



MED AFLEVERINGSATTEST

Peter Hvitfeldt
Stationsvej 73
3650 Ølstykke

Miljøafdelingen

2. august 1995

J.nr. 8-76-1-237-7-94

mj

Meddelelse om miljøgodkendelse.

Firmaet Hvitfeldt & Søn v/ Peter Hvitfeldt har den 15. september 1994 søgt om godkendelse af en virksomhed for samling af ultralette fly med tilhørende start- og landingsbane i henhold til miljøbeskyttelsesloven.

Frederiksborg Amts udvalg for teknik & miljø har på møde den 1. august 1995 besluttet at meddele godkendelse til det ansøgte på nærmere angivne vilkår.
./.
Miljøgodkendelse med vilkår vedlægges.

Afgørelsen bekendtgøres ved annoncering i Frederiksborg Amts Avis den 4. august 1995.

Godkendelsen kan påklages til Miljøstyrelsen af virksomheden, kommunen, embedslægen, enhver, der har en individuel væsentlig interesse i sagens udfald, samt visse private interesseorganisationer. Eventuel klage over afgørelsen skal stiles til Miljøstyrelsen og fremsendes gennem Frederiksborg Amt. Klagen skal være amtet i hænde senest 1. september 1995.

Denne godkendelse kan i henhold til miljøbeskyttelseslovens § 101 indbringes for domstolene indtil 6 måneder efter datoen for annoncering af godkendelsen.

Med venlig hilsen

Mette Johansen

Kopi af miljøgodkendelsen er sendt til: Ølstykke Kommune, Embedslægeinstitutionen, Arbejdstilsynet, Danmarks Naturfredningsforening, Miljøstyrelsen.



Flysamlefabrik og fly- veplads til ultralette fly.

Miljøgodkendelse af en virksomhed til
samling af ultralette fly samt en flyveplads.

Den 1. august 1995



DATABLAD

Miljøgodkendelse af en flysamlefabrik med tilhørende flyveplads.

Godkendt af
Frederiksborg Amtsråd,
Udvalget for Teknik & Miljø

Den 1. august 1995

Virksomhedens art og liste-
betegnelse:

Flyveplads
H2

Virksomhedens beliggenhed:

Stationsvej 83
3650 Ølstykke

Matr. nr. og ejerlav:

17n Ølstykke by, Ølstykke

Ejer:

Peter Hvitfeldt
Stationsvej 73
3650 Ølstykke

Driftsansvarlig:

Peter Hvitfeldt

Tidsbegrænsning:

Ingen

Tilsynsmyndighed:

Frederiksborg Amt

Indholdsfortegnelse

	Side
1. INDLEDNING	4
2. GRUNDLAG FOR GODKENDELSE	4
3. OPLYSNINGER OM VIRKSOMHEDEN	5
3.1 Planforhold og beliggenhed	5
3.2 Indretning og drift	6
3.3 Forurening og forureningsbegrænsende foranstaltninger	10
4. MILJØTEKNISK VURDERING	12
4.1 Støj i forbindelse med start og landing	12
4.2 Støj fra aktiviteter på landjorden	15
4.3 Luft	15
4.4 Spildevand	15
4.5 Anden forurening	16
5. MILJØGODKENDELSE	16
5.1 Vilkår for godkendelsen	16
5.2 Andre forhold	23

Bilagsoversigt:

- Bilag 1 Kommuneplanområder
- Bilag 2 Situationsplan (kortbilaget fra lokalplan 59)
- Bilag 3 Beregning af støjbelastning
- Bilag 4 Støjkonturer

1. Indledning

Firmaet Hvitfeldt & Søn ved Peter Hvitfeldt har med brev af 15. september 1994 ansøgt om godkendelse, i henhold til miljøbeskyttelseslovens kapitel 5, af en virksomhed for samling af ultralette fly med tilhørende start- og landingsbane.

Delene til de ultralette fly importeres fra producenter i udlandet. Flyene vil blive samlet i en hangar der opføres på ejendommen. Der vil lejlighedsvis også foregå salg af dragefly (paragliders). Landingsbanen vil blive anvendt af besøgende kunder der ankommer i egne ultralette fly, til bortflyvning af solgte fly, til ejerens privatflyvning og til rundflyvning i forbindelse med salg af fly.

Pladsen ønskes etableret og taget i brug hurtigst muligt efter godkendelsen er meddelt.

Flyvepladser er optaget på listen over særligt forurenende virksomheder (punkt H2) i bekendtgørelse nr. 794 af 9. december 1991 om godkendelse af listevirksomhed. Al aktivitet i hangaren, blandt andet samling af flyene, anses for at være nært forbundet med driften af flyvepladsen og er derfor omfattet af indeværende godkendelse.

Arealet er udlagt til det ønskede formål i Regionplan 1993 og i Ølstykke Kommunes lokalplan nr. 59. Ølstykke Kommune anser flyvning med paragliders for at være i overensstemmelse med lokalplanen, idet støjbelastningen fra denne flytype er mindre end eller svarer til støjbelastningen fra ultralette fly.

2. Grundlag for godkendelse

Nærværende miljøgodkendelse er baseret på følgende sagsakter:

- ansøgning af 15. september 1994,
- supplerende oplysninger indhentet telefonisk hos ansøger,
- Statens Luftfartsvæsens registrering af flyvepladsen 25. august 1994,
- Kommuneplantillæg nr. 7, Ølstykke Kommune, 10. februar 1993,
- Lokalplan nr. 59, Ølstykke Kommune, 10. februar 1993,
- Dispensation fra lokalplan nr. 59, Ølstykke Kommune, 23. maj 1995.

Miljøgodkendelsen er udarbejdet på baggrund af Miljøstyrelsens vejledning nr. 5/1994 om støj fra flyvepladser.

Miljøgodkendelsen henviser endelig til følgende Bestemmelser for civil luftfart, Statens Luftfartsvæsen:

BL 9-6 Bestemmelser om ultralette flyvemaskiner
(udgave 2, 25. marts 1994)

BL 9-5 Bestemmelser om flyvning med dragefly
(udgave 13, 14. januar 1992)

Oplysningerne er sammenfattet i følgende miljøtekniske beskrivelse.

3. Oplysninger om virksomheden

3.1 Planforhold og beliggenhed

Flyvepladsen etableres på matr. nr. 17n, Ølstykke by, nordvest for og parallelt med Sperrestrupvej (bilag 1 og 2).

Nærmeste boligområde for åben og lav boligbebyggelse er Gl. Ølstykke, der er beliggende ca. 200 meter fra flyvepladsens sydvestligste ende. I området omkring pladsen findes endvidere et antal spredte bebyggelser i landzone (se bilag 4).

Arealet er udlagt til flyveplads i Regionplan 1993 og aktiviteten er i overensstemmelse med Ølstykke Kommunes lokalplan nr. 59. Ølstykke Kommune har ved brev af 23. maj 1995 meddelt dispensation fra lokalplanen til, at der kan flyves med et enkelt demonstrationsfly, der ikke overholder den gældende vægt grænse for ultralette fly. Dispensationen er meddelt på vilkår af, at flyet overholder den støjgrænse, der er gældende for ultralette fly.

3.2 Indretning og drift

Etablering

Hangaren og flyvepladsen etableres og tages i brug hurtigst muligt.

Installationer

Hangarens gulvareal vil være ca. 240 m² og opføres uisoleret og uden særlige faciliteter. Det er hensigten, på et senere tidspunkt, at udvide hangaren med toilet/bad og opholdsrum. I henhold til lokalplanen må det bebyggede areal udvides til maksimalt 600 m².

