

Myndighedens skema til brug for screening (VVM-pligt)

VVM Myndighed	Sønderborg Kommune
Projektbeskrivelse – jf. ansøgning	Sønderborg Lufthavn A/S ejes og drives i et samarbejde mellem Bitten & Mads Clausens Fond (BMC Fonden) og Sønderborg Kommune. Lufthavnen ønskes moderniseret og fremtidssikret, idet dette vil ske over en årrække frem til 2028. Moderniseringen finder sted inden for lufthavnens eksisterende rammer og arealer. Moderniseringen omfatter, at der som erstatning for den eksisterende terminalbygning og kontroltårn vil blive opført midlertidig terminalbygning, en ny permanent terminalbygning med nyt remote kontroltårn til flyveledelse, og at udenomsarealer og eksisterende tekniske installationer opdateres. Der er tale om en række selvstændige opdateringer og moderniseringer, der foretages uafhængigt af hinanden forskellige steder i lufthavnen. Der ændres ikke i den nuværende flyvekapacitet og i de dertil knyttede vilkår, som fremgår af lufthavnens eksisterende miljøgodkendelse og det nuværende plangrundlag. Moderniseringen omfatter følgende projektelementer: Nedrivning af eksisterende terminalbygning Eksisterende terminalbygning med et footprint på cirka 740 m² nedrives. Ny permanent terminalbygning, parkering og vejprojekt Der etableres ny terminalbygning med kælder med et footprint på op til 4.000 m² i en højde på 10 meter. Ny terminal vil kunne leve op til gældende standarder for indtjekning, bagagehåndtering, security- samt passagerfaciliteter. Ny terminalbygningen opføres indenfor rammerne af gældende lokalplan (L409-2). Eksisterende parkeringsplads foran eksisterende terminalbygningen udvides således, at der tilføres

	yderligere parkeringspladser, hvormed lufthavnen kan leve op til det nuværende parkeringsbehov. Der ændres med ny terminalbygning på hidtidige adgangsveje til airside-arealer, hvorfor det er nødvendigt at anlægge en ny intern adgangsvej til hangarer for at sikre effektiv adgang til banearealerne og lufthavnens virksomheder. Midlertidig terminalfacilitet i eksisterende bygninger Indtil ny terminalbygning er opført og ibrugtaget, etableres midlertidig terminalfacilitet i en eksisterende bygning, tidligere anvendt som bilklargøringshal, og i midlertidige pavilloner. Ud over den tidligere klargøringshal vil også den eksisterende "SAC" bygning blive anvendt. Midlertidig terminalfacilitet tilsluttes i anvendelsesperioden forsyningsselskabets vandforsyning og spildevandsanlæg. Nedrivning af eksisterende kontrolltårn Det eksisterende remote kontrolltårn nedrives og fjernes samtidig med eksisterende terminalbygning. Nyt kontrolltårn Der etableres ny remote kontrolltårn med kameraer. Kontrolltårnet etableres som en 18 meter høj gittermast med platform, hvor kameraudstyr placeres i 20 meters højde. Herudover kan påføres yderligere udstyr, bl.a. lynafledning. I tilknytning til tårnet/masten etableres en teknikcontainer. Der etableres et 2,4 meter højt hegn omkring arealet for tårnet. Operatørlokale placeres i den nye terminalbygning. Omdisponering af flystandpladser Ændret afmærkning (bemaling) på forplads og standpladser for fly med henblik på at sikre hensigtsmæssige manøvrer af fly, sikkerhed ved personfærdsel 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 gældende "Bestemmelser om civil luftfart (BL)". Etablering af kombineret plads til deicing af fly og vask af køretøjer
--	--

	Der etableres en kombineret plads for deicing af fly og vaskeplads for vask af køretøjer med henblik på at leve op til bedste tilgængelige teknik (BAT). Pladsen etableres uoverdækket med tæt belægning med fald til afløb. Der etableres et ventilsystem, hvor industrispildevand fra deicing og/eller vaskeaktiviteter afledes til spildevandssystemet, mens almindeligt belastet overfladevand fra pladsens arealer afledes til regnvandssystemet, når pladsen ikke er i brug til deicing/vask. Herved sikres, at det alene er industrispildevand, der ledes til spildevandssystemet til forsyningsselskabets renseanlæg, og at der ikke ledes regnvand til spildevandssystemet. Der vil blive udarbejdet en instruktion for henholdsvis deicing- og vaskeprocesser, herunder betjening og kontrol af ventilsystemet samt vaskefaciliteten. Overdækning af eksisterende vaskeplads for vask af udstyr og materiel Der vil med henblik på at leve op til BAT blive etableret overdækning af eksisterende og mindre vaskeplads for vask af udstyr og driftsmateriel placeret i ”indhak” ved brandstationen. Afløb fra pladsen vil samtidigt vil blive permanent tilsluttet forsyningsselskabets spildevandskloak, med afløb gennem sandfang, olieudskiller og prøvetagningsbrønd. Nedrivning eksisterende brandøvelsesplads Eksisterende brandøvelsesplads nedlægges. Ny brandøvelsesplads Der etableres ny brandøvelsesplads. Der bliver ikke ændret på driften, som fortsat vil omfatte øvelser relateret til brand og slukningsteknik. Pladsen etableres uoverdækket med tæt belægning og afløb. Spildevand fra øvelsesaktiviteter i form af funktionstest af brandbiler afledes direkte til afløb. Slukning af væskebrand foretages i et brandkar placeret på brandøvelsespladsen. Efter endt øvelse ønskes væsken i brandkarret afledt til spildevandssystemet.
--	---

	Afløb fra pladsen tilsluttes det samme ventilsystem med sandfang, olieudskiller og prøvetagningsbrønd som for deicing-/vaskepladsen. Herved sikres, at det alene er spildevand fra brandøvelser, der ledes til spildevandssystemet og forsyningens renseanlæg, og at der ikke ledes regnvand til spildevandssystemet. Det nye kloaksystem vurderes at være BAT for brandøvelsespladser. Etablering af to regnvandsbassiner Der ændres i håndtering af overfladevand fra alle befæstede arealer indenfor lufthavnen bortset fra for overfladevand fra selve landingsbanen, hvor der ikke sker ændringer i afvandingssystemet. Almindeligt belastet tag- og overfladevand vil ved anvendelsen af BAT fremadrettet blive ledt gennem to nye våde regnvandsbassiner, placeret indenfor lufthavnens område, med et samlet vådvolumen på ca. 1.800 m³. Bassinerne modtager overfladevand fra følgende arealer: - Bassin BU1.1: Tagarealer, parkeringspladser, vejarealer, deicing-/vaskeplads når den ikke er i brug, brandøvelsesplads når den ikke er i brug, tankanlæg. - Bassin BU1.2: Tagarealer, parkeringspladser, vejarealer. Bassinerne dimensioneres i henhold til BAT for regnvandsbassiner, som beskrevet i "Faktablad om dimensionering af våde regnvandsbassiner" fra Aalborg Universitet (2012). Der vil ved den endelige dimensionering blive regnet med koblet regn og en sikkerhedsfaktor på min. 1,2. Sandfang og bassiner vil som led i driften blive oprenset, når henholdsvis maks. 50 % og 25 % af den dimensionerede volumen er opbrugt jf. "Faktablad om dimensionering af våde regnvandsbassiner". Slam fra oprensningen vil blive håndteret jf. de til enhver tid gældende regler. Etableringen af våde regnvandsbassiner medfører, at der skal ske en sikring mod birdstrike. Derfor vil de to regnvandsbassiner blive indrettet med anvendelse af fuglekugler svarende til produktet Bird Ball™ udlagt på overfladen. Denne indretning af våde regnvandsbassiner på lufthavnsområder er anerkendt som BAT. Udlednings- og tilslutningstilladelse
--	---

