøj vejledning, tillæg oktober 2013 • Flystøj vejledning 2024, tillæg til vejledning 5/1994
15. Vil anlægsarbejdet kunne overholde de eventuelt lokalt fastsatte vejledende grænseværdier for støj og vibrationer?	x		
16. Vil det samlede projekt, når anlægsarbejdet er udført, kunne overholde de vejledende grænseværdier for støj og vibrationer?	x		Der er i forbindelse med revurderingen udarbejdet relevante støjberegninger.
17. Er projektet omfattet Miljøstyrelsens vejledninger, regler og bekendtgørelser om luftforurening?			Projektet vurderes at være omfattet af følgende vejledninger. BEK nr. 1477 af 12/12/2017 Maskinværkstedsbekendtgørelsen BEK nr. 908 af 30/08/2019 Autoværkstedsbekendtgørelsen
18. Vil anlægsarbejdet kunne overholde de vejledende grænseværdier for luftforurening?	x		
19. Vil det samlede projekt, når anlægsarbejdet er udført, kunne overholde de vejledende grænseværdier for luftforurening?	x		Der henvises til overholdelse af ovennævnte bekendtgørelser.
20. Vil projektet give anledning til støvgener eller øgede støvgener i anlægsperioden?		x	Projektet vil ikke medføre støvgener i anlægsfasen

I driftsfasen?		x	Projektet vil ikke medføre støvgener i driftsfasen
Projektets karakteristika	Ja	Nej	Tekst
21. Vil projektet give anledning til lugtgener eller øgede lugtgener I anlægsperioden?		x	Virksomheden vil ikke give anledning til lugtgener udenfor virksomhedens område i anlægsperioden.
I driftsfasen?		x	Virksomheden vil ikke give anledning til lugtgener udenfor virksomhedens område i driftsfasen.
22. Vil anlægget som følge af projektet have behov for belysning som i aften og nattetimer vil kunne oplyse naboarealer og omgivelserne I anlægsperioden?		x	Der vil forventeligt være behov for belysning i forbindelse med anlægsperioden. Dette vil ske indenfor Lufthavnens område og være indrettet uden at kunne medføre lysgener udenfor virksomhedens område og i øvrigt efter Sønderborg Kommune Forskrift for Bygge- og anlægsarbejder.
I driftsfasen?		x	Der vil som led i driften af Lufthavnen være behov for belysning af lufthavnens område svarende til det nuværende niveau. Udvidelsen af parkeringsarealet vil medføre et større behov for belysning der er indrettet således at det ikke kan medføre lysgener udenfor virksomhedens område og indenfor rammerne af Sønderborg Lufthavns miljøgodkendelse.
23. Er anlægget omfattet af risikobekendtgørelsen, jf. bekendtgørelse om kontrol med risikoen for større uheld med farlige stoffer nr. 372 af 25. april 2016?		x	
Projektets placering	Ja	Nej	Tekst
24. Kan projektet rummes inden for lokalplanens generelle formål?	x		Området er omfattet af lokalplan 409-2, 2008, som er udlagt til lufthavn med formål at sikre lufthavnens fortsatte udvikling og drift. Ændringen af virksomheden kan rummes indenfor lokalplanens generelle formål.
25. Forudsætter projektet dispensation fra gældende bygge- og beskyttelseslinjer?		x	Projektet forudsætter ikke dispensation fra gældende bygge- og beskyttelseslinjer.
26. Indebærer projektet behov for at begrænse anvendelsen af naboarealer?		x	Projektet indebærer ikke et behov for at begrænse anvendelsen af naboarealer.
27. Vil projektet kunne udgøre en hindring for anvendelsen af udlagte råstofområder?		x	Projektet vil ikke udgøre en hindring for anvendelsen af udlagte råstofområder.
28. Er projektet tænkt placeret indenfor kystnærhedszonen?	x		Projektet er tænkt placeret indenfor kystnærhedszonen, i byzone og indenfor den gældende lokalplan.
Projektets placering	Ja	Nej	Tekst
29. Forudsætter projektet rydning af skov?		x	Projektet forudsætter ikke rydning af skov.