Der etableres ikke fast gulv i hangaren. Der lægges betonfliser til kørespor for de trehjulede fly. Det øvrige gulv dækkes med perlesten eller lignende.

Der oplagres olie og benzin i hangaren. Benzin opbevares i 25 liters plastdunke og der vil maksimalt blive oplagret 8 dunke. Der vil maksimalt blive opbevaret 5 - 6 liter olie i enliters flasker. Benzindunke og olieflasker placeres på opsamlingsbakker.

Landingsbanen er 435 meter lang og ca. 22 meter bred. Banen orienteres i retningen sydvest mod nordøst med rød/hvide markeringer. Det anvendte banearreal vil i øvrigt henligge som græsmark. Banens placering fremgår af bilag 2.

Øvrige installationer vil alene omfatte en mast med vindmåleudstyr.

Containere kan, efter Ølstykke Kommunes nærmere godkendelse, placeres på parkeringsarealet jvf. lokalplan 59 § 5.3.1.

Produktion

Flydelene til ultralette fly (i én og to sædet udgave) importeres fra producenter i udlandet og ankommer til fabrikken i containere. Der vil typisk være tre adskilte fly i en 30 fods container.

Flyene samles i hangaren og der vil kunne være 3 - 5 fly samlede ad gangen i hangaren.

Drift

Når flyene er samlede vil der forekomme motorafprøvning. Normalt vil der være tale om simple justeringer. Ved længerevarende motorafprøvninger (f.ex. ca. 30 min ad gangen) vil der blive opstillet midlertidige støjdæmpende skærme, der placeres på og umiddelbart omkring motoren.

Motorafprøvning kan forekomme i og udenfor hangaren.

Det kan forekomme, at flyene vaskes enten i eller udenfor hangaren. Vask omfatter flyenes vinger m.v. Der vil ikke forekomme vast af motorer, da der ikke er installationer til opsamling eller afledning af olieforurenet vaskevand.

Benzinpåfyldning sker ved hjælp af en lille kompressor der pumper luft ned i benzindunken. Benzin presses dermed gennem en slange over i flyets tank. Påfyldning vil normalt ske indendørs i hangaren, men vil også kunne foregå udenfor.

Selve flyvepladsen skal anvendes, som udgangspunkt for fa. Ultraflight Scandinavia's salg af fly. (Dette firma ejes af Peter Hvitfelt).

Flyvepladsen anvendes til:

- bortflyvning af solgte fly,
- ejerens egen privatflyvning i eget ultralet fly,
- rundflyvning i forbindelse med salg,
- evt. besøgende kunder, der ankommer i egne ultralette fly,
- motorstart af paraglidere.

Flyvestation Værløse accepterer kun flyvninger til og fra landingsbanen. Rundflyvning i området kan kun ske efter særlig tilladelse fra Flyvestation Værløse og vil derfor kun forekomme i meget begrænset omfang.

Ultralette fly

Ultralette fly er, i henhold til Statens Luftfartsvæsen (Bestemmelser for civil luftfart, BL nr. 9-6, "Bestemmelser om ultralette flyvemaskiner"), defineret med følgende begrænsninger:

Maksimalt tomvægt uden pilot og evt passager		
1-sædet fly	:	180 kg
2-sædet fly	:	210 kg
Maksimalt antal sæder inkl. pilot	:	2
Maksimal brændstoftank	:	30 liter

For ultralet flyvning gælder i øvrigt følgende regler:

- flyvning må kun ske i højder mellem 500 og 3.000 fod over havet,
- der må kun flyves mellem solopgang og solnedgang,
- der må ikke flyves over, eller indenfor en afstand af 150 meter fra tæt bebyggede områder.

Motorer på ultralette fly er typisk op til ca. 70 HK.

Det bemærkes, at Ølstykke Kommune i brev af 23. maj 1995 har meddelt dispensation fra lokalplan 59. Dispensationen giver mulighed for, at ejeren kan anvende et enkelt demonstrationsfly, der ikke overholder ovenstående vægtgræns for ultralette fly.

Paragliders

Dragefly (paragliders) er, i henhold til Statens Luftfartsvæsen (Bestemmelser for civil luftfar, BL nr. 9-5, "Bestemmelser om flyvning med dragefly"), defineret som et bemanded ikke-motordrevet luftfarttøj, der startes og landes ved førerens egen muskelkraft. Flyets egenvægt må ikke overstige 50 kg.

Paragliders, der er en art stor faldskærm, betragtes ikke som fly. I Danmark anvendes de ofte, uanset ovenstående definition, med en personbåren ca. 4 HK motor, der skal bringe paraglideren i luften. Efter start stoppes motoren.

Ølstykke Kommune har oplyst, at anvendelse af paragliders kan betragtes som omfattet af bestemmelserne i lokalplan 59, idet de ikke giver anledning til større støjbelastning end ultralette fly.

Banebenyttelse

Start fra landingsbanen foregår i baneretningen fra sydvest mod nordøst (bane 4, svarende til kompasretning 40°).

Landinger vil foregå ved anflyvning fra nordøst i retning mod sydvest (bane 22, svarende til kompasretning 220°).

Kun ved kraftig sydlig vind vil starter og landinger kunne ske i modsat retning. Uanset startretning foretages normalt altid venstresving umiddelbart efter starten.

Landinger uden brug af motor vil blive foretrukket, men motorlandinger vil kunne forekomme.

Trafikmængde

Det årlige antal operationer vil maksimalt være 800 inklusiv eventuel motorstart med paraglidere.

Traffikkens års-, uge- og døgnfordeling

Flyvning foregår hovedsagligt i sommerhalvåret fordelt på ca. 180 - 200 flyvedage, hvor vejrforholdene er acceptable.

Landingsbanen anvendes til 1 - 2 landinger/starter (operationer) pr. dag. På travle dage kan der dog forekomme 3 - 5 operationer.

Der vil, i de tre mest trafikerede måneder, maksimalt forekomme 500 operationer (svarende til i gennemsnit ca. 5 pr. dag).

Flyvning vil forekomme på alle ugens dage med ca. 60% i tidsrummet kl. 07.00 til 19.00 og ca. 40% i tidsrummet kl. 19.00 til 22.00.

Flyveveje

95% af alle operationer vil være en-route flyvning, det vil sige anflyvning direkte til landing eller start og umiddelbar bortflyvning.

Landingsrunder vil normalt ikke forekomme. En landingsrunde defineres, som en flyvning, hvor der umiddelbart efter start gennemføres en rundflyvning og landes igen. En landingsrunde består således af to operationer (en start og en landing).

3.3 Forurening og forureningsbegrænsende foranstaltninger

Støj

Ultralette fly må, i henhold til Statens Luftfartsvæsens regler (BL 9-6), ikke anvendes i Danmark uden godkendelse fra en forening der er godkendt af Statens Luftfartsvæsen. I øjeblikket er Dansk UL-flyver Union godkendt af Statens Luftfartsvæsen. Denne ordning betyder blandt andet, at Dansk UL-flyver Union skal kontrollere, at de af Statens Luftfartsvæsen fastsatte støjkrav bliver overholdt. Et fly kan ikke godkendes til flyvning i Danmark med mindre støjkravene er opfyldt.