	I tilknytning til ansøgning om tillæg til miljøgodkendelse og revurdering af eksisterende miljøgodkendelse søges om ny udledningstilladelse. Der søges desuden ny tilslutningstilladelse. Forurennet jord Som en del af projektet foretages jordflytning i henhold til jordhåndteringsplan.				
Navn og adresse på bygherre	Sønderborg Lufthavn A/S Lufthavnsvej 1 6400 Sønderborg				
Bygherres kontaktperson og telefonnr.	Jákup Sverri Kass Mail: jsk@sonderborg-lufthavn.dk Tlf.: 74422130				
Projektets placering	Lufthavnsvej 1, 6400 Sønderborg Matr.nr.: 16, 17, 735, 736, 917a, 917b, 1063 og 1159 Ulkebøl Ejerlav, Ulkebøl				
Projektet berører følgende kommuner	Sønderborg Kommune				
Oversigtskort i målestok	Se Bilag 1.				
Kortbilag i målestok	Se Bilag 2.				
Forholdet til VVM reglerne		Ja		Nej	
Er projektet opført på bilag 1 til miljøvurderingsloven ¹				X	

¹ [Miljø- og Ligestillingsministeriets lovekendtgørelse nr. 4 af 3. januar 2023 med senere ændringer af lov om miljøvurdering af planer og programmer og af konkrete projekter \(VVM\)](#)

Er projektet opført på bilag 2 til miljøvurderingsloven		X			Lufthavnen er omfattet af lovens bilag 2, punkt 10. <i>INFRASTRUKTURPROJEKTER d) Anlæg til flyvepladser (projekter, som ikke er omfattet af bilag 1).</i> Ændringerne af virksomheden er omfattet af bilag 2, punkt 13. a) <i>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>
	Ikke relevant	Ja	Bør undersøges	Nej	Beskrivelse og myndighedsvurdering
Projektets karakteristika:					
1. Arealbehovet i m ²					Det samlede grundareal for Sønderborg Lufthavn er 679.000 m². Der befæstes i alt 13.000 m² nye arealer, så det fremtidige befæstede areal vil være på ca. 91.500 m². Af ansøgning om udledningstilladelse er arealbehovet udspecificeret til: Indenfor opland til U1 befæstes der i alt ca. 15.500 m² yderligere (asfalt og fliser), så det fremtidige befæstede areal (asfalt og fliser) vil være på ca. 94.000. Hertil kommer asfalterede arealer i opland til U2 og U2_1 på henholdsvis 25.321 m² og 12.597 m², som ikke ændres i forbindelse med projektet.
2. Er der andre ejere end bygherre				X	Bygherre er ejer af arealerne, som projektet omfatter.

3. Det bebyggede areal i m ² og bygningsmasse i m ³					Den eksisterende terminalbygning, inklusive kontroltårn, med footprint på cirka 740 m², nedrives. Ny terminalbygning med ny kontroltårn etableres med et footprint på op til 2.400 m². Lufthavnens fremtidige samlede bebyggede areal vil være ca. 14.000 m². Projektets bygningsmasse vil være ca. 36.000 m³.
4. Projektets maksimale bygningshøjde i m					Den nye terminalbygning vil være 10 meter høj. Ny kontroltårn etableres som en 18 meter høj gittermast med platform, hvor kameraudstyr placeres i 20 meters højde.
5. Projektets kapacitet for så vidt angår flow og opbevaring af: Råstoffer – type og mængde: Mellemprodukter – type og mængde: Færdigvarer – type og mængde:					Råstoffer Se punkt 9. Produkter Til Sønderborg Lufthavn A/S's aktiviteter benyttes forskellige produkter til: • deicing af fly, • glatførebekæmpelse, • ukrudtsbekæmpelse samt • benzin, diesel og flybrændstof, • rengøringsmidler. Air Alsie benytter: • olie- og smøreprодукter samt • forskellige rengøringsmidler. Skyways Technic benytter: • maling og malingsfortynder samt hærder,

					- forskellige rengøringsmidler og lim. I klargøringshallerne benyttes: - forskellige vaskeprodukter til klargøring af biler. Samlet vandforbrug: - Anslået 1.250 m³/år. Konkrete produkter, der benyttes til diverse aktiviteter i lufthavnen, fremgår af Bilag 3. Produkterne opbevares indendørs i egnede beholdere og opbevaringsforhold. Der er ingen ændringer i forhold til opbevaringen af produkterne i forbindelse med den ansøgte modernisering. Mellemprodukter og færdigvarer Der er ingen mellemprodukter eller færdigvarer, da der er tale om flyoperationer samt reparationer, vedligehold og rengøring af fly.
6. Projektets kapacitet for strækingsanlæg	X				
7. Projektets længde for strækingsanlæg:	X				
8. Er projektet eller dele af projektet omfattet af: Standardvilkår: BREF-dokumenter:				X	Projektet er omfattet af godkendelsesbekendtgørelsens² bilag 2, listepunkt H 202: <i>Lufthavne, flyvestationer og flyvepladser</i>. Nogle af lufthavnens eksisterende aktiviteter er desuden omfattet af autoværkstedsbekendtgørelsen³, ligesom

² [Miljø- og Ligestillingsministeriets bekendtgørelse nr. 1027 af 2. september 2024 om godkendelse af listevirksomhed](#)

³ [Miljø- og Ligestillingsministeriets bekendtgørelse nr. 908 af 30. august 2019 om miljøkrav i forbindelse med etablering og drift af autoværksteder m.v.](#)

BAT-konklusioner:				X X	visse af de ansøgte aktiviteter evt. omfattes af autoværkstedsbekendtgørelsen. Der er ikke standardvilkår⁴ for listepunkt H 202. Som bilag 2-virksomhed omfattes lufthavnen ikke af hverken branchespecifik BAT-konklusion eller tværgående BREF-dokumenter. Ansøgningen beskriver dog anvendelse af BAT i projektet herunder: BAT for udledning af spildevand Projektet vil, jf. miljøbeskyttelseslovens⁵ § 3, stk. 1, i forhold til udledning af overfladevand sikre forebyggende indsats gennem anvendelsen af BAT, idet der etableres våde regnvandsbassiner til rensning af det almindeligt belastede overfladevand fra lufthavnen. Regnvandsbassinerne dimensioneres i henhold til "Faktablad om dimensionering af våde regnvandsbassiner" fra Aalborg Universitet (2012), hvor der regnes med koblet regn og en sikkerhedsfaktor på min. 1.2, og i overensstemmelse med Sønderborg Kommunes retningslinjer i spildevandsplanen⁶. Faktabladet betragtes som udtryk for en miljøeffektiv teknologi svarende til BAT. BAT Birdstrike Projektet vil anvende fuglekugler svarende til produktet
-------------------	--	--	--	------------	---

