

MILJØKONSEKVENSVURDERING FOR UDVIDELSE AF FLYVESTATION SKRYDSTRUP

AFGRÆNSNINGSRAPPORT/ FINAL VERSION

INDHOLD

1	Indledning	1
1.1	1. Offentlighedsfase	3
2	Projektbeskrivelse	3
2.1	Ny bebyggelse og infrastruktur	3
2.2	Ændret drift	4
3	Miljøvurderingsloven samt afgrænsning af miljøkonsekvensvurdering	5
3.1	Projektets forhold til miljøvurderingsloven	5
3.2	Grundlag for afgrænsningen	5
3.3	Referencescenarie (0-alternativ)	6
3.4	Øvrige alternativer	6
3.5	Projektområdets afgrænsning	6
3.6	Vurderingsmetode til miljøkonsekvensrapporten	7
3.7	Sandsynlige væsentlige påvirkninger	8
3.8	Evalueringskriterier, indikatorer og databehov	15

1 Indledning

Indenfor en årrække, vil Flyvestation Skrydstrup modtage nye kampfly (F-35), som herefter skal have base på flyvestationen. F-35 kampfly skal, jævnfør den politiske aftale, kunne løse de samme opgaver, som de nuværende F-16 kampfly, herunder indgå i den nationale opgaveløsning fra 2023 og efterfølgende kunne udsendes i internationale operationer.

PROJEKTNR.	DOKUMENTNR.				
A098525	A098525-002				
VERSION	UDGIVELSESDATO	BESKRIVELSE	UDARBEJDET	KONTROLLERET	GODKENDT
3.0	27.09.2018	Afgrænsning af miljøkonsekvensvurdering	LHJN/JOKC	LBHN	LBHN

I forbindelse med ankomsten af de nye kampfly er der behov for at etablere hangaretter, baneanlæg og servicefaciliteter på flyvestationen. Den nye flytype vil også medføre ændrede forhold omkring flystøj grundet ny type fly med anden motor, og ændrede operationsmønstre, herunder antal flyoperationer, banebe-nyttelsen og flyveprofiler. Ændringerne i støjforhold forventes både lokalt og i et større område omkring flyvestationen.

Forsvarsministeriets Ejendomsstyrelse ønsker med udgangspunkt i ovenstående at få belyst miljøpåvirkningerne på Flyvestation Skrydstrup og i nærområdet ved at udarbejde en VVM-lignende undersøgelse (herefter kaldet miljøkonsekvensvurdering). I en miljøkonsekvensvurdering ses på, hvilke miljøkonsekvenser et projekt måtte medføre, og om det er muligt at afværge, mindske eller undgå alle eller nogle af miljøkonsekvenserne. Miljøkonsekvensvurderingen følger miljøvurderingslovens principper for vurdering af konkrete projekter.

Denne afgrænsningsrapport har til formål at sætte rammerne for den følgende miljøkonsekvensvurdering. Dels i forhold til hvilke miljøemner der kan påvirkes, dels i forhold til metode, geografisk udbredelse og detaljeringsgrad.

Der har været foreslået forskellige placeringer for det nye anlæg og den oprindeligt ansøgte placering nordvest for flyvestationen er fravalgt bl.a. grundet støjmæssige udfordringer i forhold Skrydstrup by, se oversigtskort nedenfor.

Miljøkonsekvensrapporten vil kort redegøre for de fravalgte alternativer, som en del af den projektilpasning, der er sket undervejs i forløbet.



Figur 1 Oversigtskort over tidligere foreslået placering sammenholdt med hoved-forslaget ("Ny placering").

1.1 Offentlighedsfase

Forsvarsministeriets Ejendomsstyrelse har udsendt "Afgøringsrapport for miljøkonsekvensvurdering af ændringer og udvidelser på Flyvestation Skrydstrup" i høring af 2 omgange: Den 15. maj 2018 blev den fremsendt til Erhvervsministeriet, Kulturministeriet, Transport-, Bygnings- og Boligministeriet samt Miljø- og Fødevareministeriet og den 16. maj 2018 til Haderslev Kommune begge med høringsfrist den 30. maj 2018.

Efterfølgende blev rapporten den 6. juni 2018 sendt i offentlig høring via Fighter Wing og Ny Kampfly kontorets hjemmesider med frist for indsendelse af høringssvar den 30. juli 2018.

Der fremkom 2 høringssvar fra myndigheder og 3 høringssvar fra borgere. Høringssvarene og betydning i forhold til afgrænsningen ses af bilag A. Da miljøvurderingen sker frivilligt har Forsvarsministeriets Ejendomsstyrelse vurderet høringssvarenes indvirkning på afgrænsningen.

2 Projektbeskrivelse

Projektet udgøres af en anlægsfase, hvor nye hangarer (hangaretter), ny infrastruktur, støjvolde og hegn anlægges og en driftsfase, hvor området rummer ny bebyggelse/ infrastruktur samt en ændret drift (flyveoperationer, træning, værkstedsaktiviteter, trafikale ruter til/fra baneanlæg, tankning mv.).

2.1 Ny bebyggelse og infrastruktur

Bebyggelser

Der etableres en række hangaretter med plads til F-35 flyene. Hangarettene etableres med plads til fly, men skal også indeholde mandskabsfaciliteter, værksteder, lager og kontor. Der etableres tillige mulighed for tankning og vask af flyene. Der ses en principskitse for opbygningen på arealet nedenfor.

Overfladevand fra tage og befæstede arealer nedsives, mens spildevand fra hangareterne (vand fra vask mv. og toiletter) vil blive håndteret delvist ved inddampning og delvist ved afledning til eksisterende renseforanstaltninger.



Figur 2 Principskitse over området til nye hangareter til F-35 kampfly i flyvestationens sydvestlige område.

Befæstede arealer

Hangareterne etableres på et areal på ca. 10 ha, hvoraf en del befæstes. Arealet forbindes til landingsbanerne mod nordøst. Der vil også etableres et parkeringsareal.

Støjvold

Der er i de indledende beregninger af terminalstøj forudsat opførelse af en ca. 13 m høj støjvold. Støjskærmens udførelse og placering vil medføre en støjdæmpende effekt, men også en mulig landskabelig påvirkning, se endvidere i afsnit 3.7.8 nedenfor.

2.2 Ændret drift

Flyvestationen skal – som i dag for F-16 kampflyene – kunne håndtere den daglige vedligeholdelse, herunder klargøring, afsendelse og modtagelse af kampfly.

Der vil derudover være de på flyvestationen eksisterende aktiviteter såsom værkstedsfaciliteter til kørende materiel.