For at opnå typegodkendelse skal et af følgende kriterier være opfyldt:

- 1) Det maksimale A-vægtede lydtryksniveau må ikke overstige 60 dB(A) ved overflyvning med maksimal motorydelse i 150 meters højde over et reflekterende terræn. Støjniveauet måles 1,2 meter over jorden.
- 2) Flyets motor må ikke give anledning til et A-vægtet lydtryksniveau, der overstiger 80 dB(A) målt, som et gennemsnit af 8 målepositioner i 10 meters afstand hele vejen rundt om flyet. Ved denne prøvning er flyet placeret stationært på et reflekterende terræn.

Til vurdering af de støjmæssige konsekvenser af flyvepladsen anvendes en standardmetode der er beskrevet i bilag 8 i Miljøstyrelsens vejledning nr. 5/1994 om støj fra flyvepladser.

En central forudsætning for standardmetoden er, at typegodkendelsens støjkrav ved overflyvning er overholdt (ovennævnte punkt 1). Metoden beskriver endvidere en beregning til brug for optegning af støjkurvens udstrækning. Udgangspunktet for beregningen er antal operationer i de tre travleste måneder samt operationernes procentvise fordeling på dag- og aftentimer. Herefter korrigeres beregningen ved tillæg for støj fra flyvning om aften og i weekender, idet flyvning med ultralette fly anses som særligt generende.

Grundlaget for støjberegningen samt resultatet af denne fremgår af bilag 3 samt af kortet på bilag 4.

Der vil maksimalt foregå 500 operationer i de tre travleste måneder og det samlede korrigerede operationsantal (nækv) er beregnet til 2.500.

Udover støj fra startende og landende fly, vil der forekomme støj fra motorafprøvning.

Der vil endvidere forekomme støj i forbindelse med motorstart af paraglidere. Da der ikke findes regler for støj fra paraglidere indgår starter af paraglidere i det maksimale antal operationer.

Ved længerevarende motorafprøvning vil der blive anvendt midlertidige støjdæmpende foranstaltninger i form af flytbare støjskærme.

Luft

Ultralette fly har totaktsmotorer og anvender blyholdig 98 oktan autobenzin tilsat 2% olie.

Spildevand

Den planlagte hangar med senere udvidelser, herunder toilet/bad, vil blive tilsluttet kommunens spildevandssystem.

Brændstof

Olie og benzin opbevares i hangaren på opsamlingsbakker (se afsnit ...). Der indrettes ingen specielle foranstaltninger for at undgå spild under påfyldning eller til at opsamle eventuelt spild.

Støj og trafik

Tilkørsel til pladsen sker fra Hampelandsvej i sydenden af flyvepladsområdet. Der vil normalt være tale om under 10 biler pr. dag og i forbindelse med levering af nye ultralette fly vil der lejlighedsvis ankomme lastvogne med containere.

Affald

Der kan opstå mindre mængder olie- og kemikalieaffald der vil blive opsamlet og opbevaret på opsamlingsbakkerne til olie og benzin i hangaren. Affaldet vil blive bortskaffet efter Ølstykke Kommunes anvisninger.

Dagrenovation opbevares og bortskaffes i henhold til Ølstykke Kommunes anvisninger.

4. Miljøteknisk vurdering

4.1 Støj i forbindelse med start og landing

Flyvning med ultralette fly foregår i lav højde og langsomt. Derfor kan denne flytype give anledning til særlige støjgener. I Miljøstyrelsens vejledning (nr. 5/94) anføres, at flyvning med ultralette fly skal kategoriseres, som en særlig generende flyaktivitet. Derfor vægtes flyvning aften og nat samt flyvning i weekenden, som væsentligt mere støjende en anden flytrafik ved beregning af støjbelastningen.

Støjen fra startende og landende fly vil være den dominerende miljøbelastning. Det er derfor vigtigt, at forudsætningerne for den støjberegning, der ligger til grund for godkendelsen, til stadighed er opfyldt.

Beregningsparametrene for den beregnede støjbelastning fra flyvepladsen, er antallet af flyveoperationer og der fordeling på dag- og aftenperioden. Derfor fastsættes der vilkår, som skal sikre, at aktivitetsniveauet, det vil sige antallet af flyveoperationer, ikke overstiger det forudsatte niveau og den tidsmæssige fordeling. Der stilles endvidere vilkår om daglig registrering i en driftsjournal af alle flyveoperationer, flyveveje, tidspunkter samt antal landingsrunder. Registreringen skal omfatte flyenes identifikationsnummer.

Alle fly, der anvender pladsen skal være godkendt i henhold til Statens Luftfartsvæsens regler (BL 9-6).

Der tilknyttes et demonstrationsfly til ejerens eget brug. Da dette fly vil blive anvendt ved de fleste flyveoperationer fra pladsen fastsættes der vilkår som sikrer regelmæssig kontrol af støjstrålingen fra flyet. Denne kontrol skal udføres med højst 2 års mellemrum eller efter 200 flyvetimer (hvad der måtte komme først) jævnfør Dansk UL-flyver Unions sædvanlige regler.

Forekommer der operationer med ikke godkendte fly, men med dispensation fra Statens Luftfartsvæsen skal disse fly kunne overholde græseværdierne for støj i BL 9-6.

Ovenfor anførte demonstrationsfly overholder ikke vægtgrænsen i BL 9-6, hvorfor Dansk UL-flyver Union i et notat af 2. maj 1995 har bekræftet, at flyet kan overholde de gældende krav til støjstråling fra Ultralette fly. På denne baggrund har Ølstykke Kommune ved brev af 23. maj 1995 meddelt dispensation fra lokalplanen til anvendelse af dette ene demonstrationsfly.

I forbindelse med nærværende miljøgodkendelse vurderes det, at det pågældende fly derfor kan anvendes indenfor de rammer, der fastlægges i godkendelsen. Det bemærkes dog, at der i vilkår fastsættes krav om bemærkninger i flyvepladsens driftsjournal, hvis der forekommer operationer med fly, som har dispensation. Hvis dispensationen omfatter afvigelser fra de generelle krav om støj fra ultralette fly, skal flyvningen registreres i driftsjournalen med oplysninger om flyets støjdata. Der vil maksimalt forekomme 10 operationer pr. år af denne type.

Der vil maksimalt forekomme 500 operationer i de tre travleste måneder, hvoraf nogle afvikles om aftenen og i weekenden. Det korrigerede operationstal er beregnet til 2.500. Korrektionen kan opfattes således, at de 500 operationer generer lige så meget som 2.500 operationer, der alle afvikles om dagen på hverdage (se bilag 3).

Aktivitetsniveauet vil blive stærkt varierende og da vurderingsparameteren for støjgener, LDEN, er en gennemsnitsværdi, vil der være betydelige variationer fra ingen støjbelastning til niveauer, der på flyvedage kan ligge 5-10 dB over den beregnede LDEN - værdi.

Flyvepladsen vil kun lejlighedsvis blive benyttet til landingsrunder. Alligevel indgår landingsrunderne i beregningen, som 25% af det samlede antal operationer. Baggrunden herfor er, at der anvendes en standardberegning-metode, som forudsætter mindst 25% landingsrunder. Da denne flyveaktivitet medfører et lidt større støjkonsekvensområde end en en route flyvning alene er de udførte beregninger konservative. Det skal dog bemærkes, at landingsrunder kun i meget begrænset omfang påvirker støjbelastningen fra ultralet flyvning.