⁴ [Jf. Miljø- og Ligestillingsministeriets bekendtgørelse nr. 2079 af 15. november 2021 om standardvilkår i godkendelse af listevirksomhed](#)

⁵ [Miljø- og Ligestillingsministeriets lovbekendtgørelse nr. 1093 af 11. oktober 2024 med senere ændringer af lov om miljøbeskyttelse](#)

⁶ [Sønderborg Kommune Spildevandsplan 2016-2021 \(Sønderborg Kommune. Forslag til Spildevandsplan 2025-2030\)](#)

				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 Deicing til fly, vaskeplads til køretøjer samt brandøvelsesplads Etableringen af kombineret deicing- og vaskeplads og brandøvelsesplads sker, jf. anvendelse af BAT, hvor spildevand og regnvand adskilles ved, at når pladserne er i drift, vil spildevand afledes gennem sandfang, olieudskiller og prøvetagningsbrønd til spildevandssystem til forsyningens renseanlæg, og regnvand, når pladserne ikke er i drift, vil udledes gennem våde regnvandsbassiner til recipient (Augustenborg Fjord), og dermed ikke til rensningsanlæg.
9. Projektets behov for råstoffer – type og mængde: I anlægsfasen: I driftsfasen:				Anlægsfasen I anlægsfasen vil der være et forbrug af byggematerialer til opførsel af terminalbygningen samt til etablering af belægningsmateriale. Råstofferne vil hovedsageligt bestå af asfalt, sten, beton, stål, glas mv. til bygningskonstruktioner og belægningsmaterialer til parkeringsarealer. Etableringen af regnvandsbassiner vil kræve f.eks. bentonit. Desuden skal benyttes vand som for tilsvarende bygge-/anlægsprojekter. Det vurderes, at de primære materialer, der forventes benyttet i projektet, er genanvendelige ressourcer, som ikke betragtes som knappe ressourcer. På den baggrund vurderes det, at påvirkningen ikke er væsentlig.

					Driftsfasen I driftsfasen vil der være et forbrug af råstoffer/produkter, som nævnt under punkt 5, og i Bilag 3. Der vil desuden være et forbrug af fjernvarme og el.
10. Behov for vand – kvalitet og mængde: I anlægsfasen: I driftsfasen:					Der er behov for vand i anlægsfasen som svarende til, hvad der normalt bruges i tilsvarende bygge-/anlægsarbejde. I driftsfasen vil der være et anslået forbrug af 1.250 m ³ vand/år.
11. Forudsætter projektet etablering af yderligere vandforsyningskapacitet:				X	Vandforbruget ændres ikke i forbindelse med moderniseringen af lufthavnen, og forudsætter derfor ikke yderligere vandforsyningskapacitet.
12. Affaldstype og mængder, som følge af projektet: Farligt affald: Andet affald: Spildevand/overfladevand:					Der ændres ikke i sammensætningen eller mængden af affald fra Sønderborg Lufthavn. Farligt affald Der er fra lufthavnens aktiviteter farligt affald, herunder: spildolie, olieholdigt fast affald, sandfangssand, slam fra olie- og benzinudskilleranlæg, farve- og malingsemballage samt limaffald. Ikke-farligt affald Der er forskellige former for ikke-farligt affald fra aktiviteterne på lufthavnen, herunder: papir, pap, plast, jern og metal, madaffald, brændbart affald og slam fra oprensning af regnvandsbassiner. Dertil kommer bygge-/nedrivningsaffald og evt. overskudsjord fra bygge-/anlægsfasen. Affaldstyper og mængder fremgår af Bilag 4.

					Industrispildevand, sanitært spildevand og overfladevand Der vil årligt blive tilført ca. 315 m³ industrispildevand plus sanitært spildevand til renseanlæg. Der er ikke industrispildevand med direkte udledning til recipient. Spildevand skal håndteres i overensstemmelse med tilslutningstilladelsen. Regnvand (tag- og overfladevand) sluttet til seks eksisterende regnvandsudledninger med udløb i Augustenborg Fjord. Der foretages i regnvandssystemet ændringer, som har til formål at forbedre regnvandshåndteringen, idet der bl.a. etableres to våde regnvandsbassiner inden udløb U1 og den eksisterende brandøvelsesplads med direkte udledning til fjorden nedlægges. Mængden af overfladevand, der afledes fra belægninger og tagarealer, vil samlet for hele lufthavnen være ca. 111.000 m³. Overfladevand skal håndteres i overensstemmelse med udledningstilladelsen.
13. Kræver bortskaffelse af affald og spildevand ændringer af bestående ordninger:				X	Affald Der er ingen ændring i mængden af affald. Affaldsbortskaffelse vil derfor kunne ske indenfor de allerede bestående ordninger. Tag- og overfladevand I takt med forøgelsen af befæstede arealer vil der blive udledt mere overfladevand til recipienten (ca. 2.700 m³). Da den eksisterende ledning fortsat skal anvendes som udløbsledning, vil den være den begrænsede faktor for den forøgede udledning (l/s), hvorfor vandføringen og udledningen i l/s vurderes at forblive uændret. Spildevands-

					håndteringen vurderes således at kunne rummes indenfor de allerede bestående ordninger. Sanitært spildevand Spildevand fra toiletter, bad-/omklædningsfaciliteter samt køkken/kantine (med fedtudskillere) forventes ikke at ændre sammensætning. Spildevandsmængden kan dog stige i takt med et øget trafikmønster, men denne stigning vurderes at kunne rummes indenfor kommunens spildevandsplan og renseanlæggets udledningstilladelse. Industrispildevand Industrispildevandsmængden forventes at blive uændret eller reduceret. Aktuelt udledes spildevand fra brandøvelsespladsen direkte til Augustenborg Fjord, men fremover vil brandøvelsespladsen nedlægges og den nye plads vil blive tilsluttet spildevandssystemet – dog kun når pladsen er i brug. Dette vil medføre en ekstra belastning på ca. 48 m³. Samtidigt vil (1) den eksisterende vaskeplads ved brandstationen blive overdækket, og (2) arealerne anvendt til de-icing blive frakoblet spildevandssystemet når de ikke er i brug. Disse ændringer betyder, at visse mængder overfladevand, som tidligere blev ledt til spildevandssystemet, nu bortledes separat, hvilket samlet set medfører en reduktion i spildevandsmængden. Sammensætningen af industrispildevandet forventes at være uændret, da der ikke er oplyst ændringer i aktiviteter eller anvendte vaskemidler/hjælpestoffer. På baggrund af ovenstående vurderes det, at projektet ikke medfører behov for udvidelser, eller ændringer af forsyningsselskabets hydrauliske kapacitet eller rensekapacitet.
--	--	--	--	--	---