Når de eksisterende F-16 kampfly udskiftes med nye F-35 kampfly vil det betyde, at støjubredelse og støjniveauer ændres i forbindelse med ændret frekvens i flyvninger og operationsmønstre. Miljøkonsekvensrapporten vil beskrive ændringerne i flyvemønstre og flyveje omkring Flyvestation Skrydstrup i den endelige fase, hvor F-35 flyene er fuldt indfaset.

3 Miljøvurderingsloven samt afgrænsning af miljøkonsekvensvurdering

3.1 Projektets forhold til miljøvurderingsloven

Projektet er omfattet af lovbekendtgørelse om miljøvurdering af planer og programmer og af konkrete projekter (VVM), nr. 1225 af 25. oktober 2018, bilag 2, punkt 13:

"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)".

Anlægget, som ændres, er opført på bilag I punkt 7a (*Nyanlæg af jernbaner til fjerntrafik samt lufthavne med start- og landingsbane på mindst 2.100 m*). Flyvestationen er anlagt, før VVM-direktivet blev vedtaget, og der er derfor ikke udført VVM af den eksisterende flyvestation.

Anlæg og ændringer på flyvestationen er dog ikke omfattet af loven, da denne ikke finder anvendelse jf. lovens § 4, da projektet alene tjener et nationalt forsvarsformål. Forsvarsministeriet har dog valgt at gennemføre en vurdering af miljøkonsekvenserne i lighed med miljøvurderingslovens hensigt.

3.2 Grundlag for afgrænsningen

En afgrænsning er en tidlig fastlæggelse af dels, hvad miljøkonsekvensrapporten (tidligere VVM-redegørelsen) forventes at indeholde, dels i forhold til rapportens fokus og detaljeringsgrad. Afgrænsningsrapporten er en vigtig forudsætning for den følgende udarbejdelse af miljøkonsekvensrapporten.

I miljøkonsekvensrapporter ses der bredt på miljøet. I lovbekendtgørelse nr. 1225 af 25. oktober 2018 af lov om miljøvurdering af planer og programmer og af konkrete projekter (VVM) er det defineret med en række miljøemner. Disse er: Befolkningen og menneskers sundhed, biologisk mangfoldighed med særlig vægt på arter og naturtyper, jordarealer, jordbund, vand, luft og klima, materielle goder, kulturarv og landskab samt samspillet mellem ovenstående faktorer.

Afgrænsningen af de sandsynlige og væsentlige miljøpåvirkninger gennemføres i henhold til disse miljøemner. Afgrænsningen gennemføres for at identificere de emner, hvor der kan være sandsynlighed for en væsentlig miljøpåvirkning, og som derfor skal vurderes nærmere i miljørapporten. Hvis et eller flere miljøemner ikke forventes at blive påvirket væsentligt og derfor ikke vil indgå i miljøkonsekvensrapporten, vil det blive beskrevet. Endelig indeholder afgrænsningen en beskrivelse af det geografiske område, undersøgelserne og vurderingerne dækker.

Denne afgrænsning er udarbejdet med henblik på, at afgrænse miljøkonsekvensrapporten, herunder en identifikation af:

- > De miljøpåvirkninger, som bliver en konsekvens – direkte eller indirekte – af projektet.
- > Fastlægge den overordnede vurderingsmetode for miljøkonsekvensrapporten.
- > Afgrænsning af miljøemner, hvor der med nuværende viden om projektet vurderes ikke at være en væsentlig påvirkning.
- > Fastlæggelse af databehov og metode for de enkelte miljøemner.

Der vil desuden blive udarbejdet et plangrundlag i form af en anlægslov for det nye område, som inddrages til projektet. Miljøkonsekvensrapporten indgår som baggrundsmateriale til arbejdet med anlægsloven.

3.3 Referencescenarie (0-alternativ)

Miljøkonsekvensrapporten skal indeholde en beskrivelse af de relevante aspekter af den aktuelle miljøstatus (referencescenarie) og en kort beskrivelse af dens sandsynlige udvikling, hvis projektet ikke gennemføres.

Som grundlag for beskrivelse af referencescenariet anvendes viden om den nuværende drift fra miljøredegørelser, nyere kortlægninger, miljøhistoriske undersøgelser, forureningsundersøgelser samt gældende miljøgodkendelse for Flyvestation Skrydstrup.

3.4 Øvrige alternativer

Miljøvurderingsloven fastlægger, at miljøkonsekvensrapporten skal beskrive rimelige alternativer, som bygherren har undersøgt, og som er relevante for projektet og dets særlige karakteristika, og en angivelse af hovedårsagerne til den valgte løsning under hensyntagen til projektets indvirkninger på miljøet.

I processen frem til en endelig beslutning af placering af hangarretterne, er der udført terminalstøjberegninger på 7 placeringer. Der vil kort blive redegjort for de 7 placeringer, som en del af den projektilpasning, der er sket undervejs i forløbet. Den valgte placering, som beskrives i miljøkonsekvensrapporten, er den placering, som giver mindst terminalstøj hos de omkringliggende naboer.

Miljøkonsekvensrapporten vil på baggrund af ovenstående gennemførte proces ikke omfatte en vurdering af øvrige alternativer, ud over den foreslåede løsning.

Såfremt flystøjberegningerne viser behov for vurdering af alternative flyvemønstre eller lignende, vil dette behandles under det relevante emne.

3.5 Projektområdets afgrænsning

Projektområdet afgrænses til det areal på flyvestationen, der inddrages til etablering af faciliteter til F-35 kampflyene (se figur 1 og 2).

Miljøkonsekvensområdet afgrænses for de enkelte miljøemner i forhold til det areal, der kan blive påvirket af miljøpåvirkningernes udbredelse. Denne afgrænsning fastlægges i forbindelse med gennemførelse af miljøkonsekvensvurderingen.

3.6 Vurderingsmetode til miljøkonsekvensrapporten

Til miljøkonsekvensvurderingerne vil følgende begreber og metode blive anvendt:

- > **Ingen/ubetydelig påvirkning:** Det vurderes, at der er ingen eller kun en ubetydelig påvirkning af miljøet. *Afværgeforanstaltninger er ikke nødvendige.*
- > **Lille påvirkning:** Der vurderes at være en påvirkning af kort varighed, i et lille område eller uden særlige interesser. *Afværgeforanstaltninger er ikke nødvendige.*
- > **Middel påvirkning:** Der vurderes at være en påvirkning af en vis varighed, i et område af en vis størrelse eller med særlige interesser. *Afværgeforanstaltninger eller projektilpasninger overvejes.*
- > **Væsentlig påvirkning:** Der vurderes at være en påvirkning af lang varighed, i et stort område eller med væsentlige interesser. *Det vil blive vurderet, om påvirkningen kan undgås ved at ændre projektet, mindskes ved at gennemføre afværgeforanstaltninger, eller om der kan kompenseres for påvirkningen.*

Varigheden af en påvirkning samt størrelsen af det påvirkede område, vurderes individuelt for hvert miljøemne. De sandsynlige væsentlige miljøpåvirkninger vil blive beskrevet og vurderet og, i det omfang det er muligt, også vist gennem illustrationer, kort, m.v.