Flyvepladsen skal normalt benyttes således, at starter foretages mod nordøst (bane 4) og landinger skal foregå i modsat retning mod sydvest (bane 22), hvorved boligbebyggelse ved Gl. Ølstykke påvirkes mindst muligt. Dette indebærer, at starter ofte vil ske i medvind og landinger ofte i modvind. Ansøger har oplyst, at dette kun vil være et problem i situationer med kraftig vind.

Det er forudsat i standardmetoden, at banen benyttes 75% i retningen sydvest mod nordøst og 25% i modsat retning. Idet der henvises til ovenstående kan det således konkluderes, at standardmetodens forudsætning om banebenyttelse ikke opfyldes.

Da støjen fra startoperationer er ca. 15 dB højere end støjen fra landingsoperationer er det i praksis fordelingen af startretningerne, der har betydning for vurdering af støjbelastningen. Det har derfor ingen væsentlig betydning for støjkonsekvensområdets udstrækning, at denne forudsætning ikke opfyldes.

Standardberegningerne forudsætter også, at hovedparten af alle starter og landinger foregår i samme retning. I dette tilfælde vil de fleste starter ske mod nordøst og de fleste landinger vil ske i modsat retning. Det betyder, at flyene som hovedregel, hverken ved start eller ved landing vil passere i nærheden af boligområderne sydvest for flyvepladsen selvom de anvendte standardkonturer forudsætter, at dette sker. Konsekvensen af dette er, at støjkonturerne i særligt grad kan betragtes som worst-case for konturenes sydvestlige forløb.

Paragliders har væsentlig mindre motorer end de ultralette fly og anvender kun motor ved starter. Det skønnes derfor, at de ikke giver anledning til et større bidrag til støjbelastningen end ultralette fly. Start af paraglidere indgår alligevel i det samlede antal operationer der er forudsat i beregningen.

Der fastsættes endvidere vilkår om krav om dokumentation af støjbelastningen fra motorstart af paraglidere. Da der ikke findes nogen standardmetode for en sådan kontrol, skal såvel udførende institution som anvendt metode, godkendes af Frederiksborg Amt.

Det fremgår af de optegnede støjkonturer (bilag 4), at ingen fritliggende boliger vil blive belastet med et niveau, der overstiger LDEN = 50 dB. Konturen svarende til LDEN = 45 dB omfatter et antal "frit"liggende boliger (ca. 5 til 10) og berører netop et boligområde i Gl. Ølstykke (kommuneplanområde B6). Indenfor konturen findes endvidere et militært depotområde.

I den forbindelse skal det fremhæves, at flyvning i henhold til Statens Luftfartsvæsenes regler ikke må ske over tæt bebyggede områder og ikke nærmere end 150 meter.

I henhold til Miljøstyrelsens vejledning nr. 5/1994 gælder følgende vejledende grænseværdier for udendørs støj fra startende og landende fly på almindelige flyvepladser:

Boligområder og institutioner LDEN = 45 dB

Spredt bebyggelse i det åbne land LDEN = 50 dB

Det vurderes, at flyvepladsen, med den oplyste indretning og drift, kan overholde disse vejledende grænseværdier for såvel fritliggende ejendomme som for boligområder.

4.2 Støj fra aktiviteter på landjorden

Støjbelastningen fra aktiviteter på landjorden skal overholde de grænseværdier der anføres i Miljøstyrelsens vejledning nr. 5/1994, Støj fra flyvepladser.

Det vurderes, at motorafprøvninger og tilkørsel til pladsen vil være de væsentligste støjkilder på landjorden. Da der anvendes støjskærme ved længerevarende motorafprøvninger og da antallet biler, der forventes at tilkøre pladsen, er meget begrænset, anses aktiviteterne på landjorden ikke for at påføre omgivelserne væsentlige støjgener og det vurderes, at de vejledende grænseværdier, kan overholdes.

Nærværende godkendelse meddeles dog på vilkår om, at tilsynsmyndigheden kan forlange dokumentation for, at grænseværdierne for ekstern støj fra aktiviteter på landjorden kan overholdes, herunder støj fra motorafprøvning.

4.3 Luft

Flyenes forbrændingsmotorer giver anledning til luftforurening, der ikke vil have betydning for luftkvaliteten i området.

4.4 Spildevand

Når hangaren indrettes med bad og toiletter vil spildevand herfra blive tilledt det kommunale spildevandssystem, hvilket Ølstykke Kommune skal meddele tilladelse tild.

Vask af fly vurderes ikke at give anledning til forurening, hvis det sker på bar mark. Det forudsættes dog, at motorer ikke vaskes. Der fastsættes derfor vilkår, som forbyder motorvask med mindre vaskevand opsamles og bortskaffes som olie- og kemikalieaffald.

4.5 Anden forurening

Risikoen for spild ved påfyldning af benzin skal sikres mest muligt og eventuelt spild skal opsamles. Da der anvendes 25 liters dunke ved benzinpåfyldning, ved det maksimale spild være en begrænset mængde.

Opbevaring af benzin og olie sker hensigtsmæssigt i hangaren på opsamlingsbakker.

5. Miljøgodkendelse

På det foreliggende grundlag meddeler Udvalget for Teknik & Miljø, på vegne af Frederiksborg Amtsråd, godkendelse til etablering af en flysamlefabrik med tilhørende flyveplads som ansøgt i medfør af miljøbeskyttelseslovens § 33.

5.1 Vilkår for godkendelsen

Godkendelsen meddeles på følgende vilkår:

Indretning og drift

1. Virksomheden og flyvepladsen skal indrettes og drives i overensstemmelse med efterfølgende vilkår, samt beskrivelsen i ansøgningen og de øvrige oplysninger, der er lagt til grund for godkendelsen.
2. Pladsen må kun benyttes af ultralette fly og paraglidere godkendt i henhold til Statens Luftfartsvæsenes regler (Bestemmelser for civil luftfart, BL 9-5 og BL 9-6). I vilkår 12 gives der mulighed for afvigelser fra dette og de særlige betingelser knyttet hertil.

3. Flyvning fra pladsen må kun ske i forbindelse med salg og demonstration af maskiner omfattet af vilkår 2. Ejeren kan anvende pladsen til egen fritidsflyvning. Endvidere må pladsen bruges til start og landing af besøgende kunder. Der må **ikke** foregå skoleflyvning eller nogen former for klubaktivitet.
4. Støjbelastningen fra flyvepladsen må ikke overstige niveauerne i nedenstående tabel angivet som LDEN (Day-Evening-Night-Level). LDEN beregnes ud fra den faktiske forekommende drift i de tre måneder med størst aktivitet indenfor et kalenderår i henhold til DENL-metoden, som beskrevet i Miljøstyrelsens aktuelle vejledning for særligt generende flyaktivitet. LDEN angives i dB med referenceværdien 20 μ Pa.

Arealanvendelse	LDEN, dB re. 20 μ Pa
Boligområder og støjfølsomme bygninger til offentlige formål (skoler, hospitaler, plejehjem o.lign.)	45
Spredt bebyggelse i det åbne land	50
Liberale erhverv (hoteller, kontorer m.v.)	60
Rekreative områder med overnatning (sommerhuse, kolonihaver, campingpladser o.lign.)	45
Andre rekreative områder uden overnatning	50

5. Grænseværdierne i vilkår 4 betragtes som overholdt, hvis følgende begrænsninger i flyaktiviteten overholdes:

A) Det samlede antal operationer ikke overstiger 800.