14. Overskrides de vejledende grænseværdier for støj og vibrationer: I anlægsfasen: I driftsfasen:				X X	Anlægsfasen I anlægsfasen vil der være støj fra nedrivnings- og byggearbejder. På baggrund af afstanden til nærmeste naboer (ca. 350 m) vurderes det, at arbejdet kan udføres i overensstemmelse med Sønderborg Kommunes forskrift for bygge- og anlægsarbejder⁷. Driftsfasen I driftsfasen vil dels være terminalstøj (virksomhedsstøj), dels flystøj. Lufthavnen er omfattet af følgende vejledninger: <i>Virksomhedsstøj</i> • 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. <i>Flystøj</i> • Vejledning fra Miljøstyrelsen nr. 5/1994, "Støj fra flyvepladser. • Bind 2 til flystøjvejledning. • Flystøjvejledning - brev om tillæg 1-1 til 1-3.
---	--	--	--	-------------------	---

⁷ [Forskrift for bygge- og anlægsprojekter, samt nedrivningsarbejder \(støj og vibrationer\) i Sønderborg Kommune 2008](#)

					• 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. Der er udarbejdet støjberegninger for flystøj og udarbejdes ligeledes støjberegninger for terminalstøj. Virksomheden overholder flystøjvejledningen.
15. Overskrides de vejledende grænseværdier for luftforurening:				X	Det vurderes ikke, at de ansøgte ændringer i lufthavnen giver anledning til ændrede luftemissioner.
16. Vil projektet give anledning til støvgener: I anlægsfasen: I driftsfasen:				X	Der kan forekomme støv lokalt i forbindelse med nedrivning af bygningerne i anlægsfasen. Der forventes ingen støvgener udenfor virksomhedens område. Der er ingen støvende aktiviteter i driftsfasen.
17. Vil projektet give anledning til lugtgener: I anlægsfasen: I driftsfasen:				X	Der er ingen aktiviteter, der giver anledning til lugtgener, hverken i anlægs- eller driftsfasen.
18. Vil projektet give anledning til lysgener: I anlægsfasen: I driftsfasen:				X	Anlægsfasen 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. Det vurderes derfor, at lys fra arealet i forbindelse med

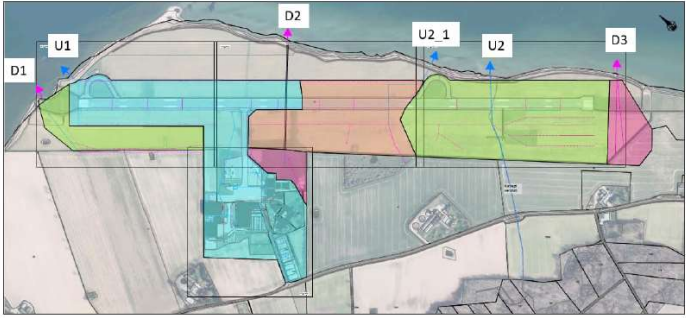
					anlægsarbejdet vil være begrænset til lufthavnens område og dermed ikke give anledning til lysgener. Driftsfasen Der vil som led i driften af lufthavnen være behov for belysning af lufthavnens område svarende til det nuværende niveau. Udvidelsen af parkeringsarealet vil medføre et større behov for belysning, der er indrettet således, at det ikke kan medføre lysgener udenfor virksomhedens område og. Det vurderes derfor, at den øgede belysning ikke vil give anledning til lysgener uden for lufthavnens område.
19. Vil projektet give anledning til trafikgener: I anlægsfasen: I driftsfasen:				X	Anlægsfasen Der vil være øget trafik til og fra virksomheden i anlægsfasen i forbindelse med levering af byggematerialer og bortkørsel af byggeaffald. Den øgede tunge trafik er midlertidig og vurderes ikke at give anledning til gener. Driftsfasen Der er ingen ændringer i antallet af biler til og fra lufthavnen i forhold til det eksisterende.
20. Er projektet omfattet af risikobekendtgørelsen ⁸ :				X	Virksomheden bruger ingen af stofferne i bilag 1, del 1 eller stofkategorierne i bilag 1, del 2 i risikobekendtgørelsen og er derfor ikke omfattet af bekendtgørelsen.
Projektets placering:					

⁸ [Miljø- og Ligestillingsministeriets bekendtgørelse nr. 372 af 25. april 2016 om kontrol med risikoen for større uheld med farlige stoffer](#)

21. Forudsætter projektet ændring af den eksisterende arealanvendelse:				X	Virksomhedens indretning ændres, men arealet vil fortsat blive anvendt til lufthavn og aktiviteter i tilknytning hertil. Det vurderes derfor, at der ikke er behov for ændring af den eksisterende arealanvendelse på baggrund af projektet.
22. Forudsætter projektet ændring af en eksisterende lokalplan for området:				X	Området er omfattet af lokalplan 409-2, 2008, som udlægger området til lufthavn med formål at sikre lufthavnens fortsatte udvikling og drift. Ændringen af virksomheden kan rummes indenfor lokalplanens generelle formål. Projektet forudsætter dermed ikke nyt lokalplangrundlag.
23. Forudsætter projektet ændring af kommuneplanen ⁹ :				X	Ifølge kommuneplanen er virksomheden beliggende i rammeområde 4.9.002T og 4.8.003T. Området er udlagt til tekniske anlæg, hvor lufthavn er angivet som specifik anvendelse. Ændringerne af lufthavnen kan rummes indenfor kommuneplanrammerne.
24. Indebærer projektet behov for at begrænse anvendelsen af naboarealer ud over hvad der fremgår af gældende kommune- og lokalplaner:				X	Der er ændring af indretningen af lufthavnen, men ændringerne vurderes ikke at give anledning til begrænsning af naboarealer.
25. Vil projektet udgøre en hindring for fremtidig anvendelse af områdets råstoffer og grundvand:				X	Arealet er beliggende i et område med almindelige drikkevandsinteresser, og udenfor vandværks indvindingsopland. Området er ikke udpeget som råstofområde.

⁹ [Sønderborg Kommuneplan 2023-2035](#)

					Det vurderes derfor, at projektet ikke vil være til hinder for fremtidig anvendelse af råstoffer og grundvand.
26. Indebærer projektet en mulig påvirkning af sårbare vandområder:				X	Sanitært spildevand og industrispildevand Sanitært spildevand og industrispildevand fra lufthavnen afledes til forsyningens spildevandssystem, hvor det transporteres og efterfølgende renses på Sønderborg Renseanlæg. Det rensede spildevand udledes derefter af spildevandsforsyningen til Als Sund. Als Sund har i dag en dårlig økologisk tilstand/potentiale (samlet) og ikke-god kemisk tilstand, hvor kviksølv, cadmium, nikkel og bly er vurderet til at være årsagen til manglende målopfyldelse. Fra lufthavnen forventes der årligt at blive afledt ca. 315 m³ industrispildevand om året plus sanitært spildevand til renseanlægget. Spildevandsmængden vurderes at blive reduceret ift. de nuværende mængder grundet et nyt ventilsystem, som skal etableres ved ny deicing-/vaskeplads og ny brandøvelsesplads. Her vil spildevandet enten blive afledt til spildevandssystemet eller til regnvandssystemet afhængigt af, om pladserne er i brug eller ej. Dette vurderes som en væsentlig forbedring ift. nuværende forhold, idet uønsket spildevand til renseanlæg i form af regnvand vil blive frakoblet spildevandssystemet. Dermed reduceres den hydrauliske belastning i spildevandssystemet. Spildevandets sammensætning forventes ikke væsentligt ændret ift. de nuværende forhold, da der ikke introducere-

