

Returadresse: Land, By og Kultur, Miljø, Toften 6, 6880 Tarm
E-mail: land.by.kultur@rksk.dk



Ringkøbing-Skjern Kommune

Stauning Lufthavn
Lufthavnsvej 6
Stauning
6900 Skjern

Sagsbehandler
Svend Erik Sørensen
Direkte telefon
99741690
E-post
svend.erik.sorensen@rksk.dk
Dato
29. marts 2012
Sagsnummer
2010110297A

Miljøgodkendelse med VVM-redegørelse og miljøvurdering

Stauning Lufthavn 2012



Åbningstider

mandag – onsdag	9.30 – 15.00
torsdag	9.30 – 16.45
fredag	9.30 – 13.00

Telefontider

mandag – onsdag	8.00 – 15.30
torsdag	8.00 – 17.00
fredag	8.00 – 13.30

Hjemmeside

www.rksk.dk

Telefon 99 74 24 24

Indholdsfortegnelse

1	Introduktion	4
2	Afgørelse	5
3	Miljøteknisk beskrivelse	12
4	VVM redegørelse	19
5	Samlet vurdering af 0-alternativet	40
6	Manglende viden	41
7	Gyldighed og retsbeskyttelse	41
8	Offentliggørelse og klagevejledning	42
9	Liste over modtagere af kopi af udkast.....	44
10	Oversigtsplan – Bilag 1.....	45
11	Situationsplan – Bilag 2.....	46
12	Lovgrundlag - Bilag 4	48

Stamdata for virksomheden

Virksomhedens navn	Stauning Lufthavn
Virksomhedens adresse	Lufthavnsvej 6, 6900 Skjern
Virksomhedens telefonnr.	9736 9044
Virksomhedens mailadresse	stauning-lufthavn@mail.tele.dk
Virksomhedens kontaktperson	Allan Jensen
Virksomhedens matrikelnummer	6r og 6a, 6u Østerby By, Stauning Sogn
CVR-nr./P-nr.	28373155 / 1001629404
Listebetegnelse, godk.bek. 1640 / 13-12-2006	H 101. Lufthavne, flyvestationer og flyvepladser
(i)-mærket, godk.bek. 1640 / 13-12-2006	Nej
Omfattet af VVM, bek. 1335 / 06-12-2006	Ja
Omfattet af risikobek., bek. 1666 / 14-12-2006	Nej
Grønt regnskabs pligt, bek. 210 / 03-03-2010	Nej
Dato for øvrige miljøgodkendelser	29.01.2003 Miljøgodkendelse af påfyldningsplads

Aktiviteter

Hovedaktivitet: Serviceydelser i forbindelse med luftfart

Væsentlige biaktiviteter: Ingen

Væsentlige miljøforhold: Støjforurening

Sagsbehandler

Svend Erik Sørensen,
Virksomhedsgruppen, Miljø og
Natur

Telefon

99741690

Mail

svend.erik.sorensen@rksk.dk

Kvalitetssikret af: Nils Nordholm, Miljø og Natur

1 Introduktion

I 1997 modtog det daværende Ringkøbing Amt en ansøgning om miljøgodkendelse af Stauning Lufthavn og alle de virksomheder der ligger indenfor lufthavnsområdet. Ansøgningen har været under behandling i Amtet, men er nu overdraget til Ringkøbing-Skjern Kommune i forbindelse med kommunalreformen. Ansøgningen var baseret på et operationstal på 26.000 pr år eller 13.500 flyvninger, idet en operation er enten en start eller landing.

Ringkøbing-skjern Kommune besluttede i 2009 at gennemføre en fuld VVM af lufthavnen på trods af at Lufthavnen blev etableret i 1965, dvs. lang tid før reglerne om miljøgodkendelse og VVM blev indført i Danmark.

Det skyldes at By- og Landskabsstyrelsen i et notat fra 2007¹ har vurderet at projekter er VVM pligtige selvom de er fra før VVM reglerne blev vedtaget når:

- Projektet er omfattet af VVM-bekendtgørelsen,
- Den nye godkendelse er en betingelse for fortsat lovlig drift og omfatter hele anlægget.

Da der er et stort sammenfald mellem de miljøvurderinger der skal foretages i forbindelse med miljøgodkendelsen og VVM redegørelsen, samt ved miljøvurdering af kommuneplantillægget, er det besluttet at bygge alle disse miljøvurderinger sammen i ét dokument.

Nærværende dokument omfatter således:

- VVM redegørelse for Stauning Lufthavn
- Miljøgodkendelse af Stauning Lufthavn, inklusiv VVM tilladelse
- Miljøvurdering af kommuneplantillæg, der fastlægger støjzonen for lufthavnen

1.1 Ikke teknisk resumé

Stauning lufthavn blev etableret i 1960'erne, længe før miljøloven blev vedtaget i Danmark og før VVM reglerne blev indført. Lufthavnen er derfor aldrig blevet miljøgodkendt før nu. I løbet af årene efter etablering af lufthavnen er der vokset et sommerhusområde op tæt på lufthavnen ved Stauning Vesterstrand. Lufthavnen har levet i fredelig sameksistens med sommerhusbeboerne og naboerne, og der har ikke været klager over støj eller andre gener fra lufthavnen.

I årenes løb har regionplanerne haft støjkonturer omkring Stauning Lufthavn der ikke tilgodeser de støjgrænser for sommerhusområder, som anføres i Miljøstyrelsens vejledning nr. 5/1994. Regionplanlægningen har dog helt givet været i overensstemmelse med den viden og de intentioner omkring støjgener fra flyvepladser, som tidligere blev benyttet som grundlag².

I forbindelse med nærværende miljøgodkendelse af lufthavnen er der lavet nye støjberegnings for den eksisterende situation, der viser overskridelse af de vejledende

¹ Notat af 22. oktober 2007 om VVM af eksisterende anlæg, By- og Landskabsstyrelsen

² "notat omkring støjmessige problemer omkring Stauning Lufthavn" fra 2006

støjgrænser ved sommerhusområdet ved Stauning Vesterstrand og ved enkeltliggende boliger i det åbne land omkring lufthavnen.

Der er endvidere lavet en indkaldelse af ideer fra offentligheden, med henblik på at belyse forslag og alternativer, der kan begrænse miljøpåvirkningerne fra lufthavnen. Resultatet af denne høring viste, at der blandt sommerhusbeboere er ønsker om at lufthavnen ikke udvider sine aktiviteter og begrænser flyvning især i aften- og nattetimerne.

Ringkøbing Skjern Kommune har med nærværende miljøgodkendelse forsøgt at balancere hensynet til på den ene side, at lufthavnen er en gammel aktivitet, der har eksisteret længe før miljøloven blev vedtaget og før sommerhusene blev bygget og på den anden side, sommerhusbeboernes og naboernes berettigede krav. Godkendelsen stiller derfor vilkår om at lufthavnen ikke må udvide det maksimale antal af operationer i forhold til i dag, og at operationer om natten begrænses, samt at skoleflyvning med støjende fly i sommerperioden ikke tillades i aften- og nattetimerne, samt i weekender og på helligdage.

Det indebærer bl.a. at kommunen ikke godkender det i 1997 ansøgte antal operationer på 26.000 pr. år, men begrænser det til det nuværende maksimale niveau på 20.050 operationer pr. år.

1.2 Godkendelsens omfang

Miljøgodkendelsen omfatter kun Stauning Lufthavns aktiviteter, idet øvrige aktiviteter der er beskrevet i ansøgningen om miljøgodkendelse af 1997 har selvstændige miljøgodkendelser.

Godkendelsen omfatter derfor:

- Alle nuværende typer fly- og helikopteroperationer i og omkring lufthavnen, inkl. erhvervsflyvning, privatflyvning, skoleflyvning, faldskærmsflyvning, svæveflyvning, ultralet flyvning, kunstflyvning, rundflyvning og lokalflyvning
- terminalbygningen og baneanlægget
- tankanlæg for flybrændstof og dieselolie
- garage/autoværksted - hvor der foretages mindre reparationer og vedligehold samt opbevaring af lufthavnens biler til græsslåning, snerydning og brandslukning.