(skov er et bevokset areal med træer, som danner eller indenfor et rimeligt tidsrum ville danne sluttet skov af højstammede træer, og arealet er større end ½ ha og mere end 20 m bredt.)			
30. Vil projektet være i strid med eller til hinder for realiseringen af en rejst fredningssag?		x	Projektet vil ikke være i strid med eller være til hinder for realiseringen af en rejst fredningssag.
31. Afstanden fra projektet i luftlinje til nærmeste beskyttede naturtype i henhold til naturbeskyttelseslovens § 3.			Der er ca. 55 meter til nærmeste § 3 beskyttede område, en sø øst for projektområdet.
32. Er der forekomst af beskyttede arter og i givet fald hvilke?		x	Der er ikke registreret beskyttede arter indenfor projektområdet, der består af befæstede arealer. I tilstødende natur- og landbrugsarealer udenfor virksomhedens område er der registreret følgende bilag IV arter: Sydflagermus, brunflagermus, dværgflagermus, løvfrø, markfirben, spidssnudet frø og stor vandsalamander. Der er ikke åbninger eller hulheder i den eksisterende terminalbygning der kan rumme flagermus, hvorfor der ikke vil ske en påvirkning i forbindelse med nedrivning af denne. Bygherre har ikke konkret kendskab til rødlistearter på det ansøgte område. Der registrerer af fugle i nærområdet til lufthavnen som er rødlistede: stor skallesluger, troldand, rød glente, Gravand, Hjejle, toppet skallesluger, edderfugl, isfugl og hvinand.
33. Afstanden fra projektet i luftlinje til nærmeste fredede område.			Der er ca. 880 meter til det nærmeste fredede område "Kær Vestermark (Mosen)" sydvest for projektområdet.
34. Afstanden fra projektet i luftlinje til nærmeste internationale naturbeskyttelsesområde (Natura 2000-områder, habitatområder fuglebeskyttelsesområder og Ramsarområder).			Nærmeste terrestriske Natura 2000-område er EF habitatområdet nr. 200 Augustenborg Skov, som er beliggende ca. 4,3 km fra projektområdet. Nærmeste marine Natura 2000-område er EF habitatområde nr. 197 Flensborg Fjord, Bredgrund og farvandet omkring Als, ca. 6,2 km syd for projektområdet.
35. Vil projektet medføre påvirkninger af overfladevand eller grundvand, f.eks. i form af udledninger til eller fysiske ændringer af vandområder eller grundvandsforekomster?		x	Overfladevand fra det nuværende befæstede areal udledes i dag til Augustenborg Fjord. Augustenborg Fjord er målsat til have god kemisk og god økologisk tilstand. Den nuværende tilstand er moderat for fytoplankton, ringe for rodfæstede bundplanter, ringe for bunddyr og god for nationalt specifikke stoffer. Den kemiske tilstand er ikke-god. I forbindelse med moderniseringen og revurderingen vil der blive udledt mere vand i form af almindeligt belastet tag- og overfladevand. Alt overfladevand fra lufthavnen vil som led i projektet fremadrettet blive håndteret efter BAT og blive ledt igennem våde regnvandsbassiner der er dimensioneret og vedligeholdt efter Faktablad om dimensionering af våde regnvandsbassiner fra Aalborg Universitet (2012). Der er planlagt en revurdering af lufthavnens miljøgodkendelse i 2025, hvor lufthavnens samlede udledning af overfladevand vil blive reguleret ud fra BAT-princippet (bedste tilgængelige teknologi), så den samlede vandmængde inkl. nye arealer fremadrettet renses. Der henvises i øvrigt til ansøgningen om udledningstilladelse som led i revurderingen af lufthavnens miljøgodkendelse. Nærmeste målsatte og beskyttede vandløb, Skelbæk er beliggende ca. 1 km vest for projektområdet. Der er ingen udledning til vandløbet.
36. Er projektet placeret i et område med særlige drikkevandsinteresser?		x	Projektet er beliggende i et område med almindelige drikkevandsinteresser.

37. Er projektet placeret i et område med registreret jordforurening?	x		Mindre dele af virksomhedens område er V1 og V2 kortlagt. Området, hvor der nedrives og etableres bygninger og området for det vestlige regnvandsbassin, er ikke kortlagt. Hele virksomhedens areal er områdeklassificeret, der er derfor anmeldeligt, når der flyttes jord fra området. En mindre del af det areal hvor der skal etableres en ny de-icerplads, vaskeplads og brandøvelsesplads samt det østlige regnvandsbassin, er kortlagt som V1 i forbindelse med et spild af flybrændstof. Denne forurening er kendt og håndteres som led i projektet, herunder fjernelse og bortskaffelse af jorden til godkendt modtager. Der er et mindre område ved den eksisterende brandøvelsesplads, der udgår af drift, hvor der er en kendt PFAS-forurening. Projektet berører ikke dette område. Region Syddanmark foretager pt. en høring af Sønderborg Lufthavn vedr. en V2-kortlægning af området, hvor de vurderer at forureningen hverken udgør en sundhedsrisiko for den nuværende anvendelse til erhverv eller for grundvandet/overfladevand i området og derfor ikke er omfattet af offentlig indsats.
38. Er projektet placeret i et område, der i kommuneplanen er udpeget som område med risiko for oversvømmelse.		x	Dele af virksomhedens areal er udpeget med risiko for oversvømmelse, men dette omfatter ikke arealer hvor der sker aktiviteter som led i moderniseringen.
39. Er projektet placeret i et område, der, jf. oversvømmelsesloven, er udpeget som risikoområde for oversvømmelse?		x	
Projektets placering	Ja	Nej	Tekst
40. Er der andre lignende anlæg eller aktiviteter i området, der sammen med det ansøgte må forventes at kunne medføre en øget samlet påvirkning af miljøet (Kumulative forhold)?		x	Moderniseringen af Sønderborg Lufthavn som beskrevet under projektbeskrivelsen er den eneste aktivitet i nærområdet som Bygherre har kendskab til ud over en igangværende håndtering af en tidligere forurening med PFAS under den eksisterende brandøvelsesplads.
41. Vil den forventede miljøpåvirkning kunne berøre nabolande?		x	
42. En beskrivelse af de tilpasninger, ansøger har foretaget af projektet inden ansøgningen blev indsendt og de påtænkte foranstaltninger med henblik på at undgå, forebygge, begrænse eller kompensere for væsentlige skadelige virkninger for miljøet?			Projektet er som led i revurderingen af Sønderborg Lufthavns Miljøgodkendelse indrettet med anvendelse af den bedste tilgængelige teknologi (BAT) indenfor en række områder hvormed moderniseringen og driften efter den reviderede miljøgodkendelse forventeligt vil medføre en begrænsning af miljøpåvirkningerne, så disse i medfør af den reviderede miljøgodkendelse ikke vil være væsentlige.

43. Undertegnede erklærer herved på tro og love rigtigheden af ovenstående oplysninger.

Dato: 20/12 2024 Bygherre/anmelder: f. Sønderborg Lufthavn A/S

 **NIRAS**

Udarbejdet af: RAHO
KS: LWE