				res nye aktiviteter eller hjælpestoffer/kemikalier ifm. lufthavns modernisering. På denne baggrund vurderes det, at afledningen af spildevand fra lufthavnen kan ske indenfor Sønderborg Renseanlægs gældende udledningstilladelse, og uden negativ påvirkning af vandmiljøet. Det vurderes desuden, at afledningen ikke vil forhindre målopfyldelsen for Als Sund ift. miljømålene om god økologisk og kemisk tilstand. Tag- og overfladevand Tag- og overfladevand fra lufthavnen vil blive udledt gennem de eksisterende seks udløbspunkter, som allerede er i brug i dag. Disse omfatter tre regnvandsudløb (U1, U2, U2-11), og tre drænvandsudløb (D1, D2, D3). Se oversigtskort over de nuværende forhold nedenfor.  Tag- og overfladevand fra lufthavnen udledes til Augustenborg Fjord, som i dag har ringe økologisk tilstand (samlet) og ikke-god kemisk tilstand, hvor bly (biota-musling), cadmium (biota-musling), nikkel (biota-musling, sediment) og benz(a)pyren (sediment) er vurderet til at være årsagen til manglende målopfyldelse. Ifølge Vand-
--	--	--	--	---

					områdeplanerne 2021-2027¹⁰ er Augustenborg Fjord mål-sat til at opnå god økologisk og kemisk tilstand. Lufthavnens modernisering indebærer udvidelse af op-landsarealer for flere af de eksisterende udløb. Oplands-areal justeres for udløb U1 (forøges) og D2 (reduceres), således det befæstede areal samlet set forøges med ca. 0,5 ha. Samlet set øges det befæstede oplandsareal til ud-løbene med ca. 0,5 ha (i ansøgning oplyst 0,47 ha). I forbindelse med projektet vil arealer, hvor der er brug af miljøfarlige forurenende stoffer, fremadrettet blive af-koblet regnvandssystemet og i stedet ledet til spildevands-systemet. Omlægningen af industrivandsaktiviteter sker på arealer med ny deicing/-vaskeplads og ny brandøvelsesplads. Her etableres et nyt ventilsystem som sikrer, at spildevandet ledes til spildevandssystemet, når pladserne er i brug, og at overfladevand ledes til regnvandssystemet, når plad-serne ikke anvendes. Derudover etableres to våde regnvandsbassiner til rens-ning af overfladevand, inden det udledes til recipient. Regnvandsbassinerne vil håndtere tag- og overfladevand fra samtlige befæstede arealer undtaget fra landingsba-nen, hvorfra regnvandet udledes direkte til fjorden. Forud for indløb til regnvandsbassinerne etableres sand-fang, olieudskillere samt prøvetagningsbrønde ved de lo-kaliteter, hvor der potentielt kan forekomme afledning af
--	--	--	--	--	---

¹⁰ [Styrelsen for Grøn Arealomlægning og Vandmiljø Vandområdplanerne 2021-2027](#)

				miljøfarlige forurenende stoffer, herunder ved tankanlæg, deicing-/vaskeplads og brandøvelsesplads. Disse foranstaltninger skal sikre en yderligere rensning af overfladevandet inden, at det ledes til bassinerne og efterfølgende til recipienten. Der er foretaget beregninger for koncentrationer af relevante stoffer ved samtlige udløbspunkter ved brug af screeningsværktøjet RegnKvalitet ver. 1.3 (aug 2018). Beregninger tager højde for, at overfladevandet ved udløb U1 først vil blive rensat i regnvandsbassiner, mens der for de øvrige udløb er tale om direkte udledninger. Beregningerne er imidlertid konservative, da de ikke tager højde for den supplerende rensning i olieudskillere. Desuden er visse forudsætninger i inputdata sat med en forsigtig tilgang: (1) arealerne ved deicing-/vaskeplads og brandøvelsesplads er klassificeret som "industriarealer", selvom disse områder kun afvandes til regnvandssystemet, når de ikke er i brug, ellers ledes spildevandet til spildevandssystemet, (2) arealer angivet som "fliser, grusarealer og sten" er kategoriseret som "lave boligområder", (3) veje og landingsbane er sat i kategorien "veje med ÅDT < 500 køretøjer", hvilket vurderes som en forsigtig tilgang, da trafikintensiteten i lufthavnsområdet generelt er lav (f.eks. er der primært tale om langtidsparkering). Beregningerne viser, at der potentielt kan forekomme overskridelser af miljøkvalitetskriterier for følgende stoffer: zink og kobber (tungmetaller), fluaranthen, pyren og benzo(a)pyren (PAH) og bisphenol A (andre stoffer). Disse
--	--	--	--	---

				overskridelser er beregnet uden at medregne fortyndingseffekten i recipienten. Ved udledning til havområder, som i dette tilfælde, må det antages, at det udledte vand fortyndes med en faktor på ca. 10–50 afhængigt af de lokale forhold. Yderligere beregninger viser, at følgende fortyndingsfaktorer vil være tilstrækkelige til at overholde miljøkvalitetskriterierne: (1) Tungmetaller: zink, kobber og bly: Faktor 3–11, (2) PAH'er: ○ fluoranthen: Faktor 2–11, ○ pyren: Faktor op til 31, ○ benzo(a)pyren: Faktor op til 152, (3) Bisphenol A (BPA): Faktor op til 134. Ved sammenligning med målinger og typiske koncentrationer fra nyere kilder, herunder Miljøstyrelsens rapport "Typetal for miljøfarlige forurenende stoffer i regnbetingede udledninger" (2022) og DCE's videnskabelige rapport (2021), fremgår det, at de i RegnKvalitet beregnede koncentrationer af pyren, benzo(a)pyren og bisphenol A generelt er væsentligt højere end de typisk forekommende værdier i regnvandsudledninger fra separatkløkkerede områder. Ifølge disse kilder er der behov for langt lavere fortyndingsfaktorer: (1) benzo(a)pyren: Faktor 30 (mod 152 i beregning); pyren: Faktor 5 (mod 31); bisphenol A: Faktor 3 (mod 134). Det vurderes, at koncentrationerne anvendt i RegnKvalitet generelt overvurderer miljøbelastningen, især set i forhold til det lave aktivitetsniveau i lufthavnsområdet, hvor der, i modsætning til f.eks. industriområder, trafikbelastede veje og boligområder, som beregningerne tager
--	--	--	--	--

					udgangspunkt i, er få kilder til afsmitning af de nævnte stoffer. På denne baggrund, og under hensyntagen til den fortynding, som vil finde sted i recipienten, vurderes det, at projektet ikke vil medføre en negativ påvirkning af det vandområde, hvortil overfladevandet udledes i dag. Tværtimod forventes en forbedring af regnvandets kvalitet som følge af de nye tiltag, herunder etablering af bassiner, olieudskillere og ventilstyring. Beregninger for sediment viser, at miljøkvalitetskravene (MKK) for sediment for både chrom og nikkel vil blive overskredet. Det skyldes primært de i forvejen høje koncentrationer af disse stoffer. Augustenborg Fjord, hvor MKK for sediment er overskredet: ○ chrom: MKK 9,2 mg/kg TS, måling 55,5 mg/kg TS; ○ nikkel: MKK 9,1 mg/l, måling 30 mg/kg TS. Beregninger viser samtidigt, at den årlige koncentrationsstigning ligger langt under 1 % (ca. 0,009 % for begge stoffer). MKK for benz(a)pyren for sediment i Augustenborg Fjord er også i forvejen overskredet, men den årlige procentstigning ligger, lige som for tungmetaller, ligeledes under 1 % (0,3 %). På denne baggrund vurderes det, at udledningen ikke vil medføre en målbar stigning i koncentrationen af de pågældende stoffer i sedimentet og dermed påvirke opfyldelsen af MKK.
27. Forudsætter projektet dispensation fra gældende bygge- og beskyttelseslinjer:				X	En del af den sydlige parkeringsplads på matr. 1159 er indenfor skovbyggelinjen. Der sker ingen ændringer af arealet, der er omfattet af skovbyggelinjen.