3.7 Sandsynlige væsentlige påvirkninger

I dette afsnit angives hvilke påvirkninger, det forventes at projektet medfører for de enkelte miljøfaktorer. Det vurderes samtidig, om det kan udelukkes, at projektet vil medføre en væsentlig påvirkning på de enkelte miljøemner. I Tabel 1 ses en oversigt over miljøemnerne. Baggrunden for oversigten er forklaret i afsnittene 3.7.1 til 3.7.8.

Tabel 1 Opsamling af miljøemner og forventede miljøpåvirkninger. Det er angivet, om en væsentlig påvirkning kan eller ikke kan udelukkes, eller om det forventes.

Miljøfaktor	Påvirkning	Væsentlighed
Befolkning og menneskers sundhed	<ul style="list-style-type: none"> > Støj fra flytrafik og terminalaktiviteter > Støj og gener fra anlægsfase > Restriktioner i/ændret anvendelse af omgivende rekreative områder (støjpåvirkning) 	<ul style="list-style-type: none"> > En væsentlig påvirkning forventes > En væsentlig påvirkning kan ikke udelukkes > En væsentlig påvirkning kan ikke udelukkes
Biologisk mangfoldighed, naturtyper og arter	<ul style="list-style-type: none"> > Påvirkning på beskyttede naturtyper, Natura 2000 eller bilag IV-arter i anlægsfasen > Øget kvælstofdeposition til ammoniakfølsom skov. 	<ul style="list-style-type: none"> > Kan udelukkes > En væsentlig påvirkning kan ikke udelukkes
Jordarealer/jordbund	<ul style="list-style-type: none"> > Inddragelse af landbrugs-/naturareal > Håndtering af jord 	<ul style="list-style-type: none"> > Kan udelukkes > En væsentlig påvirkning kan ikke udelukkes
Vand	<ul style="list-style-type: none"> > Håndtering af overfladevand fra befæstede arealer > Håndtering af spildevand 	<ul style="list-style-type: none"> > En væsentlig påvirkning kan ikke udelukkes > Kan udelukkes
Luft og klima	<ul style="list-style-type: none"> > Påvirkning af lokal luftkvalitet > Påvirkning af klima 	<ul style="list-style-type: none"> > Væsentlig påvirkning kan ikke udelukkes > Kan udelukkes
Materielle goder	<ul style="list-style-type: none"> > Påvirkning af boligmarkedet og ejendomsværdi > Påvirkning på husdyr 	<ul style="list-style-type: none"> > En væsentlig påvirkning kan ikke udelukkes > En væsentlig påvirkning kan ikke udelukkes
Kulturarv og arkæologi	<ul style="list-style-type: none"> > Påvirkning af synlige kulturarvselementer > Arkæologi 	<ul style="list-style-type: none"> > Kan udelukkes > En væsentlig påvirkning kan ikke udelukkes
Landskab	<ul style="list-style-type: none"> > Visuel påvirkning 	<ul style="list-style-type: none"> > En væsentlig påvirkning kan ikke udelukkes

3.7.1 Befolkningen og menneskers sundhed

Problemafgrænsning

Miljøpåvirkninger i forhold til befolkning og menneskers sundhed vil typisk være forbundet med støj, trafik (herunder sikkerhed og luftkvalitet) samt rekreative forhold.

I anlægsfasen vil anlægsarbejdet medføre støj i nærområdet. Støj fra anlægsaktiviteterne vil indgå i miljømiljøkonsekvensrapporten, og være begrænset til trafikstøj i forbindelse med anlægsarbejder og materialetransport. Anlægsfasen vil strække sig over en årrække på 1-2 år. Anlægsarbejder vil foregå indenfor flyvestationens eget areal og i en stor afstand til naboer. Det forventes desuden ikke, at der skal udføres væsentlige støjende arbejder som spunsning, pælefundering eller lignende. Der skal dog leveres en del vognlæs jord til opbygning af støjvolde. Dette vil medføre tung trafik til og fra projektområdet, som kan påvirke omgivelserne i form af støj og trafikale forhold.

I driftsfasen vil den nye kampflytype medføre en øget støjbelastning ved flyvninger og træningsaktiviteter/opstarter ved flyvestationen. Støjniveauerne for flystøj forventes at overskride støjgrænserne. Sweco Danmark A/S gennemfører støjberregninger for støjkonsekvenser i driftsfasen. Der henvises til støjrapporten for nærmere beskrivelse af projektets støjkluder og -konsekvenser.

Påvirkning af luftkvalitet, som følge af flyvning med den nye kampflytype, er behandlet i afsnit 3.7.5 Luft og Klima.

Projektet vil ikke medføre direkte (fysiske) påvirkninger på rekreative forhold eller fælles grønne områder. Der kan dog være indirekte gener forbundet med ændret støjniveau og det vil undersøges, om den ændrede drift vil have påvirkninger ud over flyvestationens areal i forhold til rekreative områder i nærområdet.

Påvirkninger på befolkning og menneskers sundhed vil således blive vurderet i forhold til støj med fokus på støjbelastning, overskridelse af støjgrænser for boliger og omgivelserne i øvrigt.

Der er tillige fremsat et ønske om at undersøge støjs – specielt flystøjs – indvirkning på børns sundhed og trivsel.

Metode

Støj i anlægsfasen vil blive vurderet kvalitativt på grundlag af oplysninger om behovet for jordtransport, jf. afsnit 3.7.3, transportveje for anlægstrafik samt en beskrivelse af anlægsperiodens længde og de daglige arbejdstider.

Sweco Danmark A/S udfører støjberregninger, der udføres og vurderes i henhold til Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier. Konklusionerne vil indgå som grundlag for vurderingerne af befolkning og sundhed. Til vurderingen vil støjforhold fra flyvestationens nuværende F-16 kampfly endvidere blive brugt som sammenligningsgrundlag.

Vurderingen af påvirkningen på rekreative forhold vil ske ud fra de beregnede støjkonturer og de arealmæssige udpegninger, der findes indenfor disse.

Støjpåvirkning og dennes indflydelse på børns trivsel og sundhed undersøges ud fra eksisterende viden på området, og på den baggrund vurderes børns påvirkning af støj generelt. Om muligt holdes det op imod grænseværdierne for støj.