Antallet af operationer i hvert af følgende tidsrum ikke overstige:

mandag - fredag	kl. 07.00 - 19.00	: 215 operationer *
mandag - fredag	kl. 19.00 - 22.00	: 145 operationer
lørdag - søndag	kl. 07.00 - 19.00	: 85 operationer
lørdag - søndag	kl. 19.00 - 22.00	: 55 operationer
I alt		: 500 operationer

*

Antal operationer mandag til fredag i tidsrummet kl. 07.00 til 19.00 kan overstige 215, blot det samlede antal operationer ikke overstiger 500.

Antal operationer opgøres som det samlede antal i de tre måneder i et kalenderår med flest flyveoperationer. De tre måneder er ikke nødvendigvis tre på hinanden følgende måneder.

- B) Maksimalt 25% starter er mod sydvest (bane 22), hvilket skal være opfyldt for de tre måneder i et kalenderår med flest flyveoperationer samt for hvert kalenderår.
 - C) Landingsrunder ikke udgør mere end 25% af det samlede antal operationer, hvilket skal være opfyldt for de tre måneder i et kalenderår med flest flyvninger samt for hvert kalenderår. (En landingsrunde består af to operationer - én start og én landing).
 - D) Støjbelastningen fra paraglidere under motorstart ikke overstiger den tilsvarende støjbelastning fra ultralette fly under start.
6. Det samlede antal operationer må i et kalenderår ikke overstige 800.
 7. Summen af alle flyveoperationer i de tre måneder indenfor et kalenderår, der har de største antal operationer, må ikke overstige 500. (De tre måneder er ikke nødvendigvis på hinanden følgende måneder).
 8. Der må ikke forekomme operationer i tidsrummet kl. 22.00 til 07.00.
 9. Der må ikke anvendes andre flyveruter end de oplyste (sydvest mod nordøst, bane 4 eller nordøst mod sydvest, bane 22).
 10. Tilsynsmyndigheden kan forlange, at støjbelastningen fra paraglidere under motorstart dokumenteres. Da der ikke findes en officielt anerkendt metode for en sådan dokumentation, skal tilsynsmyndigheden i givet fald godkende det udførende laboratorium og den anvendte metode.
 11. Fly, der anvender pladsen, må ikke give anledning til støj, som overstiger grænsen for horisontal flyvning angivet i Statens Luftfartsvæsenes Besemmelser og civil luftfart, BL 9-6 (seneste udgave).

12. Tilsynsmyndigheden kan forlange, at der fremlægges dokumentation for støjbelastningen fra ultralette fly, der benytter eller har benyttet pladsen. Dokumentationen skal foreligge som en støjmålerapport i henhold til Statens Luftfartsvæsens Bestemmelser for civil luftfart, BL 9-6 (seneste udgave).
13. Hvis der, med dispensation fra Statens Luftfartsvæsen, forekommer operationer med ikke godkendte fly, skal dette registreres i driftsjournalen med oplysninger om flyets støjdata. Hvis dispensationen omfatter støj, skal dette også registreres i journalen. Der må i hvert kalenderår maksimalt forekomme 10 operationer med fly, der har dispensation for støjstråling.
14. Ultralette fly, der anvendes af virksomhedens ejer til privatflyvning, skal kontrolleres med hensyn til støjstrålingen med højst 2 års mellemrum eller efter 200 flyvetimer, hvad der måtte indtræffe først. Kontrollen skal udføres i henhold til Statens Luftfartsvæsens Bestemmelser for civil luftfart, BL 9-6 (seneste udgave). Dokumentationen skal indgå i driftsjournalen. Støjmålingerne skal gennemføres af et laboratorium eller en institution der er godkendt af tilsynsmyndigheden.

Støj fra aktiviteter på jorden

15. Støjbelastningen fra andre aktiviteter på ejendommen end starter og landinger af fly skal overholde følgende:

Virksomhedens bidrag, som det energiækvivalente, A-vægtede, korrigerede støjniveau, må i intet punkt udenfor virksomhedens egen ejendom overstige nedenstående værdier. Støjbelastningen, L_T , angives i dB med referenceværdien $20 \mu\text{Pa}$.

Ved udendørs opholdsarealer tilknyttet boliger i det åbne land:

mandag - fredag	kl. 06.00 - 18.00	50 dB(A)
lørdag	kl. 06.00 - 14.00	50 dB(A)
lørdag	kl. 14.00 - 18.00	45 dB(A)
søn- og helligdage	kl. 06.00 - 18.00	45 dB(A)
alle dage	kl. 18.00 - 22.00	45 dB(A)
alle dage	kl. 22.00 - 06.00	40 dB(A)

Maksimalværdien af støjniveauet om natten (kl. 22.00 - 06.00) må ikke overstige 55 dB(A) målt med tidskonstanten FAST.

Områder for offentlige formål (D5, D6, D9 og D12) samt boligområderne B6, B16, B18 og B21, jævnfør kommuneplan for Ølstykke Kommune:

mandag - fredag	kl. 06.00 - 18.00	45 dB(A)
lørdag	kl. 06.00 - 14.00	45 dB(A)
lørdag	kl. 14.00 - 18.00	40 dB(A)
søn- og helligdage	kl. 06.00 - 18.00	40 dB(A)
alle dage	kl. 18.00 - 22.00	40 dB(A)
alle dage	kl. 22.00 - 06.00	35 dB(A)

Maksimalværdien af støjniveauet om nattet (kl. 22.00 - 06.00) må ikke overstige 50 dB(A) målt med tidskonstanten FAST.

Kontrol

16. Der skal dagligt føres en driftsjournal der mindst skal indeholde følgende oplysninger:

1) Registrering af de enkelte flyveoperationer med oplysninger om:

- dato og klokkeslæt,
- start eller landing,
- anvendt flyvevej,
- en route flyvning eller landingsrunde,
- flyets identifikationsnummer,
- pilotens navn,
- oplysninger om eventuelle dispensationer fra Statens Luftfartsvæsen.

2) Liste over fly, der anvendes eller har været anvendt til ejerens privatflyvning samt dokumentation for kontrol af støj fra disse fly jævnfør vilkår 14.

3) Oplysninger om forbrug og affald:

- forbrug af benzin og olie,
- kvittering for afleveret olie- og kemikalieaffald.

- 4) Ved evt. spild af olie, benzin eller andre olie- kemikalieprodukter skal følgende fremgå af driftsjournalen:

- dato og klokkeslæt,
- årsag til uheld,
- uheldets konsekvenser,
- afhjælpende foranstaltninger og foranstaltninger til forebyggelse af gentagelser.

Driftsjournalen skal forevises på tilsynsmyndighedens forlangende og opbevares i hele godkendelsesperioden.

17. Senest 2 måneder efter godkendelsen er meddelt skal et forslag til en driftsjournal fremsendes til tilsynsmyndigheden til godkendelse. Forslaget skal indeholde kort med angivelse af de flyveveje, der registreres i driftsjournalen.
18. Hvert år senest den 1. marts skal der til tilsynsmyndigheden fremsendes en redegørelse over det foregående kalenderårs flyaktivitet. Den første redegørelse indsendes senest den 1. marts 1996. Redegørelsen skal mindst indeholde:

- det samlede antal operationer i året fordelt på tidsrummene:

mandag - fredag	kl. 07.00 - 19.00
mandag - fredag	kl. 19.00 - 22.00
lørdag - søndag	kl. 07.00 - 19.00
lørdag - søndag	kl. 19.00 - 22.00

- det samlede antal operationer for de tre måneder med flest operationer fordelt på tidsrummene:

mandag - fredag	kl. 07.00 - 19.00
mandag - fredag	kl. 19.00 - 22.00
lørdag - søndag	kl. 07.00 - 19.00
lørdag - søndag	kl. 19.00 - 22.00

- procentvis benyttelse af flyveveje og flyvekategorier (en route og landingsrunder) opgjort for kalenderåret og for de tre måneder med flest operationer.