2 Afgørelse

2.1 VVM-tilladelse

Godkendelse af Stauning Lufthavn er dels reguleret igennem den miljøgodkendelse, der er beskrevet i dette dokument, samt reguleret gennem en VVM-tilladelse. Reguleringen af Stauning Lufthavns fremtidige godkendelsesmæssige rammer sker på grundlag af disse to formelle godkendelser fordi der ikke foreligger en endeligt vedtaget lokalplan for lufthavnens område. Da lufthavnen er beliggende i landzone er der ikke noget krav om at der skal foreligge en lokalplan, men derimod et krav om at de arealanvendelsesmæssige forhold reguleres gennem VVM-tilladelsen.

VVM-tilladelsens indhold og vilkår vil kunne håndhæves overfor lufthavnen på samme måde som en lokalplans retningslinier. Fremtidige ændringer af lufthavnens bebyggelsesmæssige og arealanvendelsesmæssige forhold vil kunne meddeles gennem udstedelse af landzonetilladelser.

Vilkår for VVM tilladelse

1. Lufthavnens aktiviteter må ikke udvides bygningsmæssigt og arealanvendelsen må ikke ændres uden udstedelse af en landzonetilladelse

2.2 Miljøgodkendelse

Ringkøbing-Skjern Kommune godkender hermed det ansøgte på de i afsnit 3 nævnte vilkår. Godkendelsen er givet på grundlag af ansøgningen og oplysningerne i sagen i øvrigt, jævnfør beskrivelserne og bilagene til denne godkendelse. Godkendelsen er givet på følgende lovgrundlag.

- Miljøgodkendelse efter miljøbeskyttelsesloven § 33 og godkendelsesbekendtgørelsen.

Fremtidige nye aktiviteter, ændringer eller udvidelser såvel bygningsmæssigt som driftsmæssigt, som kan indebærer forøget forurening, eller flytning af foureringsniveau til andre områder eller øget affaldsfrembringelse, må ikke påbegyndes, før der foreligger en afgørelse fra kommunen. Det er kommunen, der afgør om godkendelse er nødvendig (miljøbeskyttelsesloven § 33 og 37).

Der gøres opmærksom på, at miljøgodkendelsen ikke fritager fra krav om tilladelse, godkendelse eller dispensation efter anden lovgivning. Eventuelt byggeri må først påbegyndes, når der ligger en særskilt tilladelse til igangsættelse af byggeriet.

Der gøres endvidere opmærksom på at indretning og drift skal overholde gældende lovgivning på miljøområdet.

Vilkår for miljøgodkendelse

Generelt

1. Virksomheden skal etableres og drives som beskrevet i ansøgningen med supplerende oplysninger, dog med de ændringer og tilføjelser, der fremgår af vilkårene nedenfor.
2. Virksomheden skal holde Ringkøbing-Skjern Kommune orienteret om, hvem der er miljømæssigt driftsansvarlig for virksomheden / aktiviteten.
3. De af godkendelsens vilkår, der angår driften, skal være kendt af de personer, der er ansvarlige for eller udfører den pågældende del af driften. Et eksemplar af godkendelsen skal til enhver tid være tilgængeligt på virksomheden.
4. Virksomhedens journaler, procedurer og øvrige registreringer med miljømæssig relevans skal være tilgængeligt for tilsynsmyndigheden.
5. Hvis godkendelsen ikke er udnyttet inden 2 år fra godkendelsesdatoen, bortfalder den.

Beredskab

6. Virksomheden skal udarbejde og løbende ajourføre beredskabsplan for uheld og utilsigtet udslip.
7. Ved driftsuheld, der kan medføre forurening af kloaksystem, jord og grundvand eller luft, skal virksomheden straks:
 - forsøge at afværge situationen
 - forsøge at standse forureningen og/ eller dens spredning
 - Kontakte alarmcentralen på telefon 112 ved større eller ikke kontrollerbare uheld
8. Ringkøbing-Skjern Kommune skal orienteres hurtigst muligt og senest førstkommande hverdagsmorgen. Senest 7 dage efter uheld skal virksomheden have indsendt rapport til Kommunen, der beskriver uheldets omfang og indsatsen mod miljømæssige skader samt beskriver forebyggende foranstaltninger, der begrænser risiko for nye uheld.

Indretning af drift

9. Hvis der sker ændringer i lufthavnens ejerforhold, skal tilsynsmyndigheden orienteres herom senest en måned efter ændringen.
10. Lufthavnen skal indrettes og drives i overensstemmelse med de oplysninger, der er lagt til grund for godkendelsen, jf. miljøansøgningen, dog med de ændringer der følger af nærværende miljøgodkendelse med tilhørende VVM-redegørelse og miljøvurdering.
11. Antallet af operationer (en start eller en landing) må ikke overstige 20.050 operationer pr. år incl. særlige flyaktiviteter³. De godkendte aktiviteter fordeler sig således:

Erhvervsflyvning (ER)	1.500 årlige operationer
Privatflyvning (PR)	2.500 årlige operationer
Skoleflyvning (SK)	3.500 årlige operationer
Landingsrunder (LA)	5.400 årlige operationer
Faldskærmsflyvning (FA)	1.200 årlige operationer
Svæveflyvning (SV)	50 årlige operationer
Ultralet flyvning (UL)	1.100 årlige operationer
Kunstflyvning (KU)	1.100 årlige operationer
Rundflyvning (RU)	1.200 årlige operationer
Lokalflyvning (LO)	2.500 årlige operationer
12. Der må på årsbasis maksimalt forekomme 300 operationer mellem kl. 22:00 og kl. 07:00. I perioden fra 1. juni til 31. august må der maksimalt forekomme 50 operationer pr. måned i tiden fra kl. 22.00 til kl. 07.00. Dog kan flyvning med redningshelikoptere, lægehelikoptere og militære flyveøvelsesaktiviteter finde sted om natten, idet disse aktiviteter ikke kan inddrages i den støjmæssige regulering.

³ Særlige flyaktiviteter er defineret i Miljøstyrelsens vejl. nr. 5/1994 og omfatter faldskærmsflyvning (FA), visuelle landingsrunder i forbindelse med skoleflyvning (SK/LA), flyvning med ultralette fly (UL), kunstflyvning (KU) og rundflyvning (RU).

13. I perioden 1. maj - 30. september må skoleflyvning med støjende fly⁴ ikke finde sted på lørdage, søndage og helligdage mellem kl. 19:00 og kl. 07:00.
14. Der må afholdes indtil fire flystævner⁵ pr. år. Stævnerne må kun foregå i perioden fra kl. 10.00 til kl. 19.00. Et stævne må højst strække sig over 3 sammenhængende dage. Dog tillades et årligt stævne med en periode på 7 sammenhængende dage.
15. Alle der flyver fra pladsen, skal gøres bekendt med de relevante gældende regler vedrørende miljøtilpassede flyruter og flyhøjder.

Forurening

Støj fra starter og landinger

16. Lufthavnens bidrag til støjniveauet i omgivelserne fra flyoperationer må ikke overstige det nuværende niveau. Dette svarer til et støjkontrolltal på 133,3 dB(A), beregnet efter TDENL-metoden⁶ som middel af kalenderårets 3 støjmæssigt mest belastede måneder. Støjniveauet er beregnet i bilag 6 på grundlag af en årlig trafik på 20.050 operationer. Støjkonsekvensområdet beregnet efter DENL-metoden, som vist i bilag 6 må ikke udvides uden tilsynsmyndighedens godkendelse.

Støj fra terminalaktiviteter

17. Støjbelastningen fra lufthavnens terminalaktiviteter må i omgivelserne udenfor lufthavnens område ikke overstige de i nedenstående skema anførte værdier. Støjniveauerne i skemaet er anført som det ækvivalente, korrigerede støjniveau i dB(A). Støjens spidsværdier må om natten ikke overstige henholdsvis 55 dB(A) i områdetype 1 og 50 dB(A) i områdetype 2 og 3.

Arealanvendelse	Mandag-fredag kl. 07:00-18:00 Lørdage kl. 07:00- 14:00	Mandag-fredag kl. 18:00-22:00 Lørdag kl. 14:00- 22:00 Søn- og helligdage kl. 07:00-22:00	Alle dage kl. 22:00- 07:00
1. Udendørs opholdsarealer ved boliger i det åbne	55 dB(A)	45 dB(A)	40 dB(A)

⁴ Som støjende fly betragtes i denne forbindelse fly, som har en kombineret TSEL-værdi (Total Sound Exposure Level) over 160 dB - fastlagt efter metoderne beskrevet i Miljøstyrelsens vejledning 5/1994.

⁵ Et stævne defineres som "en aktivitet der indebærer, at operationsantal, flytyper og banebenyttelse i et begrænset og fastlagt tidsrum afviger væsentligt fra miljøgodkendelsens rammer".

⁶ TDENL metoden (Total Day Evening Night Level) anvendes til løbende kontrol af støjbelastningen omkring en flyveplads, og udtrykker med et enkelt tal den samlede lydenergi fra alle flyoperationer, der i gennemsnit pr. døgn rammer arealet omkring en flyveplads uden at angive støjbelastningens geografiske fordeling.

land			
2. Boligområder for åben og lav bebyggelse	45 dB(A)	40 dB(A)	35 dB(A)
3. Sommerhusområder og offentligt tilgængelige rekreative områder. Særlige naturområder	40 dB(A)	35 dB(A)	35 dB(A)

Oplag af kemikalier

18. Oplag og påfyldningspladser for olie, brændstof, afsningsmidler og skumvæske m.v. skal udformes og drives således, at oplagring og håndtering af forurenende stoffer ikke kan give anledning til forurening af jord, grundvand, overfladevand eller kloaksystem.
19. Håndtering af olieprodukter og forurenende kemikalieprodukter, samt affald herfra, herunder håndtering i forbindelse med servicering, reparation og vedligeholdelse af fly, helikoptere og køretøjer, skal ske på et, for de pågældende væsker uigennemtrængeligt underlag, der er indrettet uden afløb eller med afløb til olieudskiller. Arealet skal indrettes således, at udstrømmende væsker ved spild eller uheld ikke kan tilledes arealer, som ikke er sikret tilsvarende. Oplag af nævnte olie- og kemikalieprodukter og affald herfra skal ske udenfor færdselsarealer, og skal enten ske på et område, der er indrettet som beskrevet ovenfor, eller ved at der etableres opsamlingskapacitet under oplaget som kan rumme et volumen svarende til oplagets største beholder.

Affald

20. Håndtering og opbevaring af affald skal foregå, så der ikke opstår uhygiejniske forhold eller sker forurening af luft, vand eller jord. Håndtering og opbevaring af farligt affald skal ske i henhold til Ringkøbing-Skjern Kommunes regulativ for erhvervsaffald.
21. Al affald skal bortskaffes i overensstemmelse med Ringkøbing-Skjern Kommunes regulativ for erhvervsaffald.

Tankanlæg til olieprodukter og brændstof

22. Tankanlæg til opbevaring af olieprodukter og brændstof, samt rørsystemer til transport af olieprodukter og brændstof skal udføres, vedligeholdes og inspiceres i henhold til kravene i den til enhver tid gældende olietanksbekendtgørelse (pt. Bek. nr. 724 af 01/07/2008 om indretning, etablering og drift af olietanke, rørsystemer og pipelines).
23. Hvis lufthavnen eller brugeren af et anlæg eller en pipeline konstaterer eller får en begrundet mistanke om, at anlægget eller pipeline er utæt, skal tilsynsmyndigheden straks underrettes. Såfremt brugeren er en anden end lufthavnen, skal brugeren tillige underrette lufthavnen. Desuden skal lufthavnen eller brugeren straks træffe foranstaltninger, der kan bringe en eventuel udtømning til ophør, f.eks. ved tømning af anlægget.

24. Såfremt der under en påfyldning af et anlæg sker udstrømning af olieprodukter, herunder spild, der ikke umiddelbart kan fjernes, skal den, der har forestået påfyldningen, straks underrette tilsynsmyndigheden og lufthavnen eller brugeren af anlægget. Konstateres spildet af lufthavnen eller brugeren af anlægget, skal denne straks underrette tilsynsmyndigheden.
25. Lufthavnen eller brugeren af et anlæg, skal sikre, at anlægget er i en sådan vedligeholdelsesstand, at der ikke foreligger en åbenbar, nærliggende risiko for, at der kan ske forurening af jord, grundvand eller overfladevand, herunder må der ikke forefindes væsentlige synlige tæring af tank, rørsystem eller understøtningen af overjordiske tanke. Lufthavnen og brugeren af et overjordisk anlæg skal tillige sikre, at anlægget fortsat står på et varigt stabilt underlag.
26. Som led i vedligeholdelse jf. vilkår 29, skal lufthavnen og bruger af anlægget foranledige, at de nødvendige reparationer finder sted. Reparation af et anlæg skal udføres af en særlig sagkyndig. Den udførende virksomhed skal udlevere dokumentation for det udførte arbejde til lufthavnen eller bruger.
27. Lufthavnen eller brugeren skal opbevare et eksemplar af tankattesten eller overensstemmelseserklæringen, tillæg til tankattesten, udarbejdede tilstandsrapporter og dokumentation for udførte reparationer.
28. Lufthavnen og brugeren af et anlæg skal sikre, at krav om vedligeholdelse, anvendelse m.v., som fremgår af tankattesten, overensstemmelseserklæring eller øvrige attester, overholdes.

Jord og grundvand

29. For at undgå forurening af jord/grundvand må lufthavnen kun anvende mekanisk fjernelse med græsslåmaskine til bekæmpelse af vækst omkring startbanerne og det er ikke tilladt at anvende Roundup eller andre pesticider til dette.
30. Lufthavnen skal undersøge om brug af de-icing midler og afledning af disse via olieudskilleren på standpladsen medfører, at olieudskilleren ikke virker efter hensigten. Rapport over undersøgelsen med forslag til afhjælpning af eventuelle problemer med olieudskilleren skal indsendes senest et halvt år efter godkendelsens dato.

Egenkontrol

31. Lufthavnen skal hvert år senest 1. marts for det foregående år udarbejde en rapport over operationer og aktiviteter på lufthavnen. Rapporten skal offentliggøres på lufthavnens hjemmeside og sendes til tilsynsmyndigheden. Rapporten skal som minimum indeholde:
 - a. Oplysninger om antal operationer fordelt på flytype og på døgnfordeling.
 - b. Oplysninger om datoer og tidspunkter for skoleflyvning gennemført i løbet af året for støjende fly.
 - c. Oplysning om tidspunkt og varighed af eventuelle stævner.
32. Hvis forudsætningerne ændres så TDENL-værdien overstiger 133,3 dB(A) og tilsynsmyndigheden finder det nødvendigt, skal lufthavnen lade udføre en ny DENL-beregning af flyvepladsens støjbelastning. Beregningen skal udføres i overensstemmelse

med Miljøstyrelsens vejledning nr. 5/1994 af et dertil autoriseret eller andet af tilsynsmyndigheden anerkendt firma.

33. Hvis tilsynsmyndigheden finder det påkrævet - dog normalt højst 1 gang pr. år - skal lufthavnen ved målinger eller beregninger dokumentere overfor tilsynsmyndigheden, at støjgrænser jf. vilkår 18 er overholdt. Nævnte målinger skal udføres og rapporteres som "Miljømåling - ekstern støj" i henhold til gældende lovgivning, og skal udføres af et laboratorium eller en person, som er godkendt til dette af Miljøstyrelsen. Som udgangspunkt accepteres en ubestemthed på de målte eller beregnede støjbelastninger på maksimalt 3 dB.
34. Ved måling/beregninger for støj, udarbejdelse af afrapportering og gennemførelse af eventuelle tiltag for støjreduktion, skal udgifterne hertil alene. Opgørelsen skal forevises tilsynsmyndigheden på forlangende.
35. Stauning Lufthavn skal en gang om året senest 1. marts for det foregående år udarbejde en opgørelse over forbruget af flybenzin, kemikalier og olieprodukter. Opgørelsen skal forevises tilsynsmyndigheden på forlangende.

Ophør

36. Ved endeligt ophør af virksomhedens drift skal den ansvarlige for virksomheden træffe de nødvendige foranstaltninger for at undgå forureningsfare og for at bringe stedet til en miljømæssig tilfredsstillende stand.

Forslag til foranstaltninger skal tilsendes og skal godkendes af tilsynsmyndigheden, før driftens afvikling.
37. Miljøgodkendelsen bortfalder senest, når driften har været indstillet i 6 måneder.
38. Ved ophør af lufthavnens drift skal tilsynsmyndigheden straks underrettes herom. Ligeledes skal tilsynsmyndigheden straks underrettes, såfremt driften af brændstofdepotet ophører.
39. Senest 1 måned efter driftens ophør skal lufthavnen/virksomheden tilsende tilsynsmyndigheden en redegørelse for, hvorledes foranstaltninger jf. følgende vilkår 41 til 44 påtænkes udført. Redegørelsen skal indeholde et forslag til en tidsplan for udførelsen.
40. Lufthavnen skal inden en af tilsynsmyndigheden fastsat tidsfrist tømme og rengøre tankanlæg, rørføringer og procesanlæg, som efter tilsynsmyndighedens vurdering, aktuelt eller på sigt vil kunne indebære fare for forurening af jord, grundvand, overfladevand og spildevandssystem. Lufthavnen skal gennemføre foranstaltninger, som sikrer tankanlæg, rørføringer og procesanlæg mod utilsigtet brug.
41. Lufthavnen skal inden en af tilsynsmyndigheden fastsat tidsfrist bortskaffe olier, kemikalier og rengøringsmidler, som efter tilsynsmyndighedens vurdering, aktuelt eller på sigt vil kunne indebære fare for forurening af jord, grundvand, overfladevand og spildevandssystem. Bortskaffelse af olier, kemikalier og rengøringsmidler skal ske efter reglerne herfor. Lufthavnen skal efter tilsynsmyndighedens anmodning redegøre for, hvorledes bortskaffelsen er sket herunder oplyse om transportør og bortskaffelsessted.
42. Lufthavnen skal inden en af tilsynsmyndigheden fastsat tidsfrist bortskaffe al affald fra virksomhedens arealer. Bortskaffelse skal ske i henhold til Ringkøbing-Skjern Kommunes regulativ for erhvervsaffald.

43. Lufthavnen skal inden en af tilsynsmyndigheden fastsat tidsfrist lade foretage forureningsundersøgelser på arealer, som efter tilsynsmyndighedens vurdering, kan have været udsat for forurening fra lufthavnens anlæg eller drift. Undersøgelserne skal udføres af et akkrediteret laboratorium og i henhold til gældende bekendtgørelser og vejledninger. Kriterierne for prøveudtagning og analyse skal fastlægges efter nærmere aftale med tilsynsmyndigheden.
44. Hvis der ved undersøgelserne konstateres forurening, skal lufthavnen senest 2 måneder efter fremsende en redegørelse for, hvorledes forureningen eller følgerne heraf kan afhjælpes. Tilsynsmyndigheden kan herefter træffe afgørelse om, at lufthavnen skal lade afhjælpning foretage inden en nærmere fastsat tidsfrist.

3 Miljøteknisk beskrivelse

3.1 Indretning og drift

Den følgende beskrivelse af projektet bygger på virksomhedens oplysninger jævnfør ansøgningsmaterialet og på oplysningerne fra tidligere godkendelser mv., med særlig vægt på de miljømæssige og de planlægningsmæssige forhold.

På Stauning Lufthavns område findes der en række virksomheder og foreninger. Den nordlige del af lufthavnen er hangarområde, hvor bygninger og arealer er udlejet til private flyselskaber og flyveklubber. Til den godkendelsespligtige virksomhed Stauning Lufthavn hører følgende aktiviteter:

- start- og landingsbane
- terminalbygning
- brændstofdepot
- værksted/brandstation

Lufthavnen er godkendt til instrumentflyvning og skal være bemanded i driftstiden, der er hverdage fra kl. 8.00-16.30 og weekender fra kl.10.00-16.00. Uden for driftstiden er lufthavnen i dag åben for fly, der kan lande uden bistand fra jordpersonel.

Ifølge oplysninger fra Stauning Lufthavn, var operationsantallet 20.050 i 2008.

3.1.1 Start og landingsbane

Startbanen er en 30 meter bred og 1199 meter lang asfaltbelagt bane. Banebetegnelsen er 09 og 27 afhængig af ind- og udflyvningsretninger, svarende til de geografiske retninger 093° og 273°.

Start- og landingsbanes samt de asfalterede flyveje placering på lufthavnsområdet fremgår af bilag 1.

3.1.2 Terminalbygning

Terminalbygningens placering på Stauning Lufthavn fremgår af bilag 2. Bygningen anvendes som administrationsbygning samt til flyledelse.

Nord for terminalbygningen er nedgravet en 2.500 l tank til fyringsolie. Det oplyses at tanken, som er en polyesterbeklædt ståltank, er fremstillet i overensstemmelse med indenrigsministeriets bekendtgørelse af 26. februar 1970 og er nedgravet i 1973. Påfyldning sker på asfalt.

3.1.3 Brændstofdepot

Stauning Lufthavn har et tankanlæg med to 2 stk. brændstoftanke årgang 1969 og 1971. Tankanlægget er placeret nord for terminalbygningen på adressen Lufthavnsvej 6, 6900 Skjern, på matr. nr. 6a Østerby By, Stauning.

Brændstoftankene består af 2 stk. nedgravede ståltanke med et rumfang på henholdsvis 50 m³ og 30 m³. De to tanke anvendes til flybrændstof. Den store tank er sidst inspiceret i september 2009 og den lille tank i juni 2008.

Tankanlægget er etableret i ca. 1970. I maj 1996 blev henholdsvis en 16 m³ og en 20 m³ nedgravet tank udtaget af drift. Tankene blev i den forbindelse rensede, skyllet og afproppet og i 2009 blev de sandfyldte. I maj 1996 blev en udleveringsstander fjernet og rørene hertil blev rensede, afblændet og udtaget af drift.

Tankanlægget er placeret på asfalteret grund med hældning til olieudskiller.

Området, hvor standerne er placeret og hvor indlevering af brændstof til depotet foregår, er betonbefæstet og har hældning mod afløb, hvorfra overfladevandet ledes til Østerby kvdl. Nr. 24 via sandfang/olieudskiller. Påfyldningspladsen er miljøgodkendt af Ringkøbing Amt i 2003.

Olieudskiller er trykprøvet i oktober 2009, hvor der ligeledes blev etableret alarm. Tankbilerne er sikret mod overløb ved påfyldning. Brændstofpåfyldning af luftfartøjer foregår primært ved to udleveringsstandere.

Der pumpes med 5 - 600 liter pr. minut. Nødstop findes ca. 2 meter fra operatøren.

Slanger, koblinger mv. som anvendes i forbindelse med udlevering, trykprøves med arbejdsstrykket en gang om måneden og udskiftes efter behov, dog mindst hvert tiende år.

Tankning af lufthavnens køretøjer og materiel foregår med almindelig dieselstander på påfyldningspladsen. Pladsen er ikke bemandede, men betjenes af den enkelte bruger.

Der foregår ikke højtryksspuling på pladsen.

Dieselforbruget er omkring 1.200 liter/år.

Sanitært spildevand og overfladevand fra tankningspladsen afledes via sandfang/olieudskiller. Området, hvor standerne er placeret og ind- og udlevering foregår, er betonbefæstet.

Pladsen er fra 2009 og har ingen revner eller skader og der er hermed minimal risiko for nedsivning af brændstof, der uundgåeligt vil blive spildt i forbindelse med håndtering på pladsen.

3.1.4 Værksted/brandstation

Stauning Lufthavns værksted/brandstation ligger på adressen Lufthavnsvej 6D, 6900 Skjern, på Stauning Lufthavn, Skjern Kommune, matr. nr. 6r Østerby By, Stauning Sogn.

Værksted/brandstationen består af 3 hovedrum (34, 35, 36) adskilt med brandvægge. Rum 35 fungerer som garage for lufthavnens brandmateriel, liftvogn, samt udstyr til vedligeholdelse af lufthavnens græsarealer.

Rum 36 fungerer som garage for lufthavnens snerydningsmateriel. Her findes endvidere en 1.200 l dieseltank årgang 1984. Tanken står på beton, der er ingen afløb og påfyldning sker på beton/asfalt. I det østligste rum der fungerer som garage er et hjørne indrettet til oplag af olier og kemikalier samt affald heraf. Denne plads er uden afløb og med opkant.

I værkstedet udføres bl.a. svejsning hvortil der findes udsugning.

I forbindelse med reparation og vedligehold fremkommer bl.a. oliespild og oliefiltre. Filtrene opbevares i en tønde i værkstedet. Tønden tømmes ca. to gange årligt af ESØ I/S Affaldshåndtering.

Rum 34 er indrettet som værksted til brug i forbindelse med vedligeholdelse af ovenstående materiale. Der udføres almindelig mekanikerarbejde. En del af værkstedet er opdelt i 4 mindre rum (30, 31, 32, 33) der anvendes som fjernarkiv for lufthavnens administration. Lufthavnens Elektricitets nødværk er placeret i et rum bagerst i brandstationen. I dette rum er endvidere placeret en 1.200 l dieseltank årgang 1988. Tanken står på beton, der er ingen afløb og påfyldning sker på beton/asfalt. Rum 38 og 39 benyttes til opbevaring af bl.a. byggematerialer som træ og jernrør.

Tag- og overfladevand nedsives i jorden på matr. nr. 6a, og spildevand fra bygningen afledes via trix-tank til jorden.

3.2 Forurening og forureningsbegrænsning

3.2.1 Forbrug og oplag af råvarer og hjælpestoffer

På Stauning lufthavn anvendes forskellige olier og kemikalier til vedligeholdelsesaktiviteter og til de-icing af fly for flyvning i perioder med frost og sne. Nedenfor er givet en samlet oversigt over oplag og forbrug.

Tabel 1 Oplag og forbrug af brændstof, olie og kemikalier

Produkt	Anvendelse	Opbevaring	Lager kapacitet	Ca. forbrug
Flybrændstof (Jetfuel A-1)	Motorbrændstof til fly og helikoptere	2 nedgravede ståltanke	30.000 l 50.000 l	
Diesel	Transportmateriel	1 overjordisk dieseltank	1200 l	1200 l/år
Fyringsolie	Opvarmning af terminal bygning og brandstation	Nedgravet tank	2500 l	15.000 l/år

Urea (Urinstof)	Glatførebekæmpelse på start- og landingsbane	Olie- og kemikaliedepot i plastsække á 40 kg		Ca. 4 ton/år
BP Aero De-icing 2 (Ethylenglycol, isopropanol og vand)	Smeltning af is og sne på fly før flyvning	Olie- og kemikaliedepot		Ca. 250 l/år
Bilvaskesæbe m. voks (tensider og paraffiner)	Vask af fly og transportmateriale	Olie- og kemikaliedepot		Ca. 10 l/år
Roundup (Glyphosat)	Ukrudtsbekæmpelse	Olie- og kemikaliedepot		Ca. 5 l/år
Motorolie (Højraffinerede mineralolier og additiver)	Motorolie til brand- og entreprenørmaskiner	Olie- og kemikaliedepot		Ca. 50 l/år

Tabel 2 Estimeret vand- og elforbrug

Type	Anvendelse	Forbrug
Vand	Sanitet, køkkenvask, bilvask, flyvask (foregår sjældent)	550 m ³ /år
El	Administration, banelys, flyterminal, garage, radiofyr og Shell-pumper	55.000 kWh/år

3.2.2 Støj

Lufthavnes støjfrembringelse fra startende og landende fly er den altoverskyggende forureningsgene for omgivelserne og påvirker et område, der er langt større end det nærområde, som støjbelastningen fra andre virksomheder normalt er begrænset til.

I rapporten Stauning Lufthavn, Beregning af flystøj", COWI, december 2009 (Bilag 6) er foretaget beregning af TDENL-værdien for den trafikale situation, der er anvendt ved DENL-beregningerne for 2008. TDENL-værdien er beregnet til 133,3 dB.

TDENL metoden (Total Day Evening Night Level) udtrykker den samlede lydenergi fra alle flyoperationer, der i gennemsnit pr. døgn rammer arealet omkring flyvepladsen. TDENL-værdien angiver med et enkelt tal støjbelastningen omkring en flyveplads, uden at angive støjbelastningens geografiske fordeling. TDENL-beregninger tager ikke højde for eventuelle ændringer i flyvevejene eller nye typer af aktiviteter, mens støjmæssige ændringer som følge af ændringer i operationstal og anvendte flytyper vil blive afspejlet.

For at sikre, at den fremtidige beflyvning af lufthavnen sker i overensstemmelse med forudsætningerne i støjrapporten, fastsættes vilkår om, at lufthavnens årlige TDENL beregninger for årets tre mest støjbelastende måneder ikke må overstige en TDENL-værdi på 133,3 dB.

Af ansøgningsmaterialet fremgår, at lufthavnen ved driftsregulerende foranstaltninger bestræber sig på at reducere støjbelastning af såvel nærområdet omkring lufthavnen som ved overflyvning i større afstande fra lufthavnen.

Miljøtilpasning

For at nedbringe støjbelastningen fra lufthavnen ved nærliggende støjfølsomme arealanvendelser, dvs. større bymæssige bebyggelser, sommerhusområder og følsomme naturområder, er der foretaget miljøtilpasning af flyveveje samt begrænsning af antallet af årlige flyoperationer og/eller regulering af trafik kategorier.

Flyveveje

Flyveveje for start og landing med VFR (Visual Flight Rules) flyvning er placeret, så der ikke overflyves by- og sommerhusområder. Det fremgår ligeledes af lufthavnens AIP (Aeronautical Information Publication), at overflyvning af sommerhusområder og byer skal undgås. Flyveveje for instrumentflyvning (IFR) er fastlagt jf. AIP og kan ikke ændres.

Det vurderes derfor ikke muligt at ændre yderligere på placeringen af lufthavnens flyveveje.

Trafik

Nedenstående tabel viser de ved støjberegningerne anvendte trafik kategorier og årlige operationsantal.

Tabel 3 Trafikkategorier og årligt operationsantal

Trafikkategori	Opr/år
ER Erhvervsflyvning	1500
PR Privatflyvning	2500
SK Skoleflyvning	3500
LA Landingsrunder i f m skoleflyvning	5400
FA Faldskærmsflyvning	1200
SV Svæveflyvning	50
UL Ultraletflyvning	1100
KU Kunstflyvning	1100
RF Rundflyvning	1200
LO Lokalflyvning	2500
RU Ruteflyvning	0
I alt	20050

Operationer med særlige flyaktiviteter (markeret i ovenstående tabel) korrigeres med et tillæg på 5 dB. Særlige flyaktiviteter er: kunstflyvning, rundflyvning, faldskærmsflyvning, flyvning med ultralette fly og skoleflyvning med visuelle landingsrunder.

TDENL metoden (Total Day Evening Night Level) udtrykker den samlede lydenergi fra alle flyoperationer, der i gennemsnit pr. døgn rammer arealet omkring flyvepladsen. TDENL-værdien angiver med et enkelt tal støjbelastningen omkring en flyveplads, uden at angive støjbelastningens geografiske fordeling.

TDENL-værdien for Stauning Lufthavn er således beregnet til 133,3 dB med de forudsatte 20.050 operationer pr. år.

TDENL metoden anvendes til løbende kontrol af støjbelastningen omkring en flyveplads og kan således også bruges til konsekvensvurdering ved reduktion af operationsantallet.

Ved fx at udelukke trafik kategorierne "Skoleflyvning", "Landingsrunder", "Kunsthøjflyvning" og "Rundflyvning" kan det årlige operationsantal reduceres til 8.850. Herved reduceres den beregnede TDENL-værdi til 127,9 dvs. en reduktion af støjbelastningen med knap 6 dB.

Denne reduktion kan ikke helt overføres til støjudbredelseskonturerne, idet trafikens fordeling på flyvevejene ikke nødvendigvis er den samme som ved den oprindelige beregning af støjudbredelsen, men kan anvendes som en god tilnærmelse.

Da 75 % af alle starter afvikles fra bane 27 dvs. mod vest, vil det kræve en urealistisk reduktion af antallet af operationer for at overholde den vejledende støjgrænseværdi i sommerhusområdet ved Stauning Vesterstrand.

I stedet er natflyvning begrænset til maksimalt 300 operationer på årsbasis og således at der maksimalt må forekomme 50 operationer pr. måned i sommermånederne. Begrænsningen af aktiviteten i sommermånederne til 50 operationer pr. måned begrundes med at skoleflyvningsaktiviteten i denne periode er højest.

Yderligere er skoleflyvning i sommermånederne med støjende fly ikke tilladt lørdage, søndage og helligdage i tiden fra kl. 19.00 til kl. 07.00.

Med de ovenfor anførte begrænsninger af flyveaktiviteten er de indkomne kommentarer til debatoplægget fra sommerhusejere og Grundejerforeningen Stauning Vesterstrand søgt imødekommet samtidig med at flyveaktiviteterne fra Stauning lufthavn fortsat kan gennemføres på et driftsmæssigt og økonomisk forsvarligt grundlag.

3.2.3 Luftforurening

På Stauning Lufthavn findes påvirkninger, som medfører luftemission. Ud over udledning af forurenende stoffer som følge af brændstofforbrug, kan der være luftemissionspåvirkninger fra De-icing af fly.

Fyringsanlæg

Der forekommer ikke væsentlige emissioner til luften fra fyringsanlæg. Opvarmning af værksted/brandstation foregår med oliefyr og der anvendes ca. 15.000 l/år fyringsolie.

Afbrænding af flybrændstof

Afbrænding af brændstof i flymotorer og køretøjer medfører dannelse af CO₂, kulilte (CO), kulbrinter (HC), kvælstofoxider (NOx) og partikler.

De-icing

Ved afisning af fly og startbaner anvendes organiske letfordampelige opløsningsmidler: ethylenglycol og isopropanol. Mængden der anvendes er beskedent (ca. 250 l/år), idet lufthavnen foretrækker at undgå flyvning i perioder med risiko for overisning.

3.2.4 Spildevand

I ansøgningsmaterialet i om en samlet miljøgodkendelse af Stauning Lufthavn fra 1997 foreligger beskrivelser af de afløbsmæssige forhold på Stauning Lufthavn. Forholdene fra dengang er ikke ændret. Beskrivelse af de afløbsmæssige forhold fremgår af redegørelse fra Skjern Kommune af 20. december 1996.

Følgende typer af spildevand findes på lufthavnsområdet:

Sanitetsspildevand, som enten afledes til rørledninger i Østerby kvdl. Nr. 24 eller ledes til nedsivning via trix-tanke.

Spildevand fra vask af biler og fly, som via olieudskiller til Østerby kvdl. Nr. 24.

Spildevand fra de-icing af fly med glycolbaseret produkt, som ledes til via olieudskiller til Østerby kvdl. Nr. 24.

Værksted

Spildevand fra bygningerne afledes til 2 m³ samletank uden for bygningen (N.Ø. for). Spildevandet filtreres og genbruges et antal gange, hvorefter restproduktet bortskaffes efter Kommunens anvisning. Restproduktet er kemikalieaffald og skal destrueres, hvilket varetages af ESØ I/S. Det forhenværende Ringkøbing Amt har meldt tilladelse til spildevandsanlægget i 1995.

Standplads

Vask af fly, brand- og entreprenørmateriel foregår på standplads (nr. 15 bilag 2). Vask af fly sker primært for at fjerne fluer og støv. Før vask fjernes synlige oliepletter med en klud. Vask af brand- og entreprenørmateriel sker højst én gang om året og foregår på samme plads som vask af fly.

De-icingsmidlet BP Aero De-icing 2 anvendes for at modvirke tilisning af fly ved flyvning i sne eller i frostperioder, men de-icing anvendes kun i sjældne tilfælde, hvor en flyvning ikke kan udsættes til bedre vejr. De-icing indeholder ethylenglycol (85%), isopropylalkohol (5%) og vand (10%). De-icing af fly foregår på befæstet grund på standplads. Det antages, at ca. 50% af de-icingsmidlet bliver hængende på flyet og 50% løber af. Det de-icingsmiddel, der løber af flyet, vil pga. platformens fald løbe til olieudskiller og efterfølgende til nedsivning. De-icing af små fly foregår ved anvendelse af en håndsprøjte. Større fly de-ices vha. en specialbygget de-icerbil, hvor en marksprøjte udgør sprøjteudstyret. Ved de-icing af små fly anvendes mellem 1 og 3 liter de-icer pr. fly. Ved store fly anvendes ca. 40 liter væske, som består af en blanding af 50% varmt vand og 50% de-icingsmiddel.

Terminalbygning

Ved det årlige flytræf på Stauning Lufthavn opholder mellem 300 og 500 mennesker sig på lufthavnsområdet over en weekend. Der er i denne forbindelse opstillet toiletvogne rundt op på lufthavnsområdet. Toiletvognene er tilkoblet hhv. den private rørledning med afledning til rørledninger i Østerby kvdl. Nr. 24 og de øvrige virksomheder og foreningers trix-tanke.

3.2.5 Affald

Stauning Lufthavn har to containere til dagrenovation i hht. Det kommunale affaldsregulativ. Der er placeret en affaldscontainer på asfalteret areal udenfor brandstationen og en nord for terminalbygningen.

3.2.6 Risiko

Det er Kommunens vurdering, at der ikke foregår oplag af stoffer opført på risikobekendtgørelsens bilag 1 og 2 i et omfang, som medfører, at virksomheden skal omfattes af bekendtgørelsens regler.

3.2.7 Ophør af drift

Ved ophør af lufthavnens drift eller ved ophør af brændstofdepotets drift, skal træffes de nødvendige foranstaltninger for at undgå forureningsfare og for at bringe stedet tilbage i tilfredsstillende tilstand. Der stilles vilkår til sikring af dette.

3.2.8 BAT

I Miljøstyrelsens "Referencer til BAT vurderinger ved Miljøgodkendelser", Orientering nr. 2, 2006, henvises der under pkt. H101: Lufthavne, Flyvestationer og Flyvepladser til:

- Vejledning fra Miljøstyrelsen nr. 5/1994: "Støj fra flyvepladser". Miljøstyrelsen 1994. (Rettelser og tilføjelser med tillæg 1 af 19.6.1997, tillæg 2 af 5.3.1998 og tillæg 3 af 26.6.1998)

Denne vejledning er anvendt til at beregne støjkonsekvenserne fra Stauning Lufthavn.

Der er ikke yderligere retningslinjer vedrørende BAT for lufthavne.

3.3 Sikkerhedsstillelse

Det er kommunens vurdering, at virksomheden ikke er omfattet af miljøbeskyttelseslovens § 39a vedrørende sikkerhedsstillelse.

4 VVM redegørelse

VVM står for Vurdering af Virkningerne på Miljøet. VVM-reglerne er en uddybning af planloven. Reglerne sikrer, at etableringen af nye store byggerier og tekniske anlæg, der må antages at medføre en væsentlig påvirkning af miljøet, kun kan gennemføres med baggrund i en VVM-redegørelse.

Formålet med VVM-redegørelsen er at give det bedst mulige grundlag både for en offentlig debat og for den endelige beslutning om projektets realisering. En VVM skal således redegøre for anlæggets påvirkning af:

- Landskabet

- befolkningen - herunder eventuel sundhedsfare
- plante- og dyreliv
- kulturarv, herunder fortidsminder
- øvrige påvirkninger af miljøet på kort og langt sigt, og
- samspillet mellem disse faktorer

Faktaboks: Planloven og VVM

Planlovens formål er beskrevet i Bekendtgørelse af Lov om planlægning LBK nr. 937 af 24/09/2009. Heri nævnes, at loven særligt tilsigter at:

- der ud fra en planmæssig og samfundsøkonomisk helhedsvurdering sker en hensigtsmæssig udvikling i hele landet og i de enkelte regioner og kommuner,
- der skabes og bevares værdifulde bebyggelser, bymiljøer og landskaber,
- de åbne kyster fortsat skal udgøre en væsentlig natur- og landsskabsressource,
- forurening af luft, vand og jord samt støjulemper forebygges og
- offentligheden i videst muligt omfang inddrages i planlægningsarbejdet.

VVM bekendtgørelsen - LBK nr. 1510 af 15/12/2010- uddyber planlovens bestemmelser med regler om gennemførelse af anlægsarbejder eller andre installationer eller arbejder samt andre indgreb i det naturlige miljø eller i landskabet mv.

Den danske VVM-bekendtgørelse bygger på EU's VVM-direktiv fra 1985

Desuden skal VVM-redegørelsen gøre rede for, hvilke hensyn der er taget for at miljøoptimere projektet, samt hvilke foranstaltninger der skal iværksættes for at modvirke eller nedbringe uønskede miljømæssige konsekvenser af projektet.

VVM-redegørelsen skal belyse de miljømæssige konsekvenser af eventuelle alternative projektforslag (f.eks. alternativ teknisk udformning, eller alternativ placering af projektet). Ud over hovedforslaget skal der som minimum vurderes et 0-alternativ, dvs. den situation, at projektet ikke realiseres. Andre alternativer, som har været på tale, skal nævnes, og det skal begrundes, hvorfor de er fravalgt.

VVM-redegørelsen udgør efter endelig vedtagelse et bilag til kommuneplanen. Derfor følger offentlighedsfaser og indsigelsesmuligheder kommuneplanlovens regler.

Lufthavne og flyvepladser findes på VVM bekendtgørelsens bilag 1, pkt. 9:

"Flyvepladser, hvis støjkonsekvensområder medfører væsentligt støjgener i områder, der er bebygget, udlagt til boligformål eller anden støjfølsom anvendelse".

Der er foretaget en vurdering af projektet i henhold til VVM-bekendtgørelsen (bek. 1510 af 15. december 2010).

Ringkøbing-Skjern Kommune har vurderet, at Stauning Lufthavns aktiviteter er af et sådant omfang, at det er omfattet af bekendtgørelsens bilag I, og derfor skal der udarbejdes en VVM-redegørelse.

Afgørelsen er endvidere begrundet i, at miljøpåvirkningens omfang er af en sådan karakter og/eller grad, at aktiviteterne må antages at kunne få væsentlig indvirkning på miljøet, herunder Natura 2000 området i Ringkøbing Fjord.

Kommuneplantillægget skal miljøvurderes i henhold til Lov om miljøvurdering af planer og programmer (lovbekendtgørelse nr. 936 af 24. september 2009).

Der er stor grad af overlap med VVM-reglerne, og det er ikke nødvendigt at udarbejde en selvstændig miljørapport for kommuneplantillægget, når der samtidigt udarbejdes en VVM-redegørelse. Kravene til en miljøvurdering af planer og programmer skal dog være indeholdt i VVM-redegørelsen. Disse krav er derfor indarbejdet i denne VVM-redegørelse.

De særlige krav, der er indeholdt i Lov om miljøvurdering af planer og programmer, men ikke i VVM-reglerne, omhandler væsentligst:

- En beskrivelse af planens/programmets formål og forbindelser med andre relevante planer
- En beskrivelse af de påtænkte foranstaltninger vedrørende overvågning af planens miljømæssige påvirkninger
- Krav om direkte høring af berørte myndigheder, hvis områder kan blive berørt af planen - både i idéfasen og inden der træffes endelig afgørelse om planen

Endvidere er der i Lov om miljøvurdering af planer og programmer mere direkte henvist til, at vurderingerne skal relateres til internationale beskyttelsesmål og -regler, herunder især EF-habitatdirektivet og EF-fuglebeskyttelsesdirektivet, der restriktivt beskytter en række naturtyper, plante- og dyrearter.

4.1 Beskrivelse af 0-alternativet

I henhold til VVM bekendtgørelsen skal 0-alternativet beskrives i VVM-redegørelsen. 0-alternativet er udviklingen i miljøforholdene generelt, hvis projektet ikke blev gennemført. I dette tilfælde er lufthavnen allerede etableret, så 0-alternativet defineres som den situation, at Stauning Lufthavn ikke fik en miljøgodkendelse og derfor skulle ophøre med flyvninger og nedlægges.

4.2 Opfølgning på offentlighedsfaser

Første offentlighedsfase

Første aktivitet i forbindelse med VVM redegørelsen var indkaldelse af ideer og forslag til projektet (første offentlighedsfase). Dette blev gennemført ved udsendelse af et debatoplæg til ca. 250 berørte adresser. Høringsperioden var 31. august til 29. september 2010. I forbindelse med første offentlighedsfase indkom der kommentarer fra tre medlemmer af Grundejerforeningen Stauning Vesterstrand.

Kommentarer fra Hybenvej 23

Støjen fra lufthavnen, især aften og nat, vurderes som et stort problem, der har været tiltagende de sidste år. Det opleves som uacceptabelt både for mennesker og for fuglelivet i området og det foreslås, at der kun må flyves i tidsrummet fra 8:00 til 16:30 mandag til fredag og fra 10:00 til 16:00 i weekender og helligdage.

Kommentarer fra Hybenvej 37

Det opleves som om støjforurening fra lufthavnen har været stigende de seneste år og det opleves som generende for både mennesker og dyr i området. Det foreslås at der stilles krav om at støjforureningen fra lufthavnen skal sænkes, samt at der ikke må forekomme nogen aktiviteter om natten på lufthavnen, herunder natflyvning.

Kommentarer fra Hybenvej 43

Det opleves som om støjen fra både fly og helikoptere er steget meget den senere tid. Det foreslås at støjniveauet reduceres og at der under ingen omstændigheder tillades et højere støjniveau. Desuden foreslås det at natflyvning ikke skal være tilladt. I rekvireret materiale fra Ringkøbing-Skjern Kommune fremkommer det at der vil blive tale om en udvidelse fra 18.000 til 20.000 operationer om året, hvilket ikke er en godkendelse af nuværende forhold som det ellers fremgår af en udsendt skrivelse fra Kommunen fra 30. august 2010. Det konkluderes endvidere at der ifølge det udsendte materiale må være tale om at natflyvning ikke længere vil være tilladt, da lufthavnens åbningstid beskrives som værende fra 8:00 til 16:30 mandag til fredag og fra 10:00 til 16:00 i weekender og helligdage.

Kommentarer fra Grundejerforeningen Stauning Vesterstrand

Bestyrelsen for grundejerforeningen Stauning Vesterstrand har i forbindelse med miljøgodkendelse af Stauning Lufthavn modtaget ganske få henvendelser fra medlemmerne.

I henvendelserne udtrykkes betænkeligheder angående eventuel forøgelse af støjgenerne. Det foreslås, at en hollandsk flyveskoles evt. natflyvninger ikke tillades samt at direkte overflyvning af "vores" område undgås.

Stauning Lufthavns svar til ovenstående kommentar

Stauning Lufthavns operationer ikke er tiltaget på det seneste, men har gennem de sidste 10-15 år ligget i området 16.000-18.000 operationer hvert år. Så antallet af flyvninger har ligget på det samme i mange år, men selvfølgelig er der dage med mere flyvning end andre dage, og der er således også dage, aftener og hele weekender der slet ingen flyvning er overhovedet. Vi ønsker dog en godkendelse til 20.000 operationer, således der er mulighed for ekstra operationer hvis det et år skulle være nødvendigt.

Lufthavnens tjenestetid, hvilket vil sige de tidspunkter Lufthavnen er bemanded er hverdage fra kl. 8.00-16.30 og weekender fra kl.10.00-16.00. Åbningstiderne for lufthavnen er dog 24 timer i døgnet, hvilket vil sige at den kan beflyves på alle tider af døgnet, som det der betegnes som en selvbetjeningsplads. Det er ikke en mulighed kun at flyve i tjenestetiden. Dette erhverv er afhængig af det rette vejr til flyvning, og hvis ikke vejret er til at kunne arbejde om dagen, er det nødvendigt at kunne udføre jobbet om aftenen. Samtlige der anvender Lufthavnen vil få begrænset deres aktiviteter, hvilket vil få betydelige økonomiske konsekvenser. Natflyvning er flyvning mellem solnedgang og solopgang. Natflyvning foregår således ikke kun efter midnat, men kan starte allerede ved solnedgang. Hovedparten af natflyvning på Stauning Lufthavn har været afsluttet inden midnat hvilket vi altid har bestræbt

os på, men det afhænger selvfølgelig af årstiden hvornår solen går ned og flyvningen kan starte.

Både forsvaret og civile bruger lufthavnen til helikopterskoling. Desuden bruger redningshelikoptere lufthavnen til tankning af brændstof i forbindelse med eftersøgning på Vesterhavet og Ringkøbing Fjord. Herudover ses det som en fordel at de fremtidige lægehelikoptere ville kunne operere fra lufthavnen. Naturen og dyrelivet på Ringkøbing Fjord har i alle år levet fint sammen med Lufthavnen. Dyrelivet på Lufthavnen er meget rigt med bl.a. fugle, ræve og rådyr der lever i bedste harmoni sammen med aktiviteterne på Lufthavnen.

Kommunens vurdering efter første offentlighedsfase

De 3 væsentligste indsigelser drejer sig om en stigning i antallet af operationer og natflyvning og de deraf affødte støjgener.

Det er væsentlig at anføre at Ringkøbing-Skjern Kommune med denne miljøgodkendelse godkender det nuværende aktivitetsniveau og at der således ikke er tale om en tilladelse til at øge aktiviteten på lufthavnen.

Det er endvidere anført i de indkomne henvendelser at aktiviteterne om natten er generende. Ringkøbing-Skjern kommune søger med denne miljøgodkendelse at tilgodese de indkomne kommentarer ved at begrænse antallet af tilladte natflyvninger på lufthavnen til maksimalt 300 operationer på årsbasis og således at der maksimalt må forekomme 50 operationer pr. måned i sommermånederne. Begrænsningen af aktiviteten i sommermånederne til 50 operationer pr. måned begrundes med at skoleflyvningsaktiviteten i denne periode er størst. Yderlig er skoleflyvning i sommermånederne med støjende fly ikke tilladt lørdage, søndage og helligdage i tiden fra kl. 19.00 til kl. 07.00.

Det skal samtidig påpeges at aktiviteter vedrørende redningsaktiviteter med helikoptere, lægehelikoptere og militære øvelsesaktiviteter ikke er omfattet af de anførte begrænsninger, idet disse aktiviteter er undtaget miljømæssig regulering.

Der er meddelt tilladelse til 4 stævner på årsbasis og den daglige stævneaktivitet er indskrænket til tiden mellem kl. 10.00 og kl.18.00.

Anden offentlighedsfase

Anden offentlighedsfase er en 8 ugers høring af VVM-redegørelsen med miljøgodkendelse og forslag til kommuneplantillæg nr. 6 - Stauning Lufthavn. Høringen blev gennemført i perioden xx til xx 2011. Høringen foregik via plansystem.dk og xx. Der indkom 8 indsigelser/kommentarer, heraf 6 fra private personer og Grundejerforeningen Stauning Vesterstrand, 1 fra Trafikstyrelsen og 1 fra Ribe Stift.

Stauning Lufthavn

Jeg vil starte med at henvise til tidligere fremsendte svar vedr. debatoplægget.

Yderligere skal jeg bemærke, at lufthavnens operationstal ikke er stigende som det fremgår i et af de indsendte høringsvar.

Den hollandske flyveskole har benyttet faciliteterne på Stauning Lufthavn én gang i 2011 og to i 2010, så der er langt fra tale om daglig natflyvning.

Det er bestyrelsens helt klare holdning, at man allerede har imødekommet sommerhusejernes bekymringer om natflyvning ved at lægge et loft på antallet af operationer og derfor ikke ønsker at imødekomme yderligere ønske om total forbud mod natflyvning.

Et loft på 25 operationer nat/måned (én start og én landing = 2 operationer) opfylder for nuværende lufthavnens behov, og som tidligere skrevet er der og har aldrig været tale om daglige natflyvninger, hvilket 25 operationer/måned heller ikke tillader.

Hybenvej 66

Ejeren mener, at flyvningen er eskaleret i løbet af de sidste år og føler sig generet af overflyvende fly i sommerhusområdet og især af støjen fra større fly, der øver start og landing om aftenen. Mener at der skal tages hensyn til sommerhusområdet, så der bliver mere ro.

Hybenvej 46

Gør indsigelse mod den udvidede flyvning over sommerhuset, men har ikke noget imod den nuværende flyvning.

Grundejerforeningen Stauning Vesterstrand

Gør indsigelse over miljøgodkendelsen, som man mener vil øge støjbelastningen af specielt den sydlige del af Stauning Vesterstrand. Flyvevejene bør som minimum indskærpes, så flyvning over sommerhusområdet undgås. Er utilfredse med, at støjgrænsen for rekreative områder med overnatning på max 50 dB overskrides for 78 ejendomme.

Hybenvej 37

Gør indsigelse primært mod flyvning om natten. Især skoleflyvning om natten med mange start og landinger medfører gener. Der henvises til, at mange lufthavne i Nordeuropa ikke tillader regelmæssig natflyvning. Det foreslås, at begrænse natflyvning til tidsrummet mellem kl. 19.00 og 23.00 og kun med fly med lavt støjniveau.

Hybenvej 43

Gør indsigelse mod skoleflyvning med støjende fly, faldskærmsflyvning og primært flyvning i nattetimerne. Det fremhæves, at støjgrænsen for sommerhuse på 50 dB kan blive overskredet med støjniveauer på op til 70-80 dB. Det påpeges, at skoleflyvninger er en ny aktivitet, som ikke foregik årtier tilbage.

Hybenvej 52

Gør indsigelse mod skoleflyvninger dag og nat i et rekreativt område og påpeger, at det er en nyere aktivitet, som er meget støjbelastende i forhold til de tidligere 1-2 indenrigsflyvninger om dagen og hyggelige småflyvninger.

Trafikstyrelsen

Trafikstyrelsen gør opmærksom på, at støjbegrænsende bestemmelser kun kan indføres i AIR Denmark og VFR Flight Guide af Trafikstyrelsen. Det gælder så vidt angår bestemmelsen om overflyvning af sommerhus- og byområder og for så vidt angår procedurer for IFR-anflyvninger. Vilkåret i VVