

# MILJØGODKENDELSE

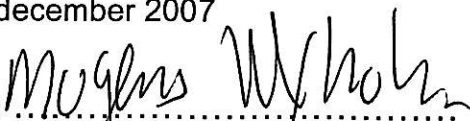
af Randers Flyveplads

Godkendelsen omfatter alle aktiviteter i tilknytning til flyvningen  
- og mulighed for at forlænge landingsbanen med 300 m.



Dato: 13. december 2007

Godkendt:

  
.....  
Mogens Nyholm  
Udvalgsformand

  
.....  
Pernille Black Hansen  
Miljø og teknik

# Miljøgodkendelse af listevirksomhed

i henhold til kap. 5 i miljøbeskyttelsesloven

Virksomhed: **Randers Flyveplads**

Beliggenhed: **Højsletvej 21, 8900 Randers**

CVR-/P-nummer: **41-37-53-10 (Randers Kommune)  
1.003.357.370 (Flyvepladsen ved Højslet)**

Matr. nr.: **34 g Randers Markjorder  
42 Lem by, Lem**

Listebetegnelse: **H 2 - Flyveplads**

Godkendelsesdato: **13. december 2007**

Godkendelsen omfatter: **Hele virksomheden, alle aktiviteter og mulighed for at forlænge landingsbanen med 300 m.**

Virksomheden ejes og drives af: **Randers Kommune  
Miljø og teknik  
Laksetorvet  
8900 Randers**

Grunden ejes af: **Randers Kommune**

Bygningerne ejes af: **Brugerne:**

**Randers Flyveklub, Hangar 1, 4, 5, 6 og 7  
H.F. AERO service v/Hans Fogh, Hangar 2  
Arne Nielsen, Hangar 3  
Kenneth Jensen, Hangar 8  
Kimber Adviser, Hangar 9  
Gaarsø Holdings. Hangar 10 og 12  
Anders Hansen og Arne Thomassen, Hangar 11  
Preben Møller og Bent Westphal, Hangar 13**

## Indholdsfortegnelse:

<b>RESUME</b> .....	<b>4</b>
<b>1. MILJØGODKENDELSE</b> .....	<b>5</b>
1.1 Godkendelsens grundlag .....	5
1.2 Vilkår for miljøgodkendelsen .....	5
1.2.1 Generelt .....	5
1.2.2 Indretning og drift .....	5
1.2.3 Støj.....	8
1.2.4 Spildevand .....	9
1.2.5 Affald .....	9
1.2.6 Journalføring og kontrolrutiner .....	10
1.2.7 Årlige indberetninger .....	10
1.3 Afgørelse om særlig miljøvurdering (VVM-redegørelse) .....	11
<b>2. MILJØTEKNISK BESKRIVELSE</b> .....	<b>11</b>
2.1 Beliggenhed.....	12
2.1.1 Geografiske placering .....	12
2.2 Etablering.....	12
2.2.1 Eksisterende forhold.....	12
2.2.2 Bygge- og anlægsarbejder .....	13
2.3 Indretning og drift .....	13
2.3.1 Indretning .....	13
2.3.2 Forbrug og oplag af hjælpestoffer .....	13
2.3.3 Driftstid.....	14
2.3.4 Flyveje.....	14
2.4 Driftsforstyrrelser og uheld.....	14
2.5 Trafikforhold .....	15
2.6 Bedste tilgængelige teknik (BAT) .....	15
2.7 Forureningsbegrænsende foranstaltninger.....	15
2.7.1 Støj.....	15
2.7.2 Luft .....	16
2.7.3 Spildevand .....	16
2.7.4 Affald .....	17
2.8 Forslag til egenkontrol.....	17
<b>3. VURDERING</b> .....	<b>17</b>
3.1 Hovedhensyn ved meddelelse af godkendelsen.....	17
3.2 Placering/fysisk planlægning.....	17
3.3 Støjforurening.....	17
3.3.1 Den samlede støjbelastning - TDENL-metoden .....	18
3.3.2 Støjbelastningens geografiske fordeling – DENL-metoden .....	18
3.3.3 Støjgener fra særlige flyaktiviteter.....	18
3.3.4 Øvrige støjende aktiviteter.....	19
3.4 Overfladevand og grundvand.....	19
3.5 Affald .....	20
<b>4. KLAGEVEJLEDNING</b> .....	<b>20</b>
4.1 Klage over miljøgodkendelsen.....	20
4.2 Retsbeskyttelse .....	20
<b>BILAG</b> .....	<b>21</b>
Bilag 1 Liste over sagens akter .....	21
Bilag 2 Oversigtskort 1:30.000 - Randers flyveplads beliggenhed .....	22
Bilag 3 Situationsplan 1:4.000 - Placering af landingsbane bygninger mv. ....	23
Bilag 4 Flyvejskort 1 - Udflyvning for propelfly under 5700 kg og helikopter. ....	24
Bilag 5 Flyvejskort 2 - Udflyvning for jet- og torbopropfly over 5700 kg.....	25
Bilag 6 Støjbelastningskort - Scenarie A .....	26
Bilag 7 Støjbelastningskort - Scenarie B (Forlængelse af banen).....	27

## **RESUME**

### **Godkendelse af Randers Flyveplads**

Randers Kommune har ansøgt om en samlet miljøgodkendelse i henhold til kap. 5, § 33 i miljøbeskyttelsesloven. Der søges om godkendelse til flyvning til og fra flyvepladsen beliggende Højsletvej 21, 8900 Randers samt aktiviteter i tilknytning hertil. Ansøgningen omfatter ligeledes eksisterende reparationsaktiviteter mv. i hangar 2 på flyvepladsen.

Randers Flyveplads er i regionplan 2005 klassificeret som en flyveplads af regional betydning.

Med denne godkendelse kan landingsbanen forlænges fra 900 m til 1200 m, hvilket giver mulighed for flere erhvervsflyvninger med større turbopropfly og små jetfly.

Udgangspunktet for ansøgningen er Miljøklagenævnets afgørelse af 15. november 2006. Her henviser Miljøklagenævnet godkendelsessagen til fornyet behandling hos Århus Amt. Pr. 1. januar 2007 er myndighedskompetencen overdraget til Randers Kommune.

Godkendelsen begrænser det samlede antal af flyvninger i forhold til tidligere godkendelse. Det er de særlige flyveaktiviteter, der begrænses mest, idet det er dem, der er til størst gene for de omkringboende.

Sammenlignes med støjgenerne fra de flyveaktiviteter, som amtets miljøgodkendelse i 2003 gav mulighed for, er antallet af boliger belastet over den vejledende grænseværdi reduceret fra 40-45 boliger til 17 boliger. Heraf belastes 5 boliger med mere end 55 dB. Ingen boligområder belastes med mere end 50 dB. Udvidelse af banen ændrer ikke på antallet af støjbelastede boliger.

Det vurderes, at den reducerede operationsplan tilgodeser både hensynet til, at flyvepladsen har regional betydning og ønsket om at begrænse antallet af støjbelastede boliger væsentligt.

Godkendelsen åbner mulighed for, at der kan anvendes afisningsmidler på landingsbanen. For at undgå en forurening af grundvand og Borup Møllebæk stilles der to krav. Dels skal der altid anvendes det mindst miljøskadelige afisningsmiddel, og dels skal der ændres på afløbsforholdene. Afløbssystemet skal ændres, så overfladevand med indhold af afisningsmiddel enten nedsives, eller det skal renses inden det løber i drænledning og videre til Borup Møllebæk. Der må ikke udledes stoffer til bækken, som kan give en forringelse af vandkvaliteten.

# 1. MILJØGODKENDELSE

## 1.1 Godkendelsens grundlag

På grundlag af oplysningerne i den miljøtekniske beskrivelse godkendes Randers Flyveplads, herunder forlængelse af landingsbanen og ændret operationsplan.

Godkendelsen gives i henhold til miljøbeskyttelsesloven og omfatter kun de miljømæssige forhold, der reguleres af denne lov. Det er en forudsætning for godkendelsen, at de vilkår, der er anført nedenfor, overholdes straks, når godkendelsen er trådt i kraft.

Hvis indretning eller drift ændres væsentligt i forhold til det godkendte, skal dette meddeles til tilsynsmyndigheden i god tid før ændringen iværksættes.

Godkendelsen erstatter samtlige tidligere meddelte godkendelser, herunder godkendelser der midlertidigt har været gældende på baggrund af miljøklagenævnets afgørelse af 15. november 2006.

## 1.2 Vilkår for miljøgodkendelsen

### 1.2.1 Generelt

- A1 Godkendelsen omfatter scenarie A og B. I scenarie A er flyvepladsens indretning uændret i forhold til nuværende forhold men med en ændret operationsplan. I scenarie B forøges banelængden med ca. 300 m, mens operationsplanen er som i scenarie A. Godkendelsen til scenarie B bortfalder, hvis banelængden ikke er øget til max. 1200 m inden 5 år fra godkendelsens dato.
- A2 Et eksemplar af godkendelsen skal til enhver tid være tilgængelig på flyvepladsen, og driftspersonalet skal være orienteret om godkendelsens indhold.
- A3 Flyvepladsen skal indrettes og drives som beskrevet i den miljøtekniske beskrivelse, bortset fra de ændringer, der fremgår af nedenstående vilkår.
- A4 Tilsynsmyndigheden skal straks orienteres om følgende forhold:
- Ejerskifte af flyveplads og/eller ejendom.
  - Hel eller delvis udskiftning af driftsherre.
  - Indstilling af driften for en længere periode.
  - Påbegyndelse og afslutning af baneforlængelsen.