- oversigt over fly anvendt til ejerens privatflyvning samt kopi af seneste støjmålerapport for dette/disse fly.

19. Forekommer der afvigelser fra begrænsningerne i vilkår 5 kan tilsynsmyndigheden forlange, at grænseværdien for flyvepladsens støjbelastning dokumenteres overholdt, dog højst én gang årligt. Dokumentationen skal foreligge som en beregning baseret på antal og karakter af flyveoperationerne i de tre måneder der har haft de største antal operationer indenfor det seneste kalenderår.

Beregningen skal udføres efter DENL-metoden for særligt generende flyaktivitet i henhold til Miljøstyrelsens aktuelle vejledning på området.

20. Virksomheden skal på tilsynsmyndighedens forlangende, dog højst én gang årligt, lade udføre kontrolundersøgelser, der dokumenterer, at støjvilkår 15 er overholdt

Undersøgelsen skal foretages af et akkrediteret laboratorium, at laboratorium omfattet af Miljøstyrelsens godkendelsesordning eller et af tilsynsmyndigheden godkendt laboratorium og skal dokumentere virksomhedens støjbelastning ved fuld drift. Undersøgelsen skal gennemføres i overensstemmelse med anvisningerne i Miljøstyrelsens relevante vejledning på undersøgelsestidspunktet.

Forbrug og affald

21. Olie, benzin og andre olie- og kemikalieprodukter skal opbevares og håndteres således at spild på jorden undgås. Ved evt. spild skal dette straks opsamles og afleveres, som olie- og kemikalieaffald i henhold til Ølstykke Kommunes anvisninger. Kvitteringer for aflevering af olie- og kemikalieaffald skal indgå i driftsjournalen.
22. Affald skal opbevares forsvarligt uden gene og risiko for omgivelserne og skal bortskaffes i overensstemmelse med Ølstykke Kommunes anvisninger.

Spildevand

23. Vask af snavsede fly må ikke omfatte motorvask.

Andet

24. Flyvepladsens aktiviteter må ikke give anledning til lugtgener eller støvgener i omgivelserne.

5.2 Andre forhold

Virksomheden må ikke udvides eller ændres produktions-, drifts-, bygnings- eller anlægsmæssigt i forhold til det godkendte uden tilsynsmyndighedens accept eller eventuelt ny miljøgodkendelse.

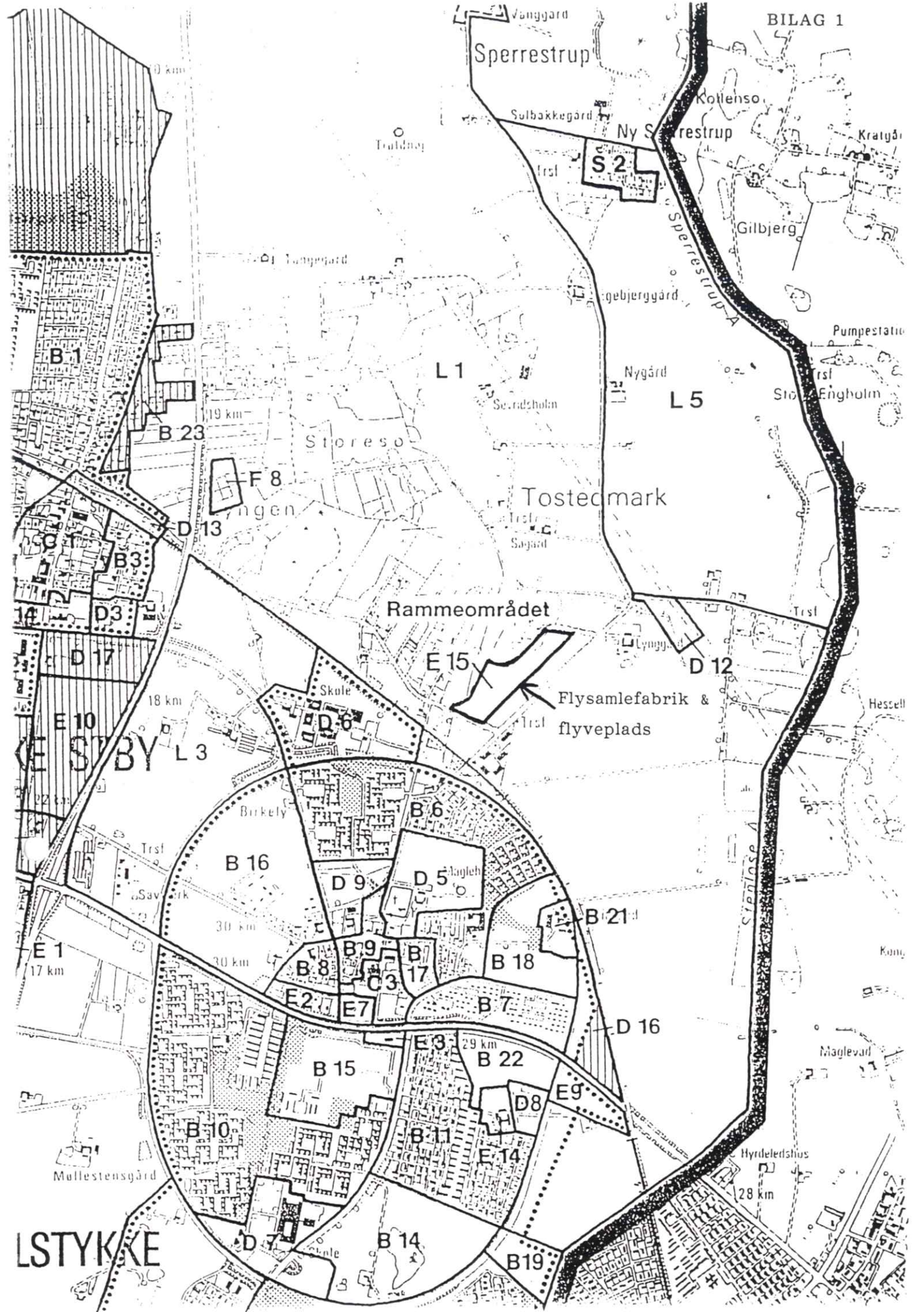
Godkendelsen skal udnyttes senest et år efter tidspunktet for meddelelsen af denne. Hvis godkendelse ikke er udnyttet inden da bortfalder denne.

Driftsforstyrrelser eller uheld, der giver en væsentlig forøget forureningsmæssig påvirkning af omgivelserne, skal omgående indberettes til tilsynsmyndigheden, Frederiksborg Amt, forvaltningen for Teknik & Miljø.

Bortskaffelse af kemikalieaffald og andet affald skal ske i overensstemmelse med gældende regulativer og i øvrigt efter kommunens anvisninger.

Udledningen af spildevand (og regnvand) til det kommunale ledningssystem skal ske i overensstemmelse med kommunens tilladelse herfor.