Kilder

- > Antallet af transporter ud fra behovet for jordtransport og anlægsfasens varighed.
- > Støjrapport for fly- og terminalstøj, udarbejdet af Sweco Danmark A/S.
- > Udlagte arealer jf. Haderslev Kommune Kommuneplan 2017.

3.7.2 Biologisk mangfoldighed, naturtyper og arter

Problemafgrænsning

I anlægsfasen er de potentielle påvirkninger relateret til støj og trafik fra anlægsarbejde samt inddragelse af areal til befæstelse og bygninger.

Der findes ifølge miljøportalen ingen beskyttede naturområder indenfor projektområdet, ej heller i umiddelbar nærhed. Indenfor en radius af 2 km findes et antal vandhuller, et beskyttet vandløbssystem og et overdrevsareal. Ingen af disse arealer vil blive direkte berørt.

Projektet medfører rydning af træer, men da der er tale om forholdsvis ung skov fra 1996 af eg og lærk, vurderes det ikke at kunne påvirke bilag IV-arter. Øvrige bilag IV-arter vurderes ligeledes ikke at kunne påvirkes af projektet.

Det nærmeste Natura 2000 område ligger ca. 5 km øst for projektområdet, og vurderes derfor ikke at blive påvirket.

Da projektet er indenfor skovbyggelinjen vil dette beskrives i miljøkonsekvensrapporten.

I forhold til kvælstofdeposition vurderes påvirkningen at være uvæsentlig, da erfaring fra f.eks. kraftværker viser, at det kræver meget høje årlige kildestyrker, før der er væsentlig kvælstofdeposition. Vurderingen vil dog omfatte en kvalitativ vurdering af påvirkning på evt. ammoniakfølsom skov.

Indenfor det konkrete projektområde forventes projektet således ikke at medføre væsentlige miljøpåvirkninger på biologisk mangfoldighed, naturtyper og arter, og påvirkninger i anlægsfasen vil ikke blive vurderet nærmere.

Miljøpåvirkninger i driftsfasen er primært forbundet med støj, luftforurening og visuelle forstyrrelser. Effekten på biologisk mangfoldighed, naturtyper og arter vil blive vurderet i henhold til habitatdirektivets og fuglebeskyttelsesdirektivets anvisninger.

Metode

Der vil blive foretaget en besigtigelse af potentielt ammoniakfølsom skov for at vurdere kvaliteten af denne. Hvis der er tale om ammoniakfølsom skov, så vurderes forventede værdier for kvælstofdeposition (se afsnit 3.7.5 om luft og klima) i forhold til tålegrænser for skov.

Kilder

- > Danmarks Miljøportal.

3.7.3 Jordarealer og jordbund

Problemafgrænsning

De nye anlæg vil omfatte et areal, som er beliggende indenfor flyvestationens eget område. Projektområdet er indenfor et område med særlig drikkevandsinteresser (OSD) og nitratfølsomt indvindingsområde og påvirkning på grundvand skal derfor vurderes, se endvidere afsnit 3.7.4.

I forbindelse med anlæggelse af de nye hangaretter, veje og støjvolde, vil der være behov for håndtering af større mængder jord. Jf. valgt for den endelige placering kan der være jordforurening i området. Eventuel overskudsjord kan, så vidt muligt, søges anvendt internt på området. Dog skal der benyttes større mængder jord til etablering af støjvoldene, og det kan blive nødvendigt, at køre jord ind til området.

Jordarealer og jordbund vil derfor blive vurderet i miljøkonsekvensvurderingen med fokus på mængder af jord, og eventuelt forurenede jord, som skal håndteres.

Metode

Omfang af jordhåndtering estimeres ud fra de oplysninger om anlægsarbejde og etablering af støjvolde, der er til rådighed på tidspunkter for miljøkonsekvensvurderingen. Konsekvenserne i form af trafik, støj- og støvgener beskrives kvalitativt.

Kilder

- > Danmarks Miljøportal.
- > Haderslev Kommunes Kommuneplan 2017.
- > Region Syddanmarks forureningsdatabase.
- > Forsvarsministeriets Forureningsdatabase.

3.7.4 Vand

Problemafgrænsning

Omkring de nye hangaretter anlægges asfalterede områder og veje, hvorfra regnvand planlægges at skulle nedsives. Projektområdet ligger indenfor et område med særlige drikkevandsinteresser (OSD), hvor grundvandet i særlig grad skal beskyttes.

Spildevand afledes til eksisterende renseforanstaltninger, og vurderes ikke at medføre væsentlige påvirkninger. Spildevand og afledningsforhold vil blive vurderet mht. hydraulisk kapacitet af renseanlæg og afløbssystem i samarbejde med Provas.

Vand vil blive vurderet i forhold til påvirkning af grundvand, som følge af nedsivning.

Metode

Overfladevand vil blive vurderet i forhold til påvirkning af grundvand, som følge af nedsivning. Hvis der anvendes lettere forurenede jord til støjvolde medtages dette i vurderingen.

Påvirkning af grundvand vil blive vurderet kvalitativt på basis af data for eventuelle indholdsstoffer i overfladevandet ved nedsivning, sammenholdt med eksisterende viden om grundvandets sårbarhed i området.

Kilder

- > Forsvarsministeriets Ejendomsstyrelses data om indhold af miljøfremmede stoffer i overfladevandet fra tilsvarende eksisterende anlæg.
- > Oplysninger fra Haderslev Kommune om grundvandsbeskyttelse i området.

3.7.5 Luft og klima

Problemafgrænsning

I anlægsfasen kan der forekomme lokale påvirkninger som følge af støv fra byggearbejdet, transport og oplagring af materiale mv. Projektområdet ligger med god afstand til nærmeste boliger og anlægsarbejdet vil være af begrænset varighed. Almindeligvis vil potentielle påvirkninger blive reduceret ved anvendelse af afværgeforanstaltninger såsom vanding, køreplader, afvask af maskiner mv.

I driftsfasen forventes de nye F-35 kampfly at kunne påvirke luftkvaliteten i mindre grad og i lokalt omfang. Der vil ud fra flyvemønster og flyvehypighed blive lavet en indledende kvalitativ vurdering af, hvilken betydning de nye kampfly har for luftkvaliteten sammenlignet med de nuværende F-16 kampfly. Umiddelbart forventes det ikke, at kampflyene har en særlig betydning lokalt i området. Dette skyldes dels den store spredning på grund af høj røggastemperatur, høj hastighed og at udledningen ikke foregår kontinuert, men i kortere intervaller, hvorfor en egentlig opkoncentrering ikke vil finde sted. Undersøgelser fra lufthavne viser niveauer af f.eks. PAH på 1/10 af grænseværdien og her er udledningen langt hyppigere.

I forhold til klimatiske faktorer, forventes projektet ikke at medføre øget udledning af drivhusgasser og/eller luftforurening. Luft inddrages derfor i miljøkonsekvensrapporten, mens klimatiske faktorer ikke vurderes nærmere, se endvidere bilag A, afsnit A.1.

Et høringssvar påpeger lugtpåvirkning fra flybrændstof og dette vil medtages i miljøkonsekvensrapporten under emnet luft. Det vil blive vurderet kvalitativt og ud fra erfaringer fra lignende anlæg.

Metode

Lokale påvirkninger i anlægsfasen og mulighed for afværgeforanstaltninger beskrives kvalitativt ud fra erfaringer fra tilsvarende projekter.

Påvirkning af luftkvaliteten i driftsfasen vil vurderes kvalitativt på basis af data for F-16 kampfly og F-35 kampfly, spredningsforhold nær flyvestationen og nærhed til beboelse og andre sårbare recipienter. Der vil i vurderingen være fokus på området omkring flyvestationen, hvor kampflyene er nær overfladen i forbindelse med at de letter og lander.

Der vil som udgangspunkt ikke blive lavet spredningsberegninger, medmindre at den kvalitative vurdering viser et behov for dette. Vurderingen vil derimod baseres på tilgængelige data og erfaringer med F-16 kampfly og F-35 kampfly, erfaring fra lufthavne og generel erfaring med spredningsmønstre fra (diffus) lugtmission samt forbrændingsprocesser uden afværgeforanstaltninger på røggassen.

Kilder

- > The Danish Air Quality Monitoring Programme. Annual Summary for 2015.
- > Data for F-35 kampfly og F-16 kampfly.
- > Rapporter om luftkvaliteten i lufthavne.

3.7.6 Materielle goder

Problemafgrænsning

Udvidelse af flyvestationen og ikke mindst brugen af de nye F-35 kampfly vil kunne medføre ændringer for de nærliggende beboelsesejendomme, særligt i forhold til ejendomsværditab. Kompensation kan blive en mulig løsning, da støjgrænserne i visse områder eller på visse tidspunkter ikke vil kunne overholdes med den nye kampflytype. Støj som miljøpåvirkning vil blive behandlet særskilt i miljøkonsekvensrapporten.

De nye hangaretter samt støjvold vil potentielt være synlige fra randbebyggelsen i den vestlige del af Skrydstrup og kan medføre en ændring af udsigten over det åbne landskab. De visuelle konsekvenser af flyvestationens udvidelse er behandlet under miljøemnet landskab.

Miljøemnet materielle goder vurderes derfor i forhold til sammenhæng mellem huspriser og det ændrede støjbillede. Det vurderes derudover, om ændring af

flyveje vil give anledning til påvirkning af adfærd og udbytte hos produktionshusdyr, som ikke tidligere har oplevet støj.

Metode

Det vurderes, hvorvidt forskellen i støjniveauet mellem F-16 kampfly og F-35 kampfly vil give anledning til påvirkning af boligmarkedet. Dette gøres på baggrund af eksisterende undersøgelser/modeller fra tilsvarende projekter. På baggrund af en analyse af eksisterende litteratur laves overordnet beregning af, hvorledes huspriserne omkring flyvestationen vil blive påvirket af ændringen i støjniveauet.

Vurderingen af påvirkningen på husdyr baseres på kendt viden og eksisterende undersøgelser af støjpåvirkning hos produktionshusdyr. Landbrugseksperter på området vil bistå med vurderingen.

Kilder

- > Viden om ejendomspriser og erfaring fra lignende projekter i henhold til modellering af projektets påvirkning af boligmarkedet.
- > Rapport om støjpåvirkning af produktionshusdyr udarbejdes af Aarhus Universitet.

3.7.7 Kulturarv og arkæologi

Problemafgrænsning

Projektområdet rummer ikke arealer af kulturhistorisk eller arkæologisk interesse, fredninger, kendte fortidsminder eller beskyttede sten- og jorddiger. Hverken gravhøje eller arealer indenfor beskyttelseslinjerne berøres af projektet. Der findes ligeledes ingen kirker eller beskyttelseslinjer indenfor eller i umiddelbar nærhed til projektområdet. På baggrund af dette, vurderes kulturarv ikke at blive væsentligt påvirket og vurderes derfor ikke yderligere.

Når et projekt anlægges på et nyt areal, vil der være sandsynlighed for, at området rummer fortidsfund gemt under jorden. I forbindelse med udarbejdelse af miljøkonsekvensrapporten vil det være relevant at afklare nærmere omkring eventuelle arkæologiske forhold i området.

Metode og kilder

Det lokale museum – Museum Sønderjylland – vil blive kontaktet og bedt om en arkivalsk kontrol. Her vil museet foretage en vurdering af, hvorvidt det kan forventes, at der findes væsentlige fortidsminder indenfor området.

3.7.8 Landskab

Problemafgrænsning

De nye hangaretter samt støjvold vil potentielt være synlige fra randbebyggelsen i den vestlige del af Skrydstrup og kan medføre en ændring af udsigten over det åbne landskab.

De nye hangaretter med støjvolde vil fremstå som nye elementer i landskabet. Afhængig af beplantning, udformning, størrelse og placering vil de fremstå mere eller mindre dominerende i det flade og åbne landskab.

Flyvestationens udvidelse vil omfatte et område, der er delvist bebygget, men de landskabelige interesser vil blive inddraget i miljøkonsekvensrapporten, da der forventeligt vil være en markant ændring af det visuelle udtryk ved opførelse af hangaretterne og støjvolde/skærme.

Metode

Der vil blive udarbejdet visualiseringer af projektet, hvor fokus især vil være på de nye hangaretter, støjvolde, eventuel landskabelig bearbejdning og ny beplantning. Visualiseringerne vil kunne bruges til at sammenligne situationen i dag med projektets forventede udformning og indpasning. Det forventes, at der udarbejdes tre-fire visualiseringer fra området.

Der vil ikke blive udarbejdet en dybdegående landskabsanalyse, men de grundlæggende natur- og kulturgeografiske samt visuelle forhold vil blive beskrevet.

Visuel vurdering af påvirkninger i anlægsfasen vil ikke indgå særskilt, da der er tale om en relativt kort periode.

Kilder

- > Fotos fra området.
- > Oplysninger om projektets dimensioner med hensyn til omfang, placering og højde.
- > Visualiseringer.

3.8 Evalueringskriterier, indikatorer og databehov

I nedenstående tabel er der foreslået en række kriterier og indikatorer til brug for vurderingen af de sandsynlige væsentlige miljøpåvirkninger, der er identificeret i kapitel 3.7.1 til 3.7.8.

Tabel 2: Vurderingskriterier og indikatorer som vil indgå i miljøvurderingen.

Miljøfaktorer	Problemafgrænsning/fokus	Indikatorer	Metode	Datagrundlag
Befolkning og menneskers sundhed	<ul style="list-style-type: none"> > Støjpåvirkning fra F-35 kampfly, flystøj samt terminalstøj > Generelle støjgener fra anlægstrafik 	<ul style="list-style-type: none"> > Overskridelse af vejledende grænseværdier > Støjgener 	<ul style="list-style-type: none"> > Støjberregning for kampfly for flystøj samt terminalstøj (udføres af anden rådgiver) > Beskrivelse af støj fra tung transport 	<ul style="list-style-type: none"> > Datablade og støjberregning > Litteraturstudie ift. støjpåvirkning af børn
Biologisk mangfoldighed, flora og fauna	<ul style="list-style-type: none"> > Påvirkning af udpegningsgrundlaget for Natura 2000 > Støjpåvirkning ift. øvrig fauna (bilag IV arter) > Påvirkning på eventuel ammoniakfølsom skov 	<ul style="list-style-type: none"> > Risiko for støjpåvirkning af fauna > Øget kvælstofdeposition 	<ul style="list-style-type: none"> > Skrivebordanalyse > Resultater fra Natura 2000-væsentlighedsvurdering > Kvalitativ vurdering af kvælstofdeposition > Besigtigelse af potentiel ammoniakfølsom skov 	<ul style="list-style-type: none"> > Viden om effekter af støj på fauna > Data om betydning af kvælstofdeposition/tåle-grænser
Jordarealer/ jordbund	<ul style="list-style-type: none"> > Håndtering af jordmængder > Evt. håndtering af forurenede jord 	<ul style="list-style-type: none"> > Omfang af jordmængder > Karakter af evt. forurening > Behov for krav til jordhåndtering 	<ul style="list-style-type: none"> > Kvalitativ/kvantitativ 	<ul style="list-style-type: none"> > Danmarks Miljøportal > Region Syddanmarks forureningsdatabase > Forsvarsministeriets forureningsdatabase
Vand	<ul style="list-style-type: none"> > Nedsivning til grundvand 	<ul style="list-style-type: none"> > Typer og mængde af indholdsstoffer i overfladevand 	<ul style="list-style-type: none"> > Kvalitativ vurdering 	<ul style="list-style-type: none"> > Kendskab/data om indhold af miljøfremmede stoffer i overfladevand
Luftforurening	<ul style="list-style-type: none"> > Lokal påvirkning af luftkvaliteten fra nye flytyper 	<ul style="list-style-type: none"> > Ændring i luftkvaliteten 	<ul style="list-style-type: none"> > Kvalitativ vurdering 	<ul style="list-style-type: none"> > Datablade for F-35 kampfly
Materielle goder	<ul style="list-style-type: none"> > Ændringer i ejendomsværdier > Adfærdændringer hos husdyr 	<ul style="list-style-type: none"> > Risiko for fald i huspriser > Risiko for negative adfærdændringer 	<ul style="list-style-type: none"> > Litteraturstudie > Litteraturstudie 	<ul style="list-style-type: none"> > Eksisterende viden om ejendomspriser > Eksisterende viden om husdyr
Arkæologi	<ul style="list-style-type: none"> > Fortidsfund under jorden 	<ul style="list-style-type: none"> > Type og antal af eventuelle tidligere fund 	<ul style="list-style-type: none"> > Kvalitativ vurdering 	<ul style="list-style-type: none"> > Arkivalsk kontrol fra Museum Sønderjylland > Museets kendskab til området
Visuelle forhold (landskab)	<ul style="list-style-type: none"> > Visuelle ændringer, herunder ny bebyggelse 	<ul style="list-style-type: none"> > Indpasning af ny bebyggelse og jordvolde i landskabet 	<ul style="list-style-type: none"> > Visualiseringer 	<ul style="list-style-type: none"> > Kortblade og ortofotos > Visualiseringer fra området

Bilag A Høringssvar indkommet i 1. offentlighedsfase


A.1 Myndighedshøring

Der fremkom 2 høringssvar: Et fra Erhvervsministeriet og et fra Haderslev Kommune.


Erhvervsministeriet havde ikke nogen bemærkninger.

Haderslev Kommune havde følgende bemærkninger:

Emne	Høringssvar	FES bemærkning
Støj	<p>Rapporten beskriver, at der tages afsæt i et reference-scenarie, som tager udgangspunkt i den aktuelle miljø-status, herunder den gældende miljøgodkendelse fra 5. oktober 1999.</p> <p>Det gøres opmærksom på, at den gældende miljøgodkendelse giver dispensation for støjgrænser for flystøj ved flere boliger i det åbne land, for maksimalværdien $L_{A,max}$ over byområder om natten samt for støj fra motorafprøvninger, accelerationstests og trimninger. Dispensationerne bygger på FOFT støjrapport M-27-1996.</p> <p>Under punktet om "Befolkning og sundhed" i tabel 1 og tilhørende afsnit 3.7.1 er det beskrevet, at terminalstøj også undersøges. Det fremgår ikke tilsvarende tydeligt af tabel 2.</p>	<p>I tabel 2 er flystøj og terminalstøj slået sammen til "Støjpåvirkning fra F-35 kampfly".</p> <p>Da terminalaktiviteter også indbefatter andet end støj fra F-35, ændres teksten i tabel 2, så terminalstøj fremgår specifikt, selvom bidraget fra øvrige kilder ikke forventes at være så stort.</p>
Natur	<p>Projektet ligger inden for skovbyggelinjen – der skal redegøres for hvad man vil fortage i forhold til denne.</p> <p>Arealet syd for projektet er registreret som potentiel ammoniakfølsom skov. Hvis der kommer øget kvælstofudledning, skal der redegøres for dette, hvis skoven er ammoniakfølsom.</p> <p>I "Drifts- og plejeplan for Flyvestation Skrydstrup 2007-2021" er der på kortbilag, indtegnet naturtypen overdrev inden for projektområdet. http://www.ejendomsstyrelsen.dk/Publikationer/Documents/Flyvestation%20Skrydstrup%20drifts-%20og%20plejeplan%202007-21.pdf</p> <p>I rapporten står der, at der ikke er beskyttet natur inden for projektområdet ifølge DAI. Temaet på DAI er en vejledende registrering, og det skal derfor undersøges, om der findes beskyttet natur inden for projektområdet.</p>	<p>Medtages i miljøkonsekvensvurderingen.</p> <p>Medtages i miljøkonsekvensvurderingen.</p> <p>Det undersøges om der er beskyttet natur i projektområdet. At der i drifts- og plejeplanen er et område, som drives som overdrev, betyder ikke nødvendigvis, at det er beskyttet.</p>