### 1.2.2 Indretning og drift

- B1 Antallet af operationer må ikke overstige følgende:

Trafikkategori	Antal operationer pr. år
<b>Alle flyaktiviteter</b>	<b>7500</b>
<i>Heraf særlige flyaktiviteter</i>	
Ultralette fly klasse A (UL <sub>A</sub> )	100
Ultralette fly klasse B (UL <sub>B</sub> )	400
Faldskærmsflyvning (FL)	100
Skoleflyvning i landingsrunder (SK/LA)	1900
<i>Særlige flyveaktiviteter i alt</i>	<i>2500</i>

Ved en operation forstås enten en start eller en landing. Året er et kalenderår.  
Særlige flyaktiviteter er defineret i Miljøstyrelsens vejled. nr. 5/1994 og omfatter i denne godkendelse ultralette fly (UL) klasse A og B, faldskærmsflyvning (FL), samt visuelle landingsøvelser i forbindelse med skoleflyvning (SK/LA). Ved skoleflyvning i landingsrunder beregnes en "touch an go" som to operationer.

## B2 Natflyvning

Der må ikke forgå operationer i tidsrummet kl. 23.00 - 06.00.

I tidsrummet kl. 22.00-23.00 og i tidsrummet kl. 6.00-7.00 må der tilsammen maksimalt årligt forekomme 50 operationer.

## B3 Ultralette Fly

For flyvning med ultralette fly gælder følgende:

**Alle dage** Ingen flyvning mellem kl. 18.00 og kl. 08.00.  
Onsdag aften må flyvning dog forgå indtil kl. 22.00.

**Juli måned** Ingen flyvning med ultralette fly, klasse A.

## B4 Faldskærmsflyvning

For faldskærmsflyvning gælder følgende:

**Alle dage** Ingen flyvning mellem kl. 18.00 og kl. 08.00.  
Onsdag aften må flyvning dog foregå indtil kl. 22.00.

**Hverdage** Max. 40 operationer pr. dag.

**Weekender** Max. 40 operationer pr. weekend, dog undtaget stævner som annonceres.  
I månederne april, maj, juni, august og september kun i uger med ulige nummer. I alt max. 4 weekender pr. år.

**Juli måned** Ingen faldskærmsflyvning.

Der må kun anvendes støjsvage fly, støjklasse I med en støjemission på max. 70 dB.

Senest 1 måned inden der afholdes stævne med faldskærmsflyvning i en weekend med gennemførelse af mere end 40 operationer, skal det annonceres i lokalavisen, der udkommer i området omkring flyvepladsen. En kopi af annoncen skal sendes til tilsynsmyndigheden.

## B5 Visuelle landingsøvelser

For visuelle landingsøvelser (LA), herunder skoleflyvning i landingsrunder (SK/LA) og i "touch and go", gælder følgende:

**Hverdage** Max. 40 operationer pr. dag og ingen visuelle landingsøvelser i tidsrummet kl. 18.00 - 08.00.

**Lørdage** Max. 40 operationer pr. lørdag og kun i tidsrummet kl. 09.00 - 14.00

I månederne april, maj, juni, august og september kun i uger med ulige ugenummer.

**Søn- og helligdage samt juli** Ingen visuelle landingsøvelser.

## B6 Flyvetilladelse

Følgende flyaktiviteter må kun finde sted efter indhentet tilladelse fra flyvepladsen:

- Visuelle landingsøvelser i forbindelse med skoleflyvning.
- Faldskærmsflyvning.
- Flyvning med Ultralette fly klasse A.

Flyvepladsen skal udarbejde reglement for disse aktiviteter. Reglementet skal udleveres til ansøger, når der meddeles tilladelse. Af reglementet skal fremgå følgende:

- Ved faldskærmsflyvning må opstigning til afsætningshøjden ikke foregå ved spiralstigning. Der skal flyves væk fra pladsen indtil flyet har nået halvdelen af den højde, som springerne skal sættes af fra. Herefter må der flyves tilbage.
- Overflyvning af byområderne Mejlbj og Lem bør undgås i forbindelse med start og landing.
- De tidsmæssige begrænsninger for aktiviteten, som anført i vilkår for aktiviteten skal overholdes.
- Flyvepladsen kan tilbagekalde en tilladelse, hvis reglementet ikke overholdes.

Flyvepladsen skal anmode Statens Lufthavnsvæsen om, at følgende optages i VFR Flight Guide Denmark i afsnit 16 under Randers Flyveplads:

"Overflyvning af byområderne Mejlbj og Lem bør undgås i forbindelse med start og landing. Visuelle landingsøvelser i forbindelse med skoleflyvning, faldskærmsflyvning og flyvning med ultralette fly kan kun finde sted efter indhentet tilladelse fra flyvepladsen".

Anmodningen til Statens Luftfartsvæsen skal fremsendes senest 2 måneder efter den endelige godkendelsesdato. Kopi af anmodningen og det reviderede reglement skal samtidig fremsendes til tilsynsmyndigheden.

#### **B7 Servicering af fly**

Olieskift, reparationer og anden servicering af fly, der kan medføre spild af olie og lignende, må kun foregå, hvor der er tæt underlag, uden mulighed for afstrømning af spild til jord eller kloak.

#### **B8 Oplag**

Flydende råvare, hjælpestoffer og olie- og kemikalieaffald skal opbevares i henhold til forskrift om opbevaring af olier og kemikalier i Randers Kommune.

Anvendte olietanke skal opfylde reglerne i olietankbekendtgørelsen nr. 1641 af 13. december 2006.

På arealer, hvor der tankes fly, skal der være en tæt belægning, der hælder mod et afløb. Der skal ved tankningsstedet forefindes materiale, der kan bruges til at opsuge evt. spild.

#### **B9 Driftsforstyrrelser og uheld**

Tilsynsmyndigheden skal straks underrettes om driftsforstyrrelser eller uheld, der medfører forurening af omgivelserne eller indebærer en risiko for det. En skriftlig redegørelse for hændelsen skal være tilsynsmyndigheden i hænde senest 1 uge efter, at den er sket. Det skal fremgå af redegørelsen, hvilke tiltag der vil blive iværksat for at hindre lignende driftsforstyrrelser eller uheld i fremtiden.

#### **B10 Håndtering af klager**

Flyvepladsen skal døgnet rundt, på alle årets dage, kunne modtage klager. I de perioder, hvor flyvepladsen ikke er bemanded, skal der være en telefonsvarer eller lignende til rådighed for eventuelle klager. Klagerne skal løbende registreres.

De indkomne klager skal afrapporteres til tilsynsmyndigheden hvert kvartal senest pr. 1. februar, 1. maj, 1. august og 1. november, med angivelse af, hvornår klagen er indkommet, hvem der har klaget, og hvad der er klaget over. Flyvepladsen skal samtidig fremkomme med

sine bemærkninger til klagen og herunder redegøre for, hvad pladsen har foretaget sig i anledning af klagen.

### 1.2.3 Støj Støjvilkår

- C1 Operationstallene fordelt på de enkelte trafik kategorier må ikke ændres på en måde, så støjniveauet vurderet efter TDENL-metoden øges i forhold til nedenstående værdier:

Trafikkategori	Scenarie A TDENL (dB)	Scenarie B TDENL (dB)
Alle flyveaktiviteter inkl. særlige flyveaktiviteter	125,4	125,6

Udgangspunktet for fordeling af flyaktiviteterne på trafik kategorier, tidspunkter og dage fremgår af støjdocumentationen fra Delta dateret 14. november 2007.

- C2 Andre aktiviteter på flyvepladsen må ikke medføre et bidrag til støjbelastningen i naboområderne, der overstiger nedenstående grænseværdier. De angivne værdier for støjbelastningen er de ækvivalente korrigerede lydniveauer i dB(A).

Områdetyper	Ma.-fre. kl. 07-18 Lør kl. 07-14	Ma.- fre. kl. 18-22 Lør. kl. 14-22 Søn- og helligdg. kl. 07-22	Alle dage kl. 22-07	Maksimal- værdier kl. 22-07.
Ved boliger i det åbne land	55	45	40	55
Villaområder med åben og lav boligbebyggelse	45	40	35	50

Det bemærkes, at man ved tydelig hørbar impuls eller toner i en støjmission skal medregne et tillæg på 5 dB(A) til det målte støjniveau.

### C3 Kontrol af støjvilkår

Såfremt tilsynsmyndigheden skønner det nødvendigt, skal virksomheden dokumentere, at støjvilkårene er opfyldte ved at:

- der udføres beregninger efter TDENL-metoden og DENL-metoden (inkl. udtegning af støjniveau kurver) der dokumenterer flyvepladsens støjpåvirkning af omgivelserne, jf. gældende vejledning fra miljøstyrelsen, pt. nr. 5/1994 Støj fra flyvepladser.
- støjbidraget fra de øvrige aktiviteter på flyvepladsen dokumenteres ved måling og/eller beregning af støjbidraget efter gældende vejledninger fra miljøstyrelsen, p.t. nr. 6/1984 Måling af ekstern støj og nr. 5/1993, Beregning af ekstern støj.

Dette kan maksimalt kræves en gang pr. år. Ved beregningen og/eller målingen skal samtlige betydende støj kilder på virksomheden medtages.

Såfremt beregning og/eller støjmåling viser overskridelser af de stillede støjvilkår, skal virksomheden sammen med målerapporten fremsende en handlingsplan, der beskriver, hvilke tiltag virksomheden vil igangsætte, for at vilkårene fremover kan overholdes, samt en tidsplan herfor. Handlingsplan og tidsplan skal godkendes af tilsynsmyndigheden. Tilsynsmyndigheden kan herefter forlange fornyede beregninger eller støjmålinger.

Dokumentationen skal udføres som en akkrediteret teknisk prøvning af et akkrediteret laboratorium eller af et laboratorium, som beskæftiger personer, der er certificeret til at udføre "Miljømåling - ekstern støj".

Resultatet af de udførte beregninger/målinger skal rapporteres i overensstemmelse med retningslinjerne for "Miljømåling - ekstern støj".

#### **1.2.4 Spildevand**

##### **D1 Nedsivning af overfladevand fra benzintankningspladsen**

Overfladevand kan nedsives.

Vandet skal passere sandfang og benzinudskiller inden nedsivning. Benzinudskilleren skal være forsynet med alarmanlæg, der reagerer på afledning af evt. spild til udskilleren.