Mette Johansen



Sperrestrup

S 2

L 1

L 5

Rammeområdet

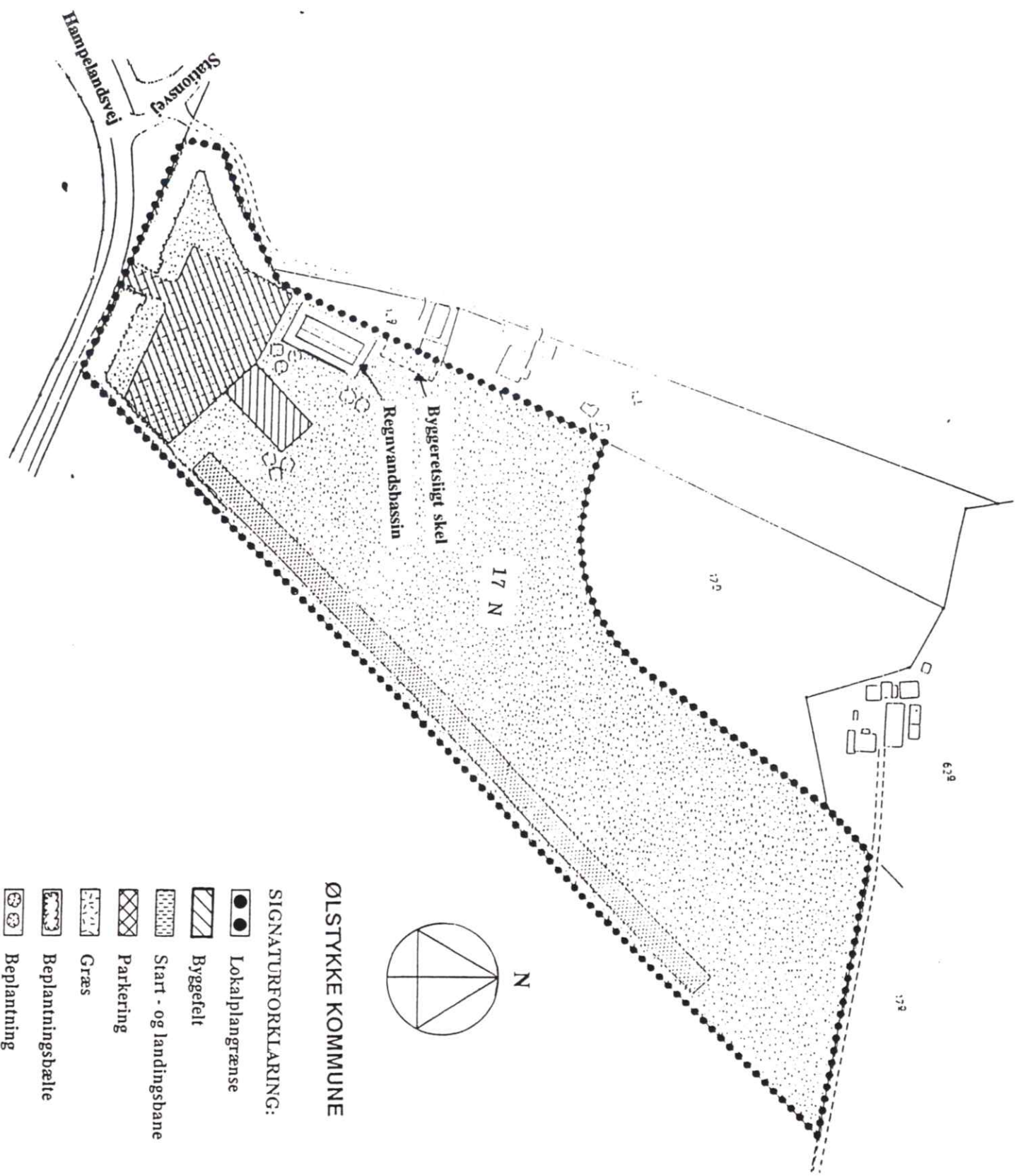
E 15

D 12

Flysamlefabrik & flyveplads








LSTYKKE

LSTYKKE



ØLSTYKKE KOMMUNE

SIGNATURFORKLARING:

-  Lokalplangrænse
-  Byggefelt
-  Start - og landingsbane
-  Parkering
-  Græs
-  Beplantningsbælte
-  Beplantning



Miljøafdelingen

10. juli 1995

J.nr. 8-76-1-237-7-94

mj

BILAG 3 - Beregning af støjbelastning.

Statens Luftfartsvæsen har fastsat generelle grænser for støjbidraget fra ultralette fly. Støjgrænserne skal dokumenteres overholdt før typegodkendelse kan opnås. Der findes ingen regler om støj fra paraglidere, der benytter motorstart.

Kriteriet om maks. 60 dB(A) ved overflyvning i 150 meters højde anvendes som grundlag for standardberegninger af støjbelastningen fra ultralette fly.

Beregningsmetoden er beskrevet i Miljøstyrelsens vejledning 5/1994: Støj fra flyvepladser, bilag B8. Metoden anvender et antal standardkonturer, der er resultatet af en række detaljerede beregninger i henhold til den såkaldte DENL-metode. Hvis en række forudsætninger er opfyldt, kan konturerne anvendes med et korrigeret operationstal som eneste indgangsparameter.

En central forudsætning for standardmetoden er, at typegodkendelsens grænse ved overflyvning netop er overholdt. Endvidere er bl.a. følgende forudsat:

- 50% af starterne er 1-sædet fly og 50% er 2-sædet fly
- under start og stigning forudsættes, at flyenes støjstråling er 10 dB højere end ved overflyvning
- under landing forudsættes, at flyenes støjstråling er 5 dB lavere end ved overflyvning
- der indgår et vist antal landingsrunder, typiske flyveje og stige profiler.

For en detaljeret specifikation henvises til Miljøstyrelsens vejledning.

Støjbelastningen fra flyvepladsen angives med parameteren L_{DEN} . Den udtrykker den gennemsnitlige støjbelastning som det ækvivalente, konstante, A-vægtede lydtrykniveau. I parameteren er støjbelastningen vægtet afhængigt af, om støjen optræder om dagen, om aftenen eller om natten, og om den forekommer i weekenden.

Den anvendte standardmetodes centrale beregningsparameter er antallet af operationer i de tre måneder, der har flest operationer. Antallet af operationer korrigeres for fordelingen af operationerne over døgnet og ugen.

For den ansøgte plads er oplyst:

- 1) Det samlede antal operationer i de tre måneder pr. år med flest operationer:

500 i alt.
- 2) Flyvning vil forekomme på alle ugens dage med ca. 60% i tidsrummet kl. 07.00 - 19.00 og ca. 40% i tidsrummet kl. 19.00 - 22.00.

I tabel 1 er disse oplysninger omregnet til procentvis fordeling for dag, aften og nat henholdsvis på hverdage (mandag-fredag) og i weekends (lørdage/søndage). Det er forudsat, at 5/7 af alle operationer forekommer på hverdage og 2/7 forekommer i weekends. Endvidere er anført den ekstra vægtning, der i henhold til Miljøstyrelsens vejledning skal tillægges støj fra særligt generende flyaktivitet ved flyvning i weekends samt aften og nat.

Den ekstra vægtning, ΔL , er endvidere omregnet til døgnkorrigerede operationstal. Det sker ved at multiplicere oplyste operationstal med 3,16 ved vægtning +5 dB, men 10 ved vægtning +10 dB og med 31,6 ved vægtning +15 dB.