28. Er projektet tænkt placeret indenfor kystnærhedszonen:				X	Sønderborg Lufthavn er beliggende i byzone. Planlovens ¹¹ bestemmelser for kystnærhedszonen gælder i sommerhusområder og landzone, og omfatter ikke byzone.
29. Forudsætter projektet rydning af skov:				X	Der er ikke behov for rydning af skov.
30. Vil projektet være i strid med eller til hinder for realisering af en rejst fredningssag:				X	Der er ingen fredningssager inden for projektområdet.
31. Kan projektet påvirke registrerede, beskyttede eller fredede områder – Nationalt (fx § 3 ¹²): § 3 beskyttede vandløb: Målsatte vandløb, søer eller kystvande jf. vandområdeplanen: Internationalt (Natura 2000): Forventes området at rumme beskyttede arter efter bilag IV ¹³ : Forventes området at rumme danske rødlistearter:				X	Der er registreret flere § 3-beskyttede søer i nærheden af projektområdet. Nærmeste sø er beliggende ca. 50 m sydøst for projektområdet. Nærmeste § 3-beskyttede vandløb er beliggende ca. 650 m sydøst for projektområdet. Der er ingen udledning til vandløbet. 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-habitat område nr. 197 Flensborg Fjord, Bredgrund og farvandet omkring Als, ca. 6,2 km syd for projektområdet. Sønderborg Kommune vurderer, at projektet ikke vil påvirke beskyttede områder negativt grundet afstanden hertil. Der er ikke registreret beskyttede arter indenfor projektområdet, der består af befæstede arealer. I tilstødende

¹¹ [By-, Land- og Kirkeministeriets lovbekendtgørelse nr. 572 af 29. maj 2024 med senere ændringer af lov om planlægning](#)

¹² [Jf. Miljø- og Ligestillingsministeriets lovbekendtgørelse nr. 927 af 28. juni 2024 med senere ændring af lov om naturbeskyttelse](#)

¹³ [Jf. Rådets direktiv 92/43/EØF af 21. maj 1992 med senere ændringer om bevaring af naturtyper samt vilde dyr og planter](#)

					natur- og landbrugsarealer udenfor projektområdet er der registreret følgende bilag IV arter: sydflagermus, brun flagermus, dværgflagermus, løvfrø, markfirben, spidssnudet frø og stor vandsalamander. Det vurderes, at ændringerne af lufthavnen ikke vil medføre væsentlige påvirkninger af arter i de tilstødende naturområder.
32. Kan projektet påvirke områder, hvor fastsatte miljøkvalitetsnormer allerede er overskredet: Overfladevand/vandområder:				X	På baggrund af vurderingerne i punkt 26 vurderes det, at projektet ikke vil påvirke vandområdet, hvor fastsatte MKK allerede er overskredet. Derudover: Bly og cadmium i biota (muslinger), som er årsag til ikke-god kemisk tilstand i Augustenborg Fjord, findes normalt i lave koncentrationer i vejvand og forventes dermed også at forekomme i lave koncentrationer i udledningen fra Sønderborg Lufthavn. Begge stoffer findes ofte partikulært bundet og har derfor en høj rensegrad i regnvandsbassiner og en høj tilbageholdelse i jord. Beregninger udført for sediment viser, at der ikke vil forekomme overskridelser af MKK for disse stoffer og derfor vurderes det, at projektet ikke vil påvirke områder, hvor fastsatte miljøkvalitetsnormer allerede er overskredet.
33. Er projektet placeret i et område med særlige drikkevandsinteresser eller/og indvindingsopland:				X	Virksomheden er placeret i et område med almindelige drikkevandsinteresser, og udenfor vandværks indvindingsopland.

34. Er projektet placeret i et område med registreret jordforurening:		X			Hele virksomhedens areal er områdeklassificeret¹⁴ og mindre arealer af virksomhedens område er registreret som V1- eller V2- kortlagt. Området, hvor der nedrives og etableres bygninger samt området for det vestlige regnvandsbassin, er ikke kortlagt. Bortskaffelse af jord fra lokaliteten skal derfor ske i overensstemmelse med gældende bestemmelser herfor, jf. jordforureningsloven, jordflytningsbekendtgørelsen¹⁵ samt kommunalt regulativ for jord¹⁶. En del af arealet, hvor den nye kombinerede deicing-/vaskkeplads samt brandøvelsesplads og det østlige regnvandsbassin etableres, er V1-kortlagt 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. Området ved en eksisterende brandøvelsesplads, der udgår af drift, er kendt med PFAS-forurening og området er V2-kortlagt. Region Syddanmark foretager pt. en høring af Sønderborg Lufthavn vedrørende V2-kortlægningen, hvor det vurderes, at forureningen hverken udgør en sundhedsrisiko ved den nuværende anvendelse eller for grundvandet/overfladevandet i området og derfor ikke er omfattet af offentlig indsats. Projektet berører ikke dette område.
---	--	---	--	--	--

¹⁴ [Jf. Miljø- og Ligestillingsministeriets lovbekendtgørelse nr. 282 af 27. marts 2017 med senere ændringer af lov om forurennet jord](#)

¹⁵ [Miljø- og Ligestillingsministeriets bekendtgørelse nr. 1452 af 7. december 2015 om anmeldelse og dokumentation i forbindelse med flytning af jord](#)

¹⁶ [Sønderborg Kommune Regulativ for jord, oktober 2020](#)