Udskilleren skal være tilmeldt den kommunale tømningsordning for olie- og benzinudskillere.

##### **D2 Egenkontrol med nedsivning af overfladevand fra benzintankningspladsen**

Der skal årligt udtages 1 vandprøve fra flyvepladsens vandindvindingsboring. Prøven skal analyseres for totalkulbrinter med detektionsgrænse på max. 50 µg/l og for benzen, toluen, ethylbenzen og xylener med en detektionsgrænse på max. 0,1 µg/l.

Resultatet af analyserne fremsendes til tilsynsmyndigheden.

##### **Afledning af overfladevand fra banen**

##### **D3 Overfladevand fra banen kan enten nedsives langs banen eller afledes via eksisterende drænledning til Borup Møllebæk.**

Afledningen til Borup Møllebæk skal ske via sandfang og forsinkelsesbassin, der sikrer at vandføringer ikke overstiger 1 l/sek ved udledning til den fælles drænledning. Vandet må ikke indeholde afisningsmiddel eller anden form for kemikalier.

##### **D4 Hvis mængder af overfladevand, som ledes til drænledningen og videre til Borup Møllebæk, ønskes øget, skal det samlede afledningssystem ændres, således at alt overfladevand afledes via sandvang til forsinkelsesbassin med permanent vandspejl. Ved udløb fra bassin til drænledning skal det sikres, at vandføringen ikke overstiger 1 l/sek.**

##### **Afledning af overfladevand med afisningsmiddel**

##### **D5 Til afisning af banen må kun anvendes midler, som er miljømærket med det nordiske Svanemærke eller opfylder tilsvarende krav med hensyn til lavt indhold af miljøfremmede stoffer, høj biologisk nedbrydelighed og lav økotoksicitet. Dokumentation skal fremsendes til tilsynsmyndigheden, inden midlet anvendes.**

##### **D6 Hvis overfladevand med afisningsmiddel ønskes afledt til Borup Møllebæk, skal der etableres den fornødne rensning før udledning.**

##### **D7 Forinden afløbssystemet ændres, skal der fremsendes detailprojekt til godkendelse hos tilsynsmyndigheden. Detailprojektet skal, foruden oplysninger om de ønskede ændringer, også indeholde dokumentation for, at der sikres den fornødne rensning, således at der ikke med udledningen sker en øget belastning af Borup Møllebæk med organisk stof og næringsstoffer.**

##### **D8 Tilladelse til udledning af overfladevand med indhold af afisningsmiddel bortfalder, hvis den ikke er udnyttet inden 3 år fra godkendelsens ikrafttræden.**

#### **1.2.5 Affald**

##### **E1 Flyvepladsens affald skal bortskaffes i henhold til Randers kommunes regulativ for bortskaffelse af erhvervsaffald.**

### 1.2.6 Journalføring og kontrolrutiner

- F1 Der skal føres en flyvepladsjournal, hvor følgende registreres umiddelbart før eller efter hver enkelt operation:
- Dato og klokkeslæt.
  - Flyets registreringsnummer.
  - Start eller landing.
  - Baneretning (07 eller 25).
  - Trafikkategori (ER, PR/LO, SK/LA, FA, UL<sub>A</sub>, eller UL<sub>B</sub>).
- F2 For operationer i tidsrummet kl. 22.00-23.00 og kl. 06.00-07.00 skal følgende tillige anføres:
- Formål med operationen (Erhverv, privat eller akut).
  - Flytype (Støjklasse (I-V), Helikopter, Turbopropfly eller Jetfly).
- F3 Journalføringen kan foretages af de piloter, der benytter flyvepladsen.
- F4 I de tre mest trafikerede måneder, fastlagt ud fra et gennemsnit af operationstallet for de enkelte måneder i de foregående 3 kalenderår, skal personalet på flyvepladsen sikre sig, gennem øget kontrol, at al flytrafik registreres i de tidsrum, hvor særlige flyaktiviteter er tilladt. Dvs. i dagtimerne, onsdag aften og i weekender.
- I forbindelse med kontrollen skal personalet således dagligt følge op på, om de foretagne registreringer af fly og operationer i flyvepladsjournalen i forbindelse med hver enkelt start og landing er fyldestgørende.
- Flyvepladsen skal underrette tilsynsmyndigheden senest 14 dage før årets første kontrol påbegyndes og oplyse, i hvilke perioder registreringen foretages det pågældende år.
- F5 På serviceværksteder for fly skal der føres journal over olieforbrug og mængder af bortskaffet olie og kemikalier med oplysninger om modtager af affaldet.
- F6 Tankanlæg skal have regelmæssige eftersyn. Der skal føres journal over eftersyn af tankanlæg med dato for eftersyn, reparationer og udskiftninger samt oplysninger om evt. spild eller andre uregelmæssigheder
- F7 Der skal føres journal over forbrug/salg af brændstof.
- F8 Der skal føres journal over forbrug af afisningsmiddel indeholdende oplysninger om, hvilke datoer, det er anvendt, og forbruget på de pågældende datoer.
- F9 Alarmanlæg, i benzinudskiller ved benzintankningspladsen, skal holdes under løbende observation og kontrolleres mindst 2 gange årligt. Der skal føres driftsjournal over alle eftersyn og tømninger.
- F10 Sandfang og bassin i forbindelse med afledning af vand fra banen skal tilses efter behov, dog mindst 1 gang årligt. Bemærkninger fra tilsynet skal fremgå af flyvepladsens driftsjournal. Der skal føres driftsjournal over alle eftersyn og tømninger.
- F11 Journaler skal være tilgængelige for og på forlangende indberettes til tilsynsmyndigheden.
- F12 Journaler skal opbevares på flyvepladsen i mindst 3 år.

### 1.2.7 Årlige indberetninger

- G1 En gang årligt skal flyvepladsen sende en opgørelse til tilsynsmyndigheden med følgende oplysninger:

- Antal operationer for hver kalendermåned fordelt på trafikkategori (ER, PR/LO, SK/LA, FA, UL<sub>A</sub>, eller UL<sub>B</sub>), med angivelse af fordelingen på hverdage/weekender og dag/aften/nat og med angivelse af fordeling på banebenyttelsen.
- Samlet antal operationer for hele året fordelt på trafikkategori (ER, PR/LO, SK/LA, FA, UL<sub>A</sub>, eller UL<sub>B</sub>), med angivelse af fordelingen på hverdage/weekender og dag/aften/nat og med angivelse af fordeling på banebenyttelsen.
- For flyvninger i natperioden kl. 22.00-23.00 og kl. 6.00-7.00 det samlede antal operationer opgjort pr. kalendermåned og for hele året fordelt på flytype (Støjklasse (I-V), Helikopter, Turbopropfly eller Jetfly) med angivelse af banebenyttelsen.
- Forbrug/salg af flybenzin, jetbrændstof, flymotorolie, fyringsolie og andre hjælpestoffer, herunder afisningsmiddel.
- Bortskaffet mængde af olie- og kemikalieaffald med angivelse af afleveringssted.
- Journal over alarmanlæg i olieudskiller ved tankningsplads, samt resultat af kontrolanalyse i vandindvindingsboring.
- Anvendt afisningsmiddel, type, årlig mængde og datoer for anvendelsen.

G2 Den årlige indberetning skal være tilsynsmyndigheden i hænde inden 1. februar. Første indberetning omfatter aktiviteter i 2008.

### 1.3 Afgørelse om særlig miljøvurdering (VVM-redegørelse)

Ændringen af operationsplanen og forøgelse af banelængden for Randers Flyveplads er omfattet af Miljøstyrelsens bekendtgørelse nr. 1335 af 6. december 2006 om vurdering af visse offentlige og private anlægs virkning på miljøet (VVM) i medfør af lov om planlægning (VVM-bekendtgørelsen). Ændringerne kan placeres under punkt 14 i bilag 2 "Ændringer eller udvidelser af anlæg i Bilag 1 eller 2, som allerede er godkendt, er udført eller er ved at blive udført, når de kan være til skade for miljøet".

Århus Amtsråd har i forbindelse med tidligere ønsker om forlængelse af banen vurderet, at ændringerne på flyvepladsen ikke opfylder betingelserne for udarbejdelse af en VVM-redegørelse i henhold til bekendtgørelsens § 3 stk 1. Baggrunden for denne vurdering er, at de godkendte ændringer ikke antages at få væsentlig indvirkning på det omgivende miljø. Naturklagenævnet har med afgørelse af 5. september 2003 stadfæstet Århus Amts afgørelse.

Århus Amts afgørelse er truffet på baggrund af ansøgning om et større operationstal end denne godkendelse giver mulighed for men en tilsvarende forøgelse af banelængden.

Randers Kommune vurderer med baggrund i Århus Amts afgørelse og naturklagenævnets stadfæstelse, at ændringerne på flyvepladsen omfattet af denne godkendelse ikke vil få væsentlig indvirkning på miljøet.

Afgørelsen offentliggøres sammen med miljøgodkendelsen.

## 2. MILJØTEKNISK BESKRIVELSE

Randers Flyveplads' gældende miljøgodkendelse er fra 1992 (med midlertidigt, tidsbegrænset tillæg i 1995).

I 2002 påbegyndte Århus Amt og Randers Kommune i fællesskab forarbejderne til en opdatering og tilpasning af godkendelsen i forhold til Miljøstyrelsens vejledning fra 1994 og udviklingen i flyvepladsens drift. I tilknytning hertil blev det besluttet, at Randers Flyveplads skulle søges solgt, når den nye miljøgodkendelse forelå. I 2003 blev miljøgodkendelsen givet. Den blev imidlertid påklaget først til Miljøstyrelsen og derefter til Miljøklagenævnet.