Tabel 1
Beregning af korrigeret operationstal

Ugedage	Tidsrum	Fordeling af oplyste operationstal	Døgn fordelingskorrektion, ΔL i dB	Døgnkorrigeret operationstal, n_{ekv}
Mandag-fredag	Kl. 07.00 - 19.00	215	0	215
Mandag-fredag	Kl. 19.00 - 22.00	145	+ 10	1.450
Mandag-fredag	Kl. 22.00 - 07.00	0	+ 15	0
Lørdag-søndag	Kl. 07.00 - 19.00	85	+ 5	269
Lørdag-søndag	Kl. 19.00 - 22.00	55	+ 10	550
Lørdag-søndag	Kl. 22.00 - 19.00	0	+ 15	0
I alt		500		2.484

Det samlede korrigerede operationstal, n_{ekv} , kan afrundes til 2.500. Når det korrigerede operationstal i dette tilfælde er fem gange større end det faktiske antal operationer, skyldes det, at flyaktiviteten om aftenen og i weekenden giver anledning til væsentligt større gener end en tilsvarende aktivitet om dagen på hverdage. Eller sagt på en anden måde: De 500 faktiske operationer, hvoraf nogle ønskes afviklet om aftenen og i weekenden, generer lige så meget som 2.500 operationer, der alle afvikles om dagen på hverdage.

For den ansøgte flyveplads er endvidere forudsat følgende:

- landingsrunder udgør 25% af alle operationer
- ved 75% af alle operationer anvendes flyveretning sydvest mod nordøst (bane 4).

Dermed kan der anvendes en standardkontur, som viser støjkonsekvensområderne for $L_{\text{DEN}} = 45$ dB ved 2.500 døgnkorrigerede operationer. Konturen er vist på bilag 4.

Det døgnkorrigerede operationstal svarende til kriterieværdien $L_{DEN} = 50$ dB kan i henhold til Miljøstyrelsens vejledning 5/1994 beregnes til 800 operationer.

På bilag 4 er de beregnede konturer for $L_{DEN} = 50$ dB og for $L_{DEN} = 45$ dB indtegnet.

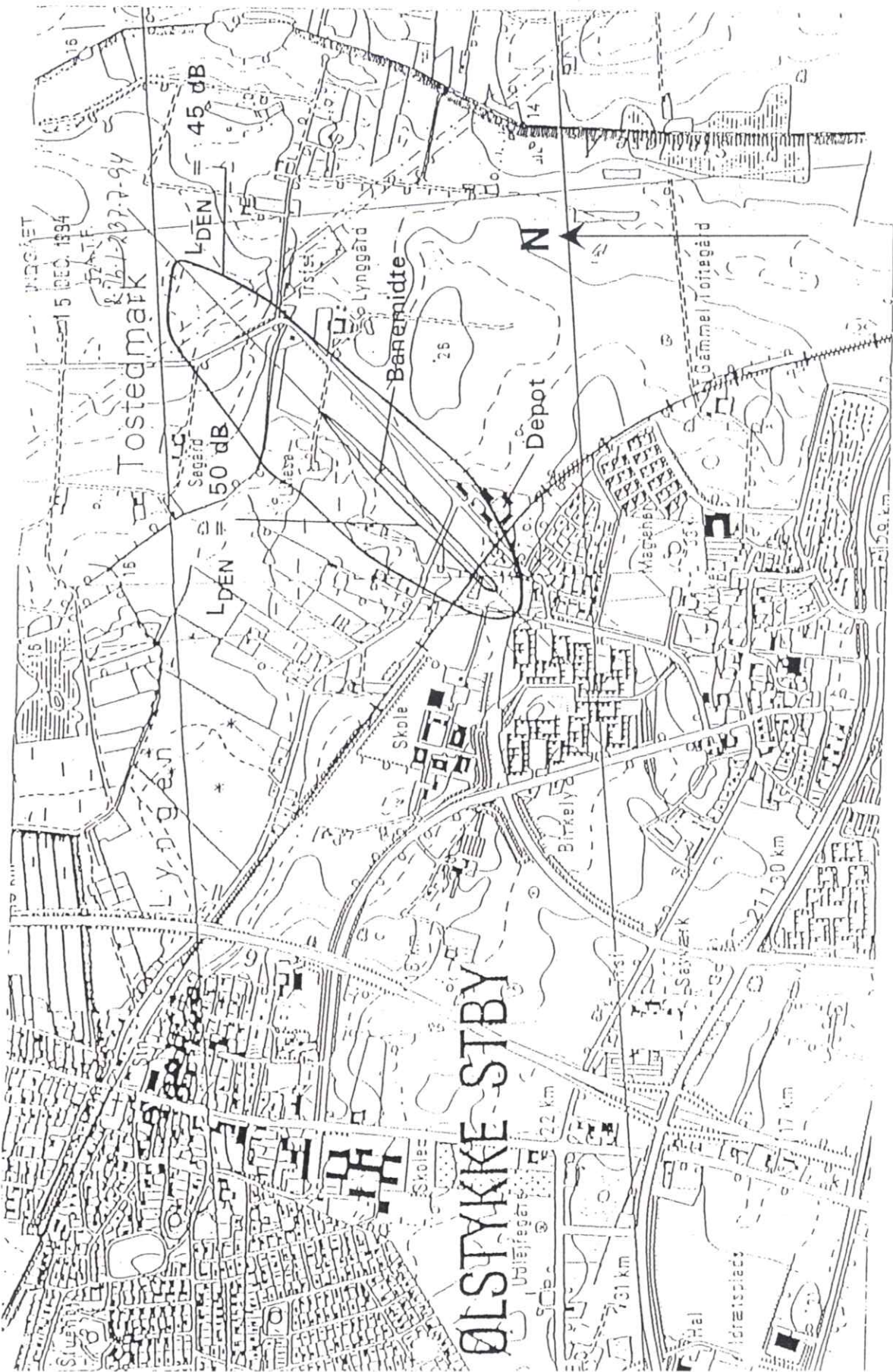
Udenfor de viste konturer vil støjbelastningsniveauet være lavere end 45 dB, henholdsvis 50 dB. 50 dB - konturen ligger inderst.

Det fremgår af bilag 4, at der ikke findes boliger indenfor 50 dB - konsekvensområdet. Konturen for 45 dB - konsekvensområdet berører netop grænsen til et boligområde (kommuneplanområde B6).

Udover støjen fra startende og landende fly, kan der forekomme støj fra motorafprøvning m.v.

Det er oplyst, at der kan forekomme motorstart af såkaldte paraglidere. Disse har væsentligt mindre motorer end ultralette fly og anvender kun motor ved starten. Det skønnes derfor, at de ikke giver anledning til et større bidrag til støjbelastningen end ultralette fly. Start af paraglidere indgår i de forventede antal operationer.

Det bemærkes, at ansøgeren har oplyst, at starter normalt vil ske ad bane 4 (fra sydvest mod nordøst), mens landinger normalt vil ske i modsat retning ad bane 22. Dermed opfyldes beregningsforudsætningen om 75% banebenyttelse i retningen sydvest mod nordøst i princippet ikke. Men da støjen fra startoperationer er ca. 15 dB højere end støjen fra landingsoperationer, er det i praksis fordelingen af startretningerne, der har betydning for vurdering af støjbelastningen. På denne baggrund kan forudsætningen om 75% benyttelse af flyveretning sydvest mod nordøst alligevel anvendes.



Flyveplads for ultralette fly
Støjkonturer for korrigeret
operationstal 2.500

Standardkontursæt nr. 8
1:10.000