Jord	<p>Hvis forsvaret anvender forurenede jord til deres jordvolde, kræver det en miljøgodkendelse.</p> <p>Området ligger indenfor et område med særlig drikkevandsinteresser. Samtidig er det nitratfølsomt indvindingsområde og således særligt følsomt overfor overfladeforurening. Derfor kan det eventuelt være problematisk med tilførsel af forurenede jord til fx støjvolde. Det kræver en konkret vurdering af et evt. projekt.</p>	<p>Miljøgodkendelse vil blive indhentet eller tilladelse vil blive givet som en del af anlægsloven.</p> <p>Dette vil blive udført i forbindelse med miljøgodkendelse/anlægslov.</p> <p>Medtages i miljøkonsekvensvurderingen.</p>
Grundvand	<p>Området ligger indenfor et område med særlig drikkevandsinteresser. Samtidig er det nitratfølsomt indvindingsområde og således særligt følsomt overfor overfladeforurening.</p> <p>I afsnit 3.7.4 vand skriver forsvaret: "Vand vil blive vurderet i forhold til påvirkning af grundvand, som følge af nedsivning.</p> <p>Derfor forventes, at forsvaret vil forholde sig til hvilke stoffer, der kan være i det overfladevand, som de vil nedsive.</p> <p>Nedsivning vil kræve en nedsivningstilladelse efter miljøbeskyttelsesloven § 19.</p>	<p>Medtages i miljøkonsekvensvurderingen</p> <p>Nedsivningstilladelse vil blive indhentet, eller tilladelse vil blive givet som en del af anlægsloven.</p>
Overfladevand	<p>Forsvaret skal også være opmærksomt på bufferzoner for vandløb og søer, der ligger syd for projektområdet. Hvis der laves projekter her, der kan forurene overfladevandet, kræver det tilladelse. Se vedhæftet billede.</p> 	<p>Medtages i miljøkonsekvensvurderingen.</p>

Spildevand	<p>Med kendskab til eksisterende afledningsforhold fra Flyvestation Skrydstrup finder Haderslev Kommune det nødvendigt at få undersøgt, om mertilledning til renselanlægget vil medføre yderligere overløb i Skrydstrup samt tilbagestuvning i vandløb, der også medfører opstuvning på terræn med regnvandsopspædet urensset spildevand.</p> <p>Kommunen er allerede bekendt med, at det offentlige afløbssystem har miljømæssige udfordringer under regnvejrssituationer.</p> <p>Det bør derfor undersøges, om Flyvestation Skrydstrups nye aktiviteter kan forværre den spildevandsmæssige situation for spildevandshåndteringen i Skrydstrup og renselanlægget, der er hydraulisk overbelastet grundet afledning af store mængder uvedkommende vand og ureguleret forhold i forhold til hydraulik og afledning.</p> <p>Området ligger indenfor et område med særlig drikkevandsinteresser. Samtidig er det nitratfølsomt indvindingsområde og således særligt følsomt overfor overfladeurening.</p> <p>I afsnit 3.7.4 vand skriver forsvaret: "Vand vil blive vurderet i forhold til påvirkning af grundvand, som følge af nedsivning."</p> <p>Derfor forventes, at forsvaret vil forholde sig til hvilke stoffer, der kan være i det overfladevand, som de vil nedsive.</p> <p>Nedsivning vil kræve en nedsivningstilladelse efter miljøbeskyttelsesloven § 19.</p>	<p>Spildevand og afledningsforhold vil blive vurderet mht. hydraulisk kapacitet af renselanlæg og afløbssystem i samarbejde med Provas (Forsyningen).</p> <p>Nedsivningstilladelse vil blive indhentet, eller tilladelse vil blive givet som en del af anlægsloven.</p> <p>Forsvaret forholder sig til indholdsstofferne i forbindelse med ansøgning om nedsivningstilladelse/udarbejdelse af anlægslov. Medtages i miljøkonsekvensvurderingen.</p>
Luft	Ingen bemærkninger til luft.	
Klima	<p>Haderslev Kommune kan ikke udtale sig om vurderingen af påvirkning af de klimatiske forhold, herunder drivhusgasser. Det er dog ikke tydeligt, hvordan man er kommet til konklusionen om, at påvirkningen af klimaet kan udelukkes.</p> <p>Beskriv og vurder art og omfang af drivhusgasemissioner.</p>	<p>Amerikanske undersøgelser viser at udskiftning 1:1 af F-16 til F-35 giver et fald i CO₂ belastningen. Da aktiviteten i forhold til den nuværende situation med F-16 ikke øges, men snarere mindskes, kan der forventes en mindre belastning af drivhusgasser. Emnet medtages ikke i miljøkonsekvensvurderingen.</p>
Materielle goder	<p>Det forventes, at et af de projekter (undersøgelser/modeller), der sammenholdes med, bliver projektet fra Norge for deres nyindkøbte F-35 fly.</p>	<p>De norske forhold er ikke direkte sammenlignelige med forholdene i Skrydstrup, så projekterne, undersøgelser og</p>

		modeller kan ikke kopieres.
Arkæologi	Ingen bemærkninger. Accept af at museet kontaktes og anmodes om en arkivalisk kontrol.	
Landskab	<p>Der skal også redegøres for ny beplantning – og hvor/hvor høj.</p> <p>Teksten om landskab i afsnit 3.7.6 bør stamme fra afsnit 3.7.8 Landskab. Teksten bør derfor også ingå i afsnit 3.7.8.</p> <p><i>“De nye hangaretter samt støjvold vil potentielt være synlige fra randbebyggelsen i den vestlige del af Skrydstrup og kan medføre en ændring af udsigten over det åbne landskab.”</i></p> <p>Nedenstående kort viser synlighedsanalyse ud fra et punkt for støjvolden i 7 meter og 10 meter højde over terrænet. Det ene punkt er placeret vest for startbanen (ved det nuværende hegn), det andet (kun 10 m er vist) lige nord for renseanlægget, da placeringen af volden ikke kendes p.t.</p> <p>Fint med 4 visualiseringer fra området, hvoraf 2 fotopunkter gerne må være fra randbebyggelsen i den vestlige del af Skrydstrup, et fotopunkt fra Ribevej ved Koldsnap, og et fotopunkt fra Bevtøft. Ønskede fotopunkter er markeret med rødt i kortet herunder.</p>  <p>* </p>	<p>Dette vil indgå i miljøkonsekvensvurderingen.</p> <p>Dette tilrettes.</p> <p>Der anvendes så vidt muligt de fotopunkter, som kommunen foreslår i miljøkonsekvensvurderingen.</p>

Kommuneplan 2017	<p>I rapporten henvises flere steder til Haderslev Kommunes kommuneplan 2013. Der skal henvises til kommuneplan 2017 i stedet. Det gælder underpunktet "kilder" i afsnittene 3.7.1, 3.7.2 og 3.7.3.</p> <p>http://kommuneplan2017.haderslev.dk/</p>	Dette tilrettes.

A.2 Offentlig høring

Der indkom 3 høringssvar, der omfattede flere forskellige problemstillinger.

Disse er nedenfor grupperet efter emner.

Emne	Høringssvar	FES bemærkning
Støj	<p>Bjergvangs grundejerforening forlanger at der udarbejdes en specifik støjrapport vedrørende driftsfasen for F-35 kampfly for den sydvestlige del af Skrydstrup by, Bjergvang og Møllebakken som er meget belastet af flystøj fra F-16.</p> <p>Den nuværende støj føles meget generende. Der er 90-98 dB, når flyene letter. Det er umuligt at tale sammen - Natflyvninger er meget generende.</p> <p>Når flyene står og varmer op og der rangeres rundt er der en del støj mellem 55-75 dB, og det er nogle dage i mange timer.</p> <p>Redningshelikopteren larmer temmelig meget, og når den nærmer sig kan man mærke vibrationer. Det føles meget generende, når den om aftenen ligger og flyver rundt i området (formentlig øvelse).</p>	<p>Der vil blive fremlagt en støjrapport, der vil indeholde støjzoner opdelt efter intervaller i dB belastning, hvor de enkelte boligernes placering vil fremgå. Der beregnes støj i ca. 400 punkter rundt om flyvestationen. Støjbelastning i hvert enkelt punkt vil fremgå af støjrapporten.</p> <p>Den fremtidige flystøj vil blive vurderet i forbindelse med resultatet af flystøjsberegninger for F-35.</p> <p>Den fremtidige terminalstøj vil blive vurderet i forbindelse med resultatet af terminalstøjsberegninger for F-35.</p> <p>Støjen fra Helikopteren er medtaget i støjberegninger, og vurderes i forbindelse med resultatet af flystøjsberegninger for F-35.</p>
Luft	<p>Nabo mener, at der i perioder opleves meget generende lugt af flybrændstof, når flyene varmer op og der afprøves motorer. Lugten er der, når det er stille vejr og er meget slem i diset vejr.</p>	<p>Dette vurderes i miljøkonsekvensvurderingens afsnit om luftforurening.</p>
Materielle goder	<p>Bjergvangs Grundejerforening mener, at der skal laves en konkret vurdering af boligmarkedet af området Bjergvang og Møllebakken, de økonomiske konsekvenser for boligejerne. Vi er blevet stavnsbundet, da vores huse ikke kan sælges.</p> <p>Det er for kvæg ikke umiddelbart generende med baggrundsstøj, så</p>	<p>I miljøkonsekvensvurderingen indgår en vurdering af boligmarkedet på baggrund af generelle parametre f.eks. boliger indenfor en bestemt støjzone. Vurderingen udføres ikke for enkeltboliger.</p> <p>I miljøkonsekvensvurderingen indgår ligeledes en undersøgelse af</p>

	<p>længe den er konstant, men virkningen af impulsstøj er ikke nærmere undersøgt videnskabeligt.</p> <p>I min gang i besætninger i flyvestationens nærområde, er der væsentlige gener af flyvningerne. Der er set eksempler på køer der bliver urolige/uregerlige når der kommer impulsstøj, udtrykt ved at de sparke, prøver at rive sig løs og prøver at springe over låger.</p> <p>Der opleves meget larmende overflyvninger i lav højde af små træningsfly og F-16. Ved disse overflyvninger bliver køerne bange og begynder at løbe rundt. Det medfører stress hos dyrene og kan resultere i mindre mælkeydelse samt tilskadekomst.</p>	<p>påvirkning fra støj på produktionshusdyr, som udarbejdes af Aarhus Universitet. Undersøgelsen er baseret på eksisterende litteratur på området.</p>												
Landskab	<p>Nabo mener, at det er meget beklageligt, at man har fældet de fleste af træerne på flyvestationen. Støjen er blevet væsentlig mere belastende, og efter træerne er væk er der udsigt til startbanen.</p>	<p>Træerne er fældet af hensyn til flysikkerheden. Retablering af beplantning vil skulle ske udenfor hegnet på privat grund af hensyn til flysikkerheden.</p>												
Arbejdsmiljø (Ikke et emne i afgrænsningsrapporten)	<p>Interessant mener at arbejdsmiljølovgivningens krav om grænseværdier for støj i de berørte stalde ikke kan overholdes.</p> <p>Nabo er meget bekymret for arbejdsmiljøet for dem selv og deres 3 medarbejdere.</p>	<p>Arbejdsmiljø vurderes ikke særskilt i miljøkonsekvensvurderingen.</p> <p>Arbejdsmiljølovgivningen opererer med en støjgrænse på støjbelastning (LAeq) på 85 dB middelstøj over en 8 timers arbejdsdag</p> <p>En støjbelastning på 85 dB(A) svarer til et støjniveau på:</p> <table border="1"> <tr> <td>85 dB(A) i</td> <td>8 timer</td> </tr> <tr> <td>88 dB(A) i</td> <td>4 timer</td> </tr> <tr> <td>91 dB(A) i</td> <td>2 timer</td> </tr> <tr> <td>94 dB(A) i</td> <td>1 time</td> </tr> <tr> <td>97 dB(A) i</td> <td>30 minutter</td> </tr> <tr> <td>100 dB(A) i</td> <td>15 minutter</td> </tr> </table> <p>Med andre ord så er støjbelastningen over 8 timer den samme, hvis støjen er konstant 85 dB i hele perioden eller 100 dB i 15 minutter</p> <p>En overflyvning skal således være</p>	85 dB(A) i	8 timer	88 dB(A) i	4 timer	91 dB(A) i	2 timer	94 dB(A) i	1 time	97 dB(A) i	30 minutter	100 dB(A) i	15 minutter
85 dB(A) i	8 timer													
88 dB(A) i	4 timer													
91 dB(A) i	2 timer													
94 dB(A) i	1 time													
97 dB(A) i	30 minutter													
100 dB(A) i	15 minutter													

		<p>meget massiv eller ekstremt støjende, hvis flystøjen skal kunne give et betydende støjbidrag til en 85 dB(A) støjgrænse.</p> <p>Endvidere må ingen belastes med en peakværdi på over 137 dB, men det vil kun forekomme tæt på flyene, hvor personalet bærer høreværn.</p>
--	--	--