Den 15. november 2006 har Miljøklagenævnet hjemvist godkendelsen til fornyet behandling ved Århus Amt (fra årsskiftet 2006/2007 Randers Kommune) og med pålæg om at begrænse de *særlige* flyaktiviteter. Indtil en ny miljøgodkendelse er tilvejebragt, gælder amtets godkendelse fra 2003 med de ændringer, som følger af Miljøstyrelsens afgørelse. I den påklagede godkendelse fra 2003 har flyvepladsen tilladelse til 10.175 operationer (starter/landinger) om året, fordelt på max 5.175 almindelige operationer og max 5.000 særlige operationer. De almindelige flyaktiviteter er erhvervsflyvning, herunder helikopterflyvning og svæveflyvning, samt flyvning med almindelige sportsfly. De særlige flyaktiviteter omfatter ultralette fly og skoleflyvning i landingsrunder og faldskærmsflyvning.

I Miljøklagenævnets afgørelse begrænses de almindelige operationer til max 5.000 og de særlige operationer til max 2.500 (heraf max. 1.900 operationer med skoleflyvning i landingsrunder). I alt 7.500 operationer. Opstillet i en tabel ser det således ud:

Aktivitetstype	Godkendelse fra 1992	Godkendelse fra 2003	Miljøklagenævnets afgørelse
Samlet operationstal	8500	10.175	7.500
Almindelige operationer	6000	5.175	5.000
Særlige operationer	2500	5.000	2.500 (heraf 1.900 skoleflyvning i landingsrunder)

Randers kommune har med miljø og teknikudvalgets beslutning d. 27. september 2007 ansøgt om miljøgodkendelse til Randers Flyveplads med udgangspunkt i Miljøklagenævnets afgørelse af 15. november 2006.

## 2.1 Beliggenhed

### 2.1.1 Geografiske placering

Flyvepladsen har en øst-vest gående landingsbane retning 07-25.

Flyvepladsens beliggenhed fremgår af:

Bilag 2: Oversigtskort 1: 30.000 - Randers Flyveplads beliggenhed.

Bilag 3: Situationsplan 1:4.000 - Placering af landingsbane bygninger mv.

UTM koordinater er

For flyvepladsen: Øst: 563860 Nord: 6263160

Udledning af overfladevand: Øst: 563560 Nord: 6263950

## 2.2 Etablering

### 2.2.1 Eksisterende forhold

Randers flyveplads er etableret i 1988 og er i det væsentlige ikke ændret siden da. Den ejes og drives af Randers Kommune.

Den eksisterende flyveplads omfatter følgende anlæg:

- Asfalteret landingsbane (længde ca. 900 m og brede 23 m) med sikkerhedszone (græs)
- Kontrol- og hangarbygning med cafeteria mv.
- Hangarer og rulleveje
- Benzinpåfyldningsplads med nedgravede tanke
- Serviceværksted for fly, Hangar 2. Værkstedet drives af H.F. AERO service v/Hans Jørgen Fogh, Højsletvej 21, 8900 Randers.
- Standpladsen for fly
- Parkeringspladser
- Frie græsarealer

Der er tidligere meddelte følgende godkendelser/afgørelser for flyvepladsen:

- 17.04.86 Randers Flyveplads  
Miljøstyrelsens afgørelse d. 23. juli 1986  
Miljøankenævns afgørelse d. 27. februar 1987
- 08.07.88 Nedsivning af overfladevand fra benzinpåfyldningspladsen
- 13.02.92 Revideret operationsplan  
Planstyrelsens afgørelse 3. juni 1992
- 07.02.94 Brændstoftank på 5000 l.
- 10.03.95 Revideret operationsplan for faldskærmsflyvning.  
Tidsbegrænset til 1. januar 2000, hvilket begrundes med, at der sker en skærpelse af beregningen af støjbidraget fra faldskærmsflyvningen.  
Miljøstyrelsens afgørelse 2. april 1997.
- 22.11.96 Helikoptereftersyn
- 11.03.89 Udledning af overfladevand fra startbane til Borup Møllebæk
- 04.09.98 Konvertering af operationstal
- 14.12.99 Revideret operationsplan for faldskærmsflyvning, tidsbegrænset til 1. juli 2000
- 28.06.0 Revideret operationstal for faldskærmsflyvning forlænget.  
Tidsbegrænsning til 1. nov. 2000.
- 13.02.03 Samlet miljøgodkendelse.  
Naturklagenævn stadfæster, at der ikke er VVM-pligt d. 5. september 2003.
- 22.12.04 Tillæg til miljøgodkendelse Ændring af vilkår for UL-flyvning  
Miljøstyrelsens afgørelse d. 14. april 2005.  
Miljøklagenævnets afgørelse d. 15. november 2006.

## 2.2.2 Bygge- og anlægsarbejder

I scenarie B øges banelængden med ca. 300 m ved at forlænge med 120 m i den vestlige ende og med 180 m i den østlige ende.

## 2.3 Indretning og drift

### 2.3.1 Indretning

Flyvepladens indretning fremgår af bilag 3, som viser placering af landingsbane og bygninger mv.

I hangarerne foregår almindelig vedligehold og småreparationer på flyene. Olieskift er ikke tilladt, da der ikke er tæt gulvbelægning i alle hangarerne.

Serviceværkstederne i hangar 2 og 3 udfører vedligeholdelse og reparation af fly. Bygningerne har betongulv.

### 2.3.2 Forbrug og oplag af hjælpestoffer

Omsætningen af flybrændstof i 2006 fremgår af nedenstående tabel:

Brændstoftype	Forbrug i 2006 målt i liter
Alm. flybenzin	78.756
Jet-brændstof	35.704

Der anvendes endvidere ca. 2300 l fyringsolie til opvarmning af kontorbygningen

Oplag af olier og kemikalier fremgår af nedenstående tabel.

Hangar 4,5, 6, 7, 10 og 11 er ikke opvarmede, hangar 8 er el-opvarmet.

Flymotorolie anvendes i serviceværkstederne, som har tæt betongulv. Olien opbevares indendørs i tromler placeret over tæt opsamlingssted.

Placering	Indhold	Oplagets størrelse	Opstillingsår
Benzinpåfyldningsplads (nedgravet)	Alm. flybenzin (Avgas 100LL)	20.000 l	1988
Benzinpåfyldningsplads (nedgravet)	Jet-brændstof (Jet A-1)	30.000 l	1996
Nord for kantine, nedgravet	Fyringsolie	2.500 l	1975
I Hangar 2, overjordisk	Fyringsolie	1.200 l	1974
I Hangar 3, overjordisk	Fyringsolie	1.200 l	1974
I Hangar 9, overjordisk	Fyringsolie	1.200 l	1978
I Hangar 10, overjordisk	Fyringsolie	1.200 l	1985
I Hangar 11, overjordisk	Fyringsolie	1.200 l	1988

### 2.3.3 Driftstid

Flyvepladsen er en offentlig VMC-flyveplads (Visual Meteorologic Conditions) og kan således benyttes, når sigtbarheden tillader det. Der er markeringslys på landingsbanen, men det tændes kun i særlige tilfælde efter nærmere aftale. Flyvepladsen er bemanded i dagtimerne mandag til fredag i tidsrummet 8.30-15.30.

Hovedparten af operationerne, ca. 75 %, foregår om dagen (kl. 8.00-19.00) og om aftenen (kl. 19.00-22.00) ca. 24 %. Der forekommer et meget begrænset antal operationer (max 1 %) om natten og kun i perioderne kl. 22.00-23.00 og kl. 6.00-7.00.

### 2.3.4 Flyveje

Ved start og landing følges tilnærmelsesvist bestemte flyveje, som fremgår af bilag 4 og 5 (flyvejskort 1 og 2).

Flyvejene tager hensyn til de lokale bestemmelser anført i VFR Flight Guide Denmark om, at overflyvning af Mejlby og Lem bør undgås. Endvidere går flyvejene ikke direkte over centrum af Randers og Spentrup. Dette betyder dog ikke, at overflyvning af ovennævnte byområder ikke kan forekomme, da flyvejene er forenklede billeder af det faktisk anvendte.

Visuelle landingsøvelser (LA) og skoleflyvning i landingsrunder (SK/LA) udføres udelukkende som venstrerunder (mærket med L på bilag 4).

Ved faldskærmsflyvning (FA) flyves væk fra pladsen, indtil flyet har nået halvdelen af den højde, springerne skal afsættes fra. Herefter vender flyet og stiger fortsat til afsætningshøjden er nået, når flyet atter er ved flyvepladsen.

Ved motorflyoptræk af svævefly (SV) er der en særlig procedure ved landing. Indflyvningen foregår som normalt med nedgang til ca. 50 m ved baneenden, hvor slæbetorvet smides. Herefter stiges til 500 fod (170 m) og landingsrunden følges til landing.

## 2.4 Driftsforstyrrelser og uheld

Spild af brændstof ved levering og tankning kan medføre risiko for forurening:

Der gøres følgende for at minimere risikoen:

- Slangepistolen har automatisk stop.
- Anlægget er et aflåst betjent anlæg, som er enkelt konstrueret og enkelt at betjene.
- Udlevering af brændstof sker fra stander på vandtæt plads med afløb til benzinudskiller.
- Levering fra tankbil sker på samme plads.
- Udleveringspumpen er tilsluttet et tydeligt markeret nødstop.
- Pejling af brændstoftank før påfyldning.
- Flyvepladsens personale vil ofte være til stede ved påfyldning af brændstof, hjemme hørende fly må selv tanke.

- Benzinudskilleren er forsynet med "gasalarm", som aktiveres, når der er organiske dampe i udskilleren.

## **2.5 Trafikforhold**

Til og frakørsel til flyvepladsen foregår ad sidevej til Højsletvej. Der er plads til ca. 50 biler på parkeringspladsen ved kontrol- og hangarbygningen.

## **2.6 Bedste tilgængelige teknik (BAT)**

Der foreligger ingen BAT-notes for flyvepladser.

## **2.7 Forureningsbegrænsende foranstaltninger**

### **2.7.1 Støj**

De væsentlige støjkloder ved driften af flyvepladsen er starter og landinger, samt taxikørsel i forbindelse hermed.