35. 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 det omfatter ikke arealer, hvor der sker aktiviteter som led i moderniseringen.
36. Tænkes projektet etableret i et tæt befolket område:				X	Området er placeret i byzone, der omfatter Sønderborg Lufthavns areal. Det omkringliggende areal er landzone med spredt bebyggelse, som ikke betegnes som tæt befolket område.
37. Kan projektet påvirke:					Området er ikke udpeget til bevaringsværdigt landskab.
Historiske landskabstræk:				X	Den nye terminalbygning placeres på et areal, hvor den eksisterende terminalbygning nedrives. Den midlertidige terminalbygning etableres i den eksisterende/tidligere
Kulturelle landskabstræk:				X	klargøringshal samt midlertidige pavilloner, herunder i eksisterende "SAC" bygning, i tilknytning til klargøringshal-
Arkæologiske værdier/landskabstræk:				X	len. På den baggrund vurderes det, at projektet ikke vil påvirke historiske, kulturelle, arkæologiske eller æstetiske landskabstræk.
Æstetiske landskabstræk:				X	
Geologiske landskabstræk:				X	Der sker ingen væsentlige ændringer af terræn og det vurderes derfor, at projektet ikke vil påvirke geologiske landskabstræk.
Kendetegn ved den potentielle miljøpåvirkning					
38. Er området, hvor projektet tænkes placeret, sårbar overfor den forventede miljøpåvirkning:				X	
39. Er der andre projekter eller aktiviteter i området, der sammen med det ansøgte				X	Der er ikke andre virksomheder i området, ud over lufthavnen selv, der sammen med ændringerne af lufthavnen kan medføre en øget påvirkning af miljøet. Det vurderes at de væsentligste miljøforhold er spildevandsbelastning

medfører en påvirkning af miljøet (Kumulative forhold):					og støj. Spildevandsbelastning Der forventes en stigning i spildevandsafledningen i området (primært sanitært spildevand) i forhold til det nuværende niveau. Denne stigning vurderes dog at kunne rummes indenfor de eksisterende rammer, herunder spildevandsplanen og renseanlæggets udledningstilladelse. Det vurderes samtidigt, at projektet ikke vil medføre ændring i spildevandets sammensætning. Mængden af tag- og overfladevand vil øges som følge af etableringen af nye befæstede arealer. Den hydrauliske belastning af recipienten vurderes dog at forblive uændret. Sammenlignet med de eksisterende forhold vurderes tag- og overfladevandets sammensætning at blive forbedret, idet spildevand fra deicing- og vaskepladsen fremover vil blive tilsluttet spildevandssystemet, når pladserne er i brug. Beregninger af udledning af miljøfremmede stoffer tager højde for de koncentrationer, der allerede findes i recipienten. Det vurderes, at miljøkvalitetskravene (MKK) ved udløbspunkterne vil kunne overholdes. Støj Der er udarbejdet støjberegninger for flystøj og der udarbejdes beregning for terminalstøj. Der sker ikke ændringer af antallet af starter og landinger eller af støjende terminalaktiviteter. På denne baggrund vurderes det, at der ikke er andre projekter eller aktiviteter i området, som – sammen med det ansøgte projekt – vil medføre væsentlig påvirkning af miljøet.
40. Er der andre kumulative forhold?				X	

41. Den forventede miljøpåvirknings geografiske udstrækning i areal:					Miljøpåvirkningen er lokal, hvor der foregår bygge- og anlægsarbejde.
42. Omfanget af personer der forventes berørt af miljøpåvirkningen:					Moderniseringen af Sønderborg Lufthavn ændrer ikke på antallet af starter og landinger eller banelængde og det er Sønderborg Kommunes vurdering, at ændringerne, som følge af moderniseringen, ikke vil medføre en væsentlig miljøpåvirkning af personer.
43. Vil den forventede miljøpåvirkning række ud over kommunens område:				X	
44. Vil den forventede miljøpåvirkning berøre nabolande:				X	
45. Forventes miljøpåvirkningerne at kunne være væsentlige – Enkeltvis: Eller samlet:				X X	
46. Må den samlede miljøpåvirkning betegnes som kompleks:				X	Den samlede miljøpåvirkning betegnes ikke som kompleks. Ændringen på virksomheden medfører velkendte påvirkninger, som er almindelige ved nedrivning af bygninger, etablering af bygninger og belægninger mv.
47. Er der stor sandsynlighed for miljøpåvirkningen:				X	Påvirkningen vil ske, hvis ændringen gennemføres. Det er Sønderborg Kommunes vurdering, at den samlede miljøpåvirkning er begrænset.
48. Miljøpåvirkningens: Varighed:					Projektet er ikke midlertidigt, dog er anlægsfasen midlertidig.

Hyppighed: Reversibilitet:					Påvirkninger anses af blivende karakter for det oprindelige miljø, hvis projektet senere opgives, idet der etableres faste bygningsafsnit, som – selvom de fjernes – ikke umiddelbart vil føre til en tilbagevenden til det oprindelige miljø. Bygningsmasser vil dog kunne nedrives. Der forventes således ikke anden påvirkning end fysisk påvirkning i form af bygninger og befæstede arealer. Andre påvirkninger som eksempelvis støj, vil derimod være reversible, såfremt projektet bringes til ophør.
Konklusion					
Giver resultatet af screeningen anledning til at antage, at det ansøgte projekt vil kunne påvirke miljøet væsentligt således, at det er omfattet af krav om miljøvurdering (VVM-pligtigt):	Det vurderes, at det ansøgte og beskrevne projekt ikke er af et sådant omfang eller af en sådan karakter, at projektet må antages at kunne få en væsentlig indvirkning på det omgivende miljø, og derfor ikke omfattes af miljøvurderingspligt.				

Bilagsliste

Bilag 1– Oversigtskort

Bilag 2 – Kortbilag, situationsplan

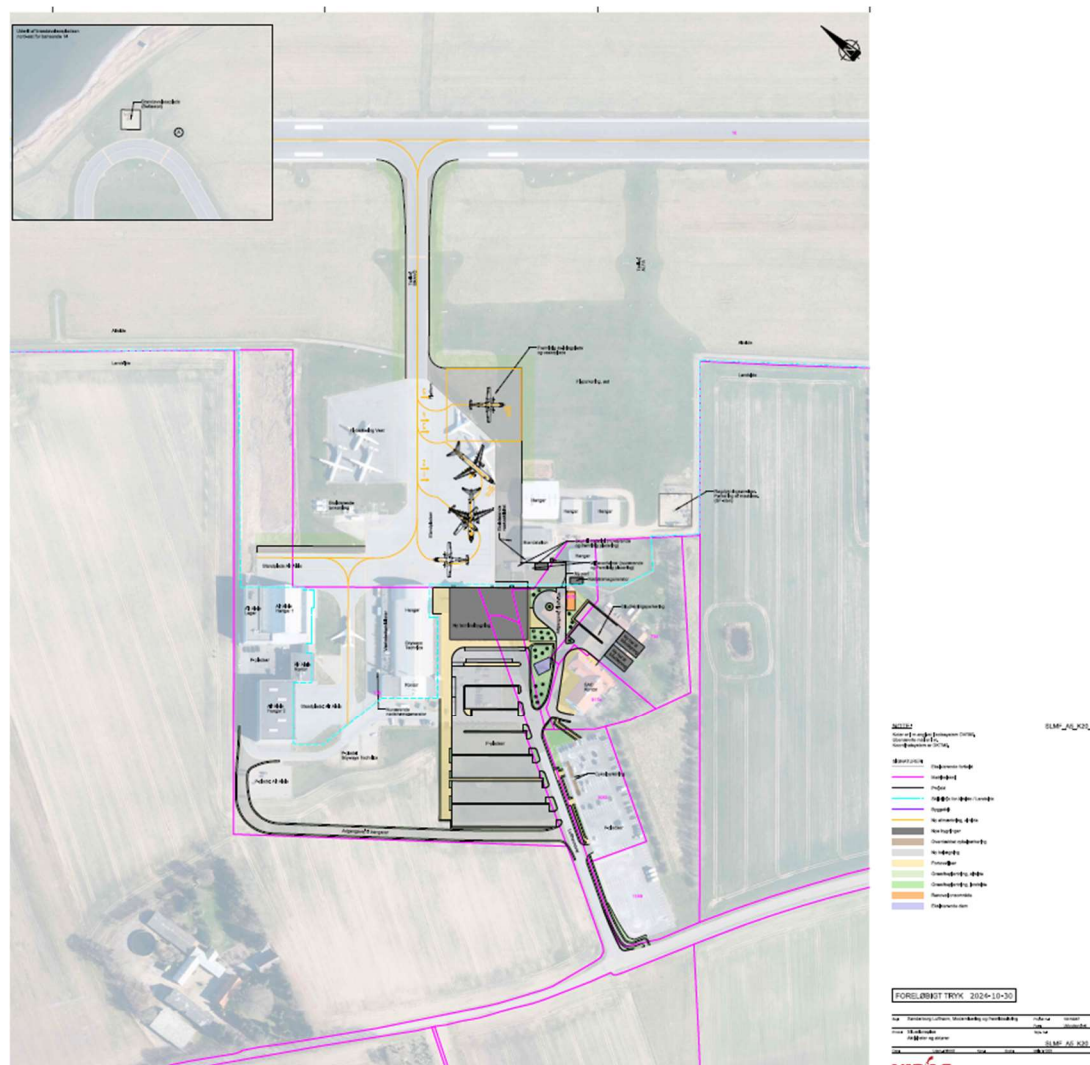
Bilag 3 - Forbrug af råstoffer og hjælpestoffer og mængder

Bilag 4 - Affaldstyper og mængder

Bilag 1– Oversigtskort



Bilag 2 – Kortbilag, situationsplan



Bilag 3 - Forbrug af råstoffer og hjælpestoffer og mængder

Råvare/hjælpestof	Produktnavn	Forbrug pr. år
De-icer og anti-icer til flyvingerne	Safewing MP 1 LFD (88)CLEANER	2.800 l (Ca. 400 L pr. fly)
Anti-icer, forebyggende, forhindrer isdannelse på flyets vitale dele.	Aviform L50	1.100 lL (Ca. 110-230 l pr. fly)
Glatførebekæmpelse, Anti-icing air-side, standpladser, taxivej og bane mv.	Aviform L50, flydende	13.000 l
Glatførebekæmpelse, Antiicing air-side, standpladser, taxivej og bane mv.	Viaform Granular, granulat	39.000 kg
Glatførebekæmpelse til nødsituationer, primært anti-icing af bane	Urea (under udfasning)	3.000 kg
Glatførebekæmpelse til land-side,	Vejsalt	5.000 kg
Flybrændstof	JET A1	Ca. 2.800.000 ¹⁷
Diesellole til tankning af lufthavnens køretøjer og driftsmateriel	-	10.000 l
Brandslukningsskum	Orchidex ME 3 %	1.000 l
Brandslukningsskum	BIOFOaM	200 l
Diesellole til væskebrande (brandslukningsøvelse)	-	500 l
Benzin til væskebrande (brandslukningsøvelse)	-	25 l
Røgvæske til røgdykningsøvelse	-	10 l
Sprinklervæske	-	120 l
Autoshampoo	-	50 l
Diverse olier til småvedligehold	-	20 l
Benzin til driftsmateriel, græsslåningsmaskiner mv.	-	1.000 l

¹⁷ [I 2022 var forbruget af flybrændstof 2.805.889 l og i 2023 var forbruget af flybrændstof 2.678.953 l.](#)

Glypsophat til ukrudstbekæmpelse	-	15-20 l
Ukrudstbekæmpelse	U46	10-15 l
Hydraulikolie	Aeroshell 41	80 l
Motorolie	Eastman turbo oil 2380	600 l
Motorolie	Mobil jetoil II	600 l
Fuel add.	Ice-5 fuel add	100 l
Hjulsmørring	Mobil grease 8hc 100	10 kg
Afrensning efter polering	Isopropylalkohol	500 l
Gulvvask	Areo Sense floor cleaner	50 l
Gulvvask, brandstation	FLOOR CLEAN HD	40 l
Gulvvask, hangarer (Air Alsie)	HANGAR FLOOR CLEANER	25 l
Tørvask af vinger inden polering	Air frame cleaner	70 l
Tørvask af fly	Drywash	40 l
Nushine 11s iss	Polering	30 kg
Gulvvask	Tegral forte	50 l
Rensebar, lukket system	BIO-CIRKLE	40 l
Vask af fælge	Super Bee 210	150 l
Fortynder	Cellulose fortynder	1.200 l
Maling	Flymaling	650 l
Hærdner	Malingshærdner	350 l
Fortynder	Malingsfortynder	300 l
Sæbe til udvendig vask af fly	Super Bee 210	250 l
Sæbe til industrivaskemaskine	Cee Nee 952	900 l
Sæbe til vask af hjulfælge	Super Bee 300	500 l
Affedtningsmiddel (fx affedtning af landingsstel)	M01240	250 l

Lim grunder (leadings edges)	Bostik 9252	40 l
Lim (leading edges)	Bostrik 2402	100 l
Lim (leading edges)	3M EC1300L	10 l
Vinduesspray til indvendig pudsning af vinduer	Produkter påføres vinduer indvendigt, og tørres af med fiberklud. Klude vaskes i vaskemaskine, der opstilles i klargøringsshal.	
Produkt til "tør-vask" af biler	Produktet anvendes udvendigt på bilerne, og påføres med en fiberklud. Der anvendes ikke vand. Klude vaskes i vaskemaskine, der opstilles i klargøringsshal.	
Insektfjerner	Insektfjerner sprayeres på forenden af biler, i sommerhalvåret, inden vask af bilerne	
Autoshampoo	Autoshampoo til bilvask når det ikke er tilstrækkeligt med tør-vask, dvs. når de er meget beskidte	

Bilag 4 - Affaldstyper og mængder

Sønderborg Lufthavn	
Affaldstype	Kapacitet [l/år]
Stort metal	12.000
Farligt affald, plastfade	7.200
Farligt affald, plastfade med spuns	2.400
Stort brændbart	96.000
Bølgepap	72.000
Madaffald	5.760
Restaffald	18.480
Glas	4.810
Pap/papir	17.160
Metal, mindre dele	9.620
Plast	17.160

Air Alsie	
Affaldstype	Mængde [kg/år]
Affald til sortering	50
Blandet hård plast (m/PVC)	838
Blandede småbatterier	60
Blandet malingsaffald	126

Bølgepap	3.390
Elektronisk affald	85
Fast organisk affald	147
Faste olieprodukter	217
Flasker og glasemballage	440
Jern og metal	490
Organisk affald i emballage	6.260
Papir, blandet	820
Plastfolie, 1B	930
Småt brændbart affald	10.820
Spildolie, herunder jetfuel	620

Skyways Technics	
Affaldstype	Mængde [kg/år]
Farve og malingsemballage	343
Blandet kontorpapir	747
Spraydåser	45
Shredder – Formateriale	373
Olieholdigt fast affald	51
Spildolie	98

Shredder- formateriale	165
Spildolie	375
Farve- og malingsemballage	87
Olieholdigt fast affald	22
Limaffald, fugemasse, fast	225