Firmaet DELTA har foretaget beregninger af støjbelastningen af omgivelserne fra flytrafikken. Afrapporteret i testrapport af 14. november 2007. Beregningerne er udført efter henholdsvis DENL- og TDENL-metoden. Det er i begge beregningerne forudsat, at der ikke forekommer terminalstøj af betydning, herunder motorafprøvning.

### **Den samlede støjbelastning - TDENL-metoden**

TDENL-metoden angiver med ét tal den samlede støjbelastning omkring flyvepladsen, uden at angive støjbelastningens geografiske fordeling. Beregningen baseres på de samme forudsætninger som DENL-beregningen, men afhænger ikke af flyvejenes placering og anvendelse. Beregningsresultaterne fremgår af nedenstående skema.

### **Støjbelastningens geografiske fordeling – DENL-metoden**

DENL-metoden angiver støjbelastningen, som kurver der viser den geografiske udbredelse af støjen. Metoden tager hensyn til trafikkenes fordeling på tidspunkter og operationstyper. Resultaterne af DENL-beregningen fremgår af bilag 6 og bilag 7 for henholdsvis scenarie A og B.

Til sammenligning er operationsplanen for scenarie A og B anført i nedenstående skema sammen med de forudgående miljøgodkendelsers operationsplan og de beregnede TDENL-værdier.

Trafikkategori	Antal operationer pr år				TDENL-værdi i dB			
	Godk. 1992	Godk. 2003	Scenarie A	Scenarie B	Godk. 1992	Godk. 2003	Scenarie A	Scenarie B
<b>Erhvervsflyvning (ER)</b>	4400	1325	1275	1359	-	119,8	-	-
Heraf:								
Stempelmotor	4200				120,2			
Mindre jet	100				106,2			
Turboprop	100				118,5			
<b>Privat og lokalflyvning (PR og LO)</b>	2900	3550	3225	3141	123,0	123,1	-	-
<b>Motorflyoptræk af svævefly (SV)</b>	100	100	100	100	104,8	103,9	-	-
<b>Helikopterflyvning (HE)</b>	400	400	400	400	105,7	102,5	-	-
<b>Særlige flyaktiviteter i alt:</b>	2500	5000	2500	2500	122,6	124,7	-	-
Heraf:								
-Ultralette fly klasse A (UL <sub>A</sub> )		100	100	100	-	-		
-Ultralette fly klasse B (UL <sub>B</sub> )			400	400	-	-		
-Skoleflyvning i landingsrunder (SK/LA)	1900	4500	1900	1900	120,2	124,7		
Faldskærmsflyvning (FA)	600	400	100	100	119,8	115,4		
<b>Antal opr. i alt:</b>	8500	9900	7500	7500				
<b>TDNL-værdi i alt:</b>					127,7	127,8	125,4	125,6

### 2.7.2 Luft

Røggas fra oliefyr til opvarmning (kontrol og kantine, hangar 1, 2, 3, 9, 10 og 11) er den eneste emission til luften fra faste installationer på flyvepladsen.

Oliefyret ved kontrolbygningen har et afkast 5,5 m over terræn, og de to oliefyr i værkstedsbygningen har et afkast ca. 7 m over terræn. Øvrige oliefyr i hangarerne er også udført med afkast. Oliefyrene er alle mindre end 120 kW, og de tilses 1 gang årligt af skorstensfejer.

### 2.7.3 Spildevand

Husspildevand fra kontrol- og hangarbygningen opsamles i samletank og køres til rensning på kommunalt spildevandsanlæg. Tanken tømmes 1 gang om måneden. Der er endvidere samletanke i forbindelse med hangar 8, 9, 10, og 11, disse tømmes en gang årligt.

Overfladevand fra landingsbanen afstrømmer overfladisk til de tilstødende græsarealer. Langs en del af banen opsamles vandet i et dræn, hvorfra det via sandfang udledes til Borup Møllebæk. Sandfanget er forsynet med et dykket afløb, og udledningen er begrænset til 1 l/sek. Der udledes vand fra 2,1 ha 100% befæstet landingsbane samt 4,2 ha 5% befæstet omkringliggende terræn. Vandmængden skønnes at være ca. 8400 m<sup>3</sup>/år. Når vandmængden overstiger 1 l/sek stiger vandet op i et udligningsbassin. Bassinet har et volumen på 350 m<sup>3</sup>. Der anvendes pt. ikke kemikalier til afisning af banen.

Der ønskes mulighed for at anvende AVIFORM 50 til afisning af landingsbanen i begrænset omfang. Produktet er Svanemærket, og det er dokumenteret, hvilken effekt det vil have på vandmiljøet, og hvilken effekt det vil have ved nedsivning.

Overfladevand fra benzinpåfyldningspladsen på 200 m<sup>2</sup> føres til sandfang og olieudskiller Trix-1000 I. Udskilleren er forsynet med gasalarm, som reagerer på dampe fra evt. spild. Afstrømningen er max. 1 l/sek. Afløbet fra udskilleren går til et nedsivningsanlæg udført som 15 m filterdrængrøft med PVC-siverør. Nedsivningsanlægget er placeret 75 m fra flyvepladsens vandboring. Der er ikke almenvandforsyningsanlæg i området omkring flyvepladsen. Vand til flyvepladsen leveres fra Energi Randers.

Såfremt der under længerevarende regn ikke er tilstrækkelig nedslivningskapacitet, vil overskydende vandmængder afstrømme overfladisk mod sydvest.

Overfladevand fra øvrige befæstede arealer og tagflader afstrømmer overfladisk og nedsiver i jorden.

#### **2.7.4 Affald**

Randers Flyveplads og Hangar 8 er begge tilmeldt Randers Kommunes dagrenovationsordning.

I serviceværkstedet, som har støbt beton gulv, skiftes der olie på flyene. Der fremkommer årligt ca. 80 l olieaffald og ca. 10 oliefiltre. Olien opsamles i 5 l dunke. Oliefiltre og tom emballage opbevares i specielle plastposer og bortskaffes til Randers Affaldsterminal løbende.

### **2.8 Forslag til egenkontrol**

Forslag til udformning af skemaer til egenkontrol er fremlagt.

## **3. VURDERING**

### **3.1 Hovedhensyn ved meddelelse af godkendelsen**

Randers Kommune vurderer, at flyvepladsen fortsat kan drives på stedet i overensstemmelse med planlægningen for området, og at miljøstyrelsens vejledende grænseværker for støj kan overholdes udenfor det støjkonsekvensområde, der er fastlagt i Regionplanen for 2005. Randers Kommune vurderer endvidere, at afledningen af overfladevand kan ske, uden at det er til hinder for, at målsætningen for Borup Møllebæk kan opfyldes.

### **3.2 Placering/fysisk planlægning**

Randers Flyveplads er udlagt såvel i regionplan 2005, som i kommuneplanen for Randers Kommune. For at forhindre at der placeres støjfølsomme formål (bl.a. boliger) på støjbelastede arealer er der i regionplanen udlagt et støjkonsekvensområde omkring flyvepladsen. Ifølge regionplanen bør der ikke tillades bebyggelse eller udlægges areal til støjfølsomme formål i områder, hvor støjbelastningen er over 50 dB.

Flyvepladsen ligger i regionplanens område for særlige drikkevandsinteresser.

Randers Flyveplads er omfattet af Randers Kommunes lokalplan nr. 194, Flyvepladsen ved Højsletvej (1986). Hvis landingsbanen forlænges, skal flyvepladsens område udvides. Dette forudsætter, at der udarbejdes en ny lokalplan.

Ændringerne på flyvepladsen opfylder ikke betingelserne for udarbejdelse af en VVM-redegørelse i henhold til Bekendtgørelsens § 3 stk. 1. Baggrunden for den vurdering er, at de med denne godkendelse ændrede forhold ikke kan antages at få væsentlig indvirkning på det omkringliggende miljø.

### **3.3 Støjforurening**

Den væsentligste miljøpåvirkning fra flyvepladsen er støj i forbindelse med flyenes start og landing. Og det er også her, der forekommer flest klager i forbindelse med flyvepladsens aktiviteter.

Antal årlige operationer i de forskellige kategorier er i den ændrede operationsplan reduceret i overensstemmelse med Miljøklagenævnets afgørelse af 15. november 2006.

Det vurderes, at den reducerede operationsplan tilgodeser både hensynet til, at flyvepladsen har regional betydning, og ønsket om at begrænse antallet af støjbelastede boliger væsentligt.

### 3.3.1 Den samlede støjbelastning - TDENL-metoden

Beregningerne af det samlede støjbelastningstal på grundlag af den reducerede operationsplan viser at reduktionen giver et fald i det samlede støjbelastningstal på ca. 2 dB. Belastningen i scenarie A og B er stort set identiske, nemlig henholdsvis 125,4 og 125,6 dB.

### 3.3.2 Støjbelastningens geografiske fordeling – DENL-metoden

Støjkurverne for DENL-beregningen for den reducerede operationsplan er vist på bilag 6 og 7. Ved sammenligning af de to bilag kan man se, at der kun er ubetydelig forskel på støjbelastningen i området omkring flyvepladsen i henholdsvis scenarie A og B.

Der er fortsat ikke boligområder, som belastes med mere end 50 dB. Den vejledende grænseværdi for flyvepladser med regional betydning.

I det åbne land belastes ca. 17 boliger med mere end 50 dB og heraf belastes 5 boliger med mere end 55 dB. Den vejledende grænseværdi er 50 dB.

Sammenlignes med støjgenerne fra de flyveaktiviteter, som amtets miljøgodkendelse i 2003 gav mulighed for, er antallet af boliger belastet over den vejledende grænseværdi reduceret fra 40-45 boliger til 17 boliger.

### 3.3.3 Støjgener fra særlige flyaktiviteter

En del af støjen fra flyvepladsen skyldes særlige flyaktiviteter. Ved særlige flyaktiviteter forstås visse former for flyvning, der af befolkningen opfattes som særligt generende. At støjen opleves som særligt generende kan være forårsaget af, at aktiviteterne optræder på tidspunkter eller steder, hvor man forventer fred for uvedkommende støj, at aktiviteten indebærer hyppige gentagelser, og at støjen har et særligt højt niveau, lang varighed eller ubehageligt toneindhold.

Særlige flyaktiviteter omfatter i denne godkendelse, faldskærmsflyvning, visuelle landingsøvelser i forbindelse med skoleflyvning, flyvning med ultralette fly. Optræk af svævefly med motorfly betragtes som almen flyvning.

På hverdage begrænses de særlige flyaktiviteter til dagperioden og en aften om ugen. Juli måned friholdes helt for særlige flyaktiviteter på nær ultralette fly klasse B, som må benyttes i hverdagen og en aften om ugen. Skoleflyvning i landingsrunder og faldskærmsflyvning begrænses derudover til bestemte weekender i sommerhalvåret, mens der om vinteren må flyves alle weekender.

#### Skoleflyvning

Skoleflyvning har et specielt flyvemønster. Skoleflyvningen udføres dels som mange gentagne landingsrunder og dels som øvelsesflyvning med et flyvemønster, der ikke afviger fra den almindelige flytrafik. Skoleflyvning i landingsrunder indgår derfor under særlige aktiviteter, mens skoleflyvningens øvrige aktiviteter indgår under almindelige flyaktiviteter.

Det årlige antal skoleflyvninger i landingsrunde er blevet reduceret betydeligt i forhold til godkendelsen fra 2003, og der er tilsvarende skåret ned i antal daglige operation fra 80 til 40.

Ved flyvning af landingsrunder drejes altid mod venstre, når flyvemaskinen er i luften, uanset om der startes i østlig eller i vestlig retning, hvilket resulterer i at de samme boliger overflyves ved hver runde. Der er set på muligheden for at ændre denne praksis, således at man skiftevis flyver højre- og venstrerunde.

Støjberegninger viser ikke nogen ændring i støjbelastningen i omgivelserne ved det ændrede flyvemønster. Uanset dette vil den enkelte bolig få færre overflyvninger på den enkelte dag, mens der forekommer ca. dobbelt så mange dage, hvor boligen overflyves. Da det også kan have negativ virkning for sikkerheden at flyve skiftevis højre- og venstrerunde, har kommune valgt ikke at ændre flyvemønsteret ved skoleflyvning i landingsrunde.

### **Ultralette fly**

Ultralette fly, klasse A er vægtskiftestyrede fly, som også kaldes TRIKES eller motoriserede dragefly. De styres med en styrebøjle med hvilken opdriftspunktet forskydes under vingen. Ultralette fly, klasse B er rorstyrede fly, der styres med pind eller rat og pedaler nøjagtigt som et almindeligt sportsfly.

Ultralette fly, klasse A har typisk ringe motorkraft, hvorfor de opleves som særligt generende. Flyvehastigheden er lav i forhold til traditionelle fly, og dermed bliver overflyvningstiden længere. Ultralette fly, klasse B støjer tilsvarende eller mindre end et fly i kategorien almindelig flyaktiviteter og deres motorkraft gør, at de ikke opleves så generende som ultralette fly, klasse A. På baggrund heraf er vilkårene til dem lempet i forhold til de øvrige kategorier i særlige flyaktiviteter.

### **3.3.4 Øvrige støjende aktiviteter**

Den øvrige støj fra flyvepladsen omfatter bilkørsel til og fra flyvepladsen, flyenes taxikørsel på landingsbanen og motorafprøvning. Støj fra disse aktiviteter vurderes at have et meget begrænset omfang. Støjen reguleres af vilkårene i afsnit 1.2.3. På grund af det begrænsede omfang, har kommunen ikke fundet det nødvendigt at kræve gennemført kontrolmålinger/beregning.

### **3.4 Overfladevand og grundvand**

Flyvepladsen ligger udenfor godkendt kloakopland. Der er ikke mulighed for at aflede spildevand til offentligt rensningsanlæg.

Flyvepladsen har tilladelse til at udlede overfladevand fra landingsbanen via sandfang og reguleret udledning til et drænsystem med forbindelse til Borup Møllebæk. Udledningen sker i henhold til miljøgodkendelse af 11. marts 1998. Retsbeskyttelsen for vilkår om udledningen er bortfaldet, og vilkårene for udledningen er taget op til revision i forbindelse med denne godkendelse.

I Regionplan 2005 er vandløbet nedstrøms den nuværende udledning målsat til B1, Gyde og opvækstområde for laksefisk med en forureningsgrad II. Vandføringen,  $Q_{\text{middel}}$ , er målt til 78 l/s. Medianminimum er ikke oplyst. Ifølge regionplanen skal det ved afledning af spildevand til Borup Møllebæk sikres, at der sker en rensning af spildevandet med 90 % for organiske stof inden 2008.

Den nuværende afledningsform sikre at vandløbet ikke belastes hydraulisk, som følge af afledningen fra flyvepladsen, og der tilføres ikke organisk stof til vandløbet med overfladevandet.

Randers Flyveplads ønsker mulighed for at anvende et Svanemærket middel til afisning af landingsbanen, når der opstår behov herfor i vinterperioden. Ved evt. udnyttelse af godkendelsens mulighed for at udvide startbanen vil det befæstede areal, hvorfra der skal afledes regnvand, kunne blive væsentligt større.

Tilladelsen til at anvende afisningsmiddel og til at udvide det befæstede areal er derfor betinget af, at udledningen sker på en sådan måde, at der ikke sker en øget biologisk og hydraulisk belastning af Borup Møllebæk. Det er en betingelse, at de anvendte afisningsmidler er Svanemærket eller, at det er dokumenteret, at de har et tilsvarende lavt indhold af miljøfremmede stoffer, og at de er biologiske nedbrydelige. Det er endvidere et krav, at det løbende registreres, hvor store mængder der anvendes.

Det vurderes, at såfremt der udelukkende anvendes miljømærkede afisningsmidler eller midler, der kan dokumenteres at have samme lave miljøpåvirkning, og at udløbet ændres, således at overløbsvandet sikres tilstrækkelig lang opholdstid i bassinet, eller anden rensning

til, at 90 % af det organiske stof er fjernet, så vil den øgede biologiske og hydrauliske miljøpåvirkning af Borup Møllebæk være ubetydelig.

På flyvepladsen findes en befæstet benzinpåfyldningsplads på 200 m<sup>2</sup>, hvorfra overfladevandet nedsives i henhold til tilladelse fra 1988. Inden overfladevandet nedsives passerer det et sandfang og benzinudskiller (TRIX 100 l). Benzinudskilleren er forsynet med en gasalarm, der reagerer på dampe fra evt. spild. Til overvågning af om det nedsivende overfladevand forurener grundvandet, udtages der årligt en vandprøve af grundvandet til analyse. Godkendelsen ændrer ikke på disse forhold.

### **3.5 Affald**

Dagrenovation fra flyvepladsen bortskaffes via den kommunale dagrenovationsordning og olieaffald afleveres på Randers Affaldsterminal. Flyvepladsens bundfældningstank for spildevand i forbindelse med kontrol- og kantinehangar tømmes 1 gang om måneden. Øvrige bundfældningstanke tømmes 1 gang årligt.

Affaldet bortskaffes i overensstemmelse med Randers Kommunes regulativ for erhvervsaffald.

## **4. KLAGEVEJLEDNING**

### **4.1 Klage over miljøgodkendelsen**

Denne godkendelse kan påklages til Miljøklagenævnet af Randers Flyveplads, Embedslægeinstitutionen, enhver landsdækkende forening eller organisation, der har natur og miljø som hovedformål, samt enhver der har en individuel, væsentlig interesse i sagens udfald.

En eventuel klage stiles til Miljøklagenævnet og fremsendes gennem Randers Kommune, Laksetorvet, 8900 Randers. Klagen skal være skriftlig og være kommunen i hænde senest 4 uger efter sidste annonceringsdato, det vil sige senest den 4. februar 2008. Randers Kommune sender derefter klagen videre til Miljøklagenævnet ledsaget af det materiale, der er indgået i sagens bedømmelse.

Godkendelsen kan endvidere prøves ved domstolene. Eventuelt sagsanlæg skal ske senest 6 måneder efter sidste annonceringsdato, d.v.s. senest den 2. juli 2008. Såfremt godkendelsen påklages, skal eventuelt sagsanlæg ske senest 6 måneder fra den dato, hvor den endelige godkendelse foreligger.

### **4.2 Retsbeskyttelse**

Denne miljøgodkendelse er ifølge miljøbeskyttelsesloven retsbeskyttet i 8 år, dvs. til den 13. december 2015. Såfremt godkendelsen påklages, gælder retsbeskyttelsen i 8 år fra den dato, hvor den endelige godkendelse foreligger. I retsbeskyttelsesperioden kan der kun meddeles påbud eller forbud, hvis særlige forhold gør sig gældende. Det kan f.eks. være, hvis forureningen fra virksomheden skader miljøet mere, end der er lagt til grund for godkendelsen, eller hvis nye teknikker gør, at forureningen kan nedbringes væsentligt uden uforholdsmæssigt store omkostninger.

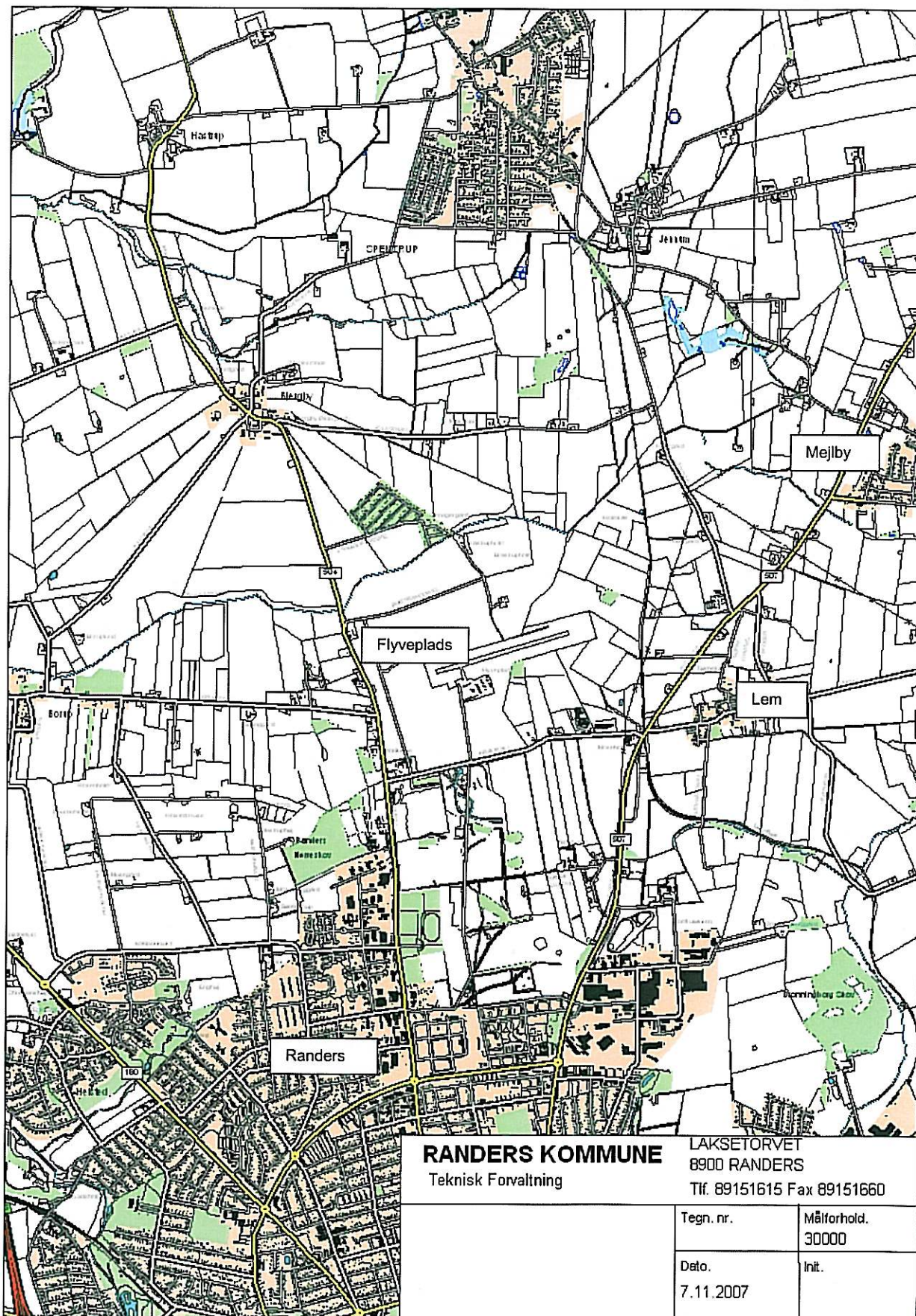
Hvis der foretages væsentlige ændringer i indretning eller drift i forhold til det godkendte, skal dette i god tid meddeles tilsynsmyndigheden, som skal tage stilling til, om ændringen er godkendelsespligtig.

## BILAG

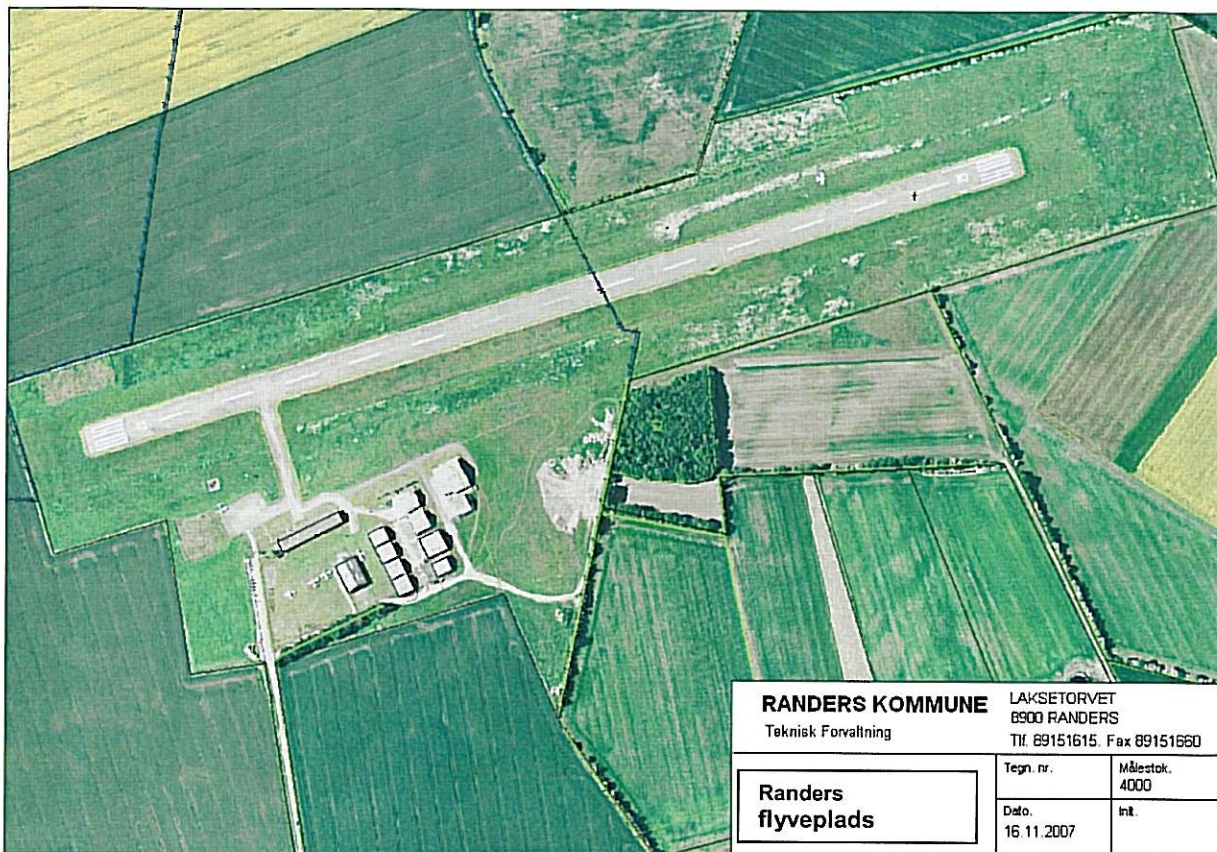
### Bilag 1 Liste over sagens akter

- DELTA Testrapport af d. 14. november 2007. Randers Flyveplads. Støjbelastning før og efter baneforlængelse. Reviderede trafikforudsætninger.
- Svanemærkning af tømidler version 2,0, marts 2004-marts 2009, Miljømærkesekretariatet.
- Alternative tømidler Fase 1, maj 2001, udarbejdet af Carl Bro.
- Alternative tømidler Fase 2, marts 2003, udarbejdet af Carl Bro.
- Alternativer til vejsalt som tømiddel i glatførerbekæmpelsen –litteraturundersøgelse over miljøeffekter, med særlig henblik jord og planter. Arbejdsrapport Skov og landskab nr. 36- 2007.
- Miljøgodkendelsesansøgnings grundlag vedtaget på Randers kommune, Miljø og teknik udvalgets møde d. 27. september 2007.
- Miljøklagenævnets afgørelse af 15. november 2006.
- Miljøstyrelsens afgørelse af klage over Århus Amts miljøgodkendelse af 13. februar 2003. Dateret d. 14. april 2005.
- Århus Amts miljøgodkendelser for Randers Flyveplads dateret d. 13. februar 2003 og 12. januar 2005.

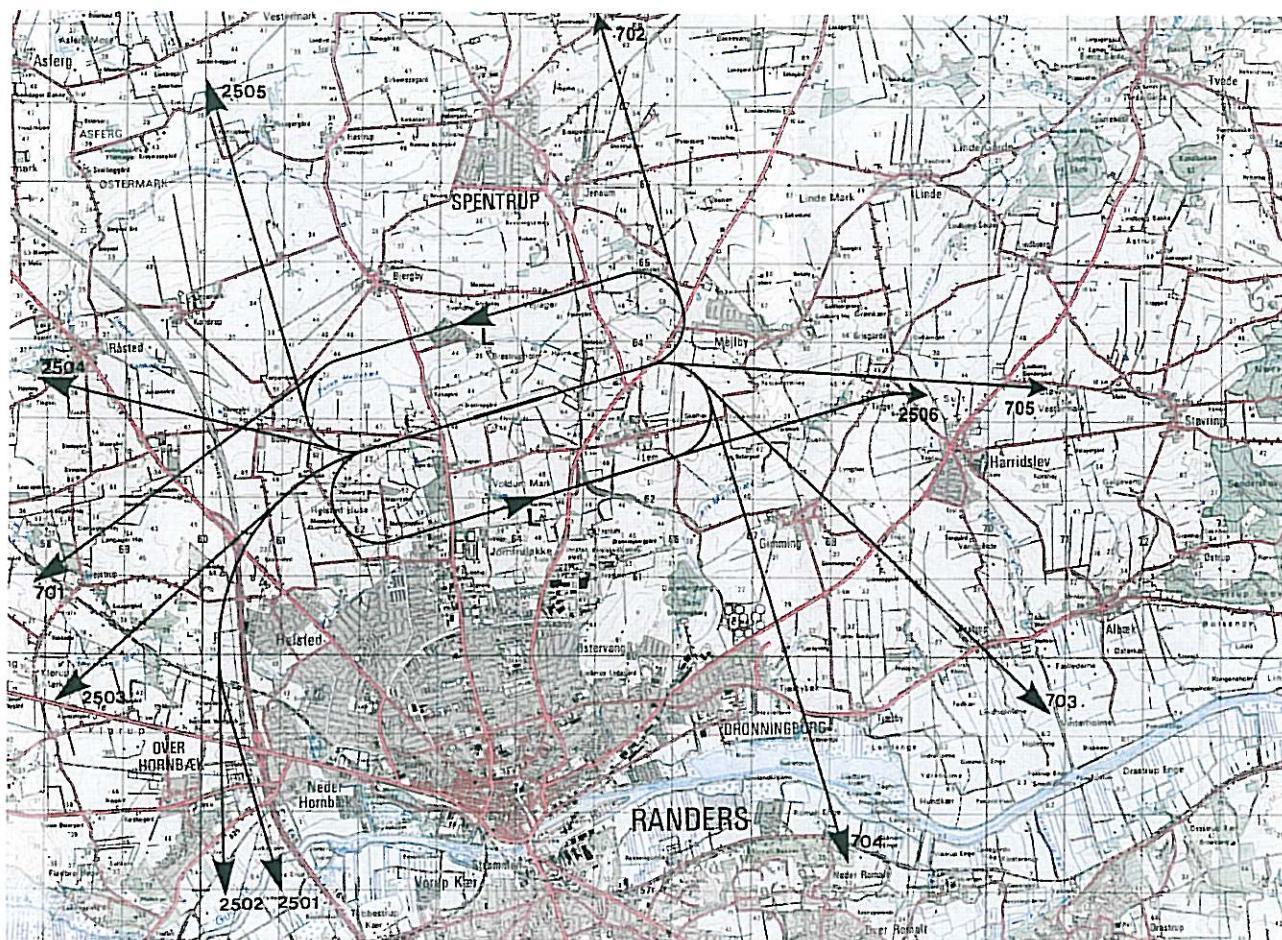
**Bilag 2 Oversigtskort 1:30.000 - Randers flyveplads beliggenhed**



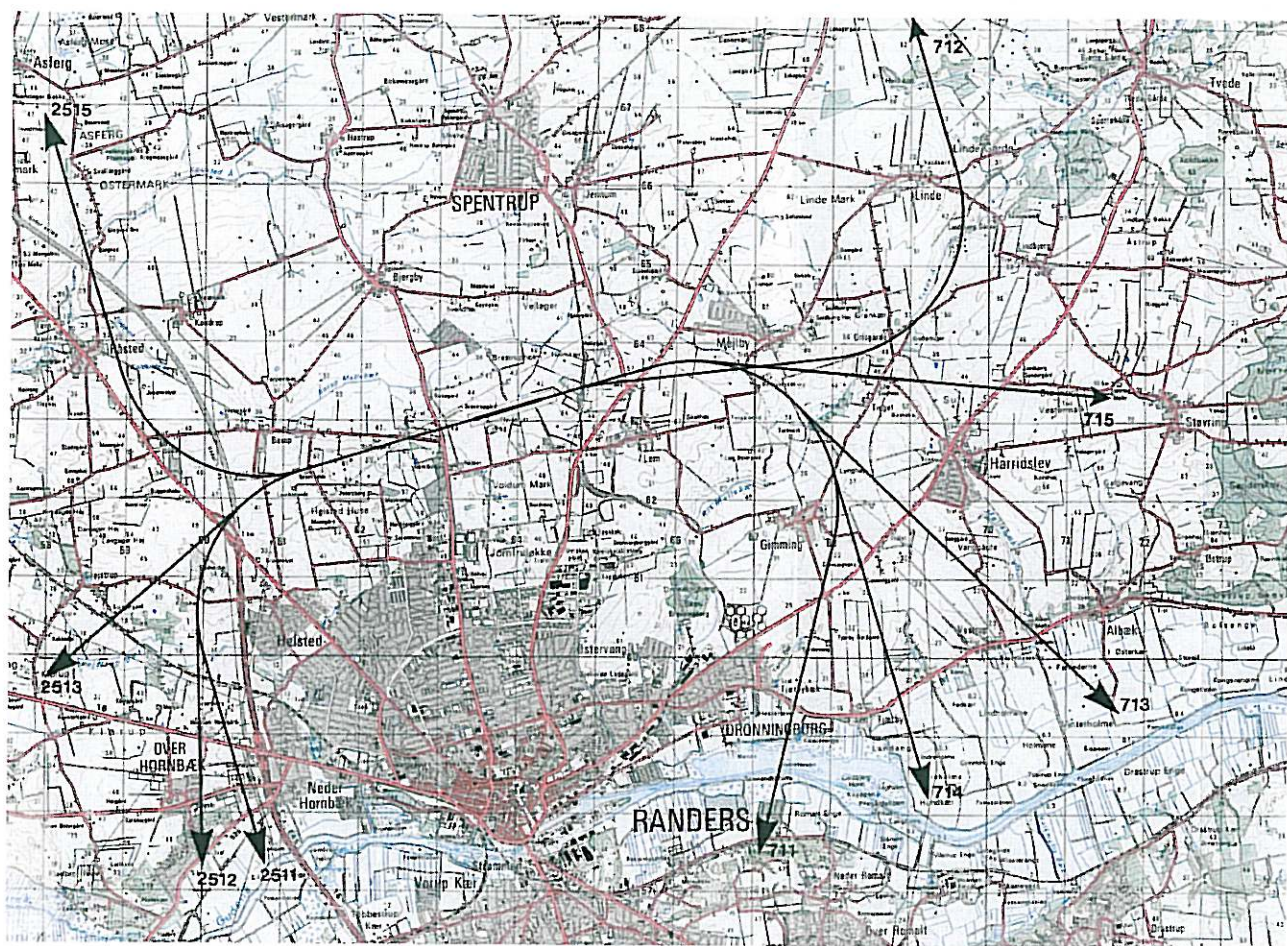
Bilag 3 Situationsplan 1:4.000 - Placering af landingsbane bygninger mv.



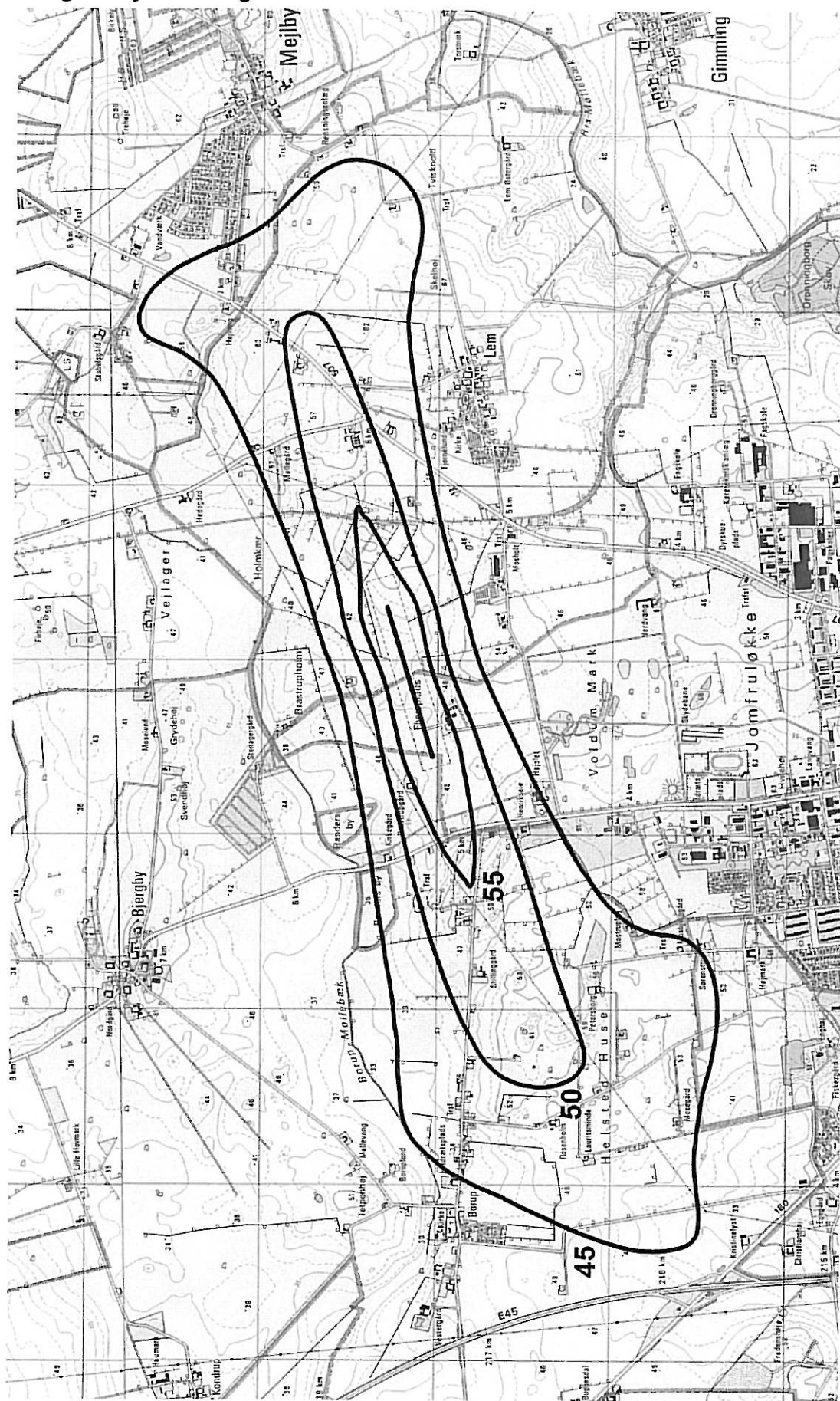
# Bilag 4 Flyvejskort 1 - Udflyvning for propelfly under 5700 kg og helikopter.



Bilag 5 Flyvejskort 2 - Udflyvning for jet- og torbopropfly over 5700 kg.



# Bilag 6 Støjbelastningskort - Scenarie A



Bilag 7 Støjbelastningskort - Scenarie B (Forlængelse af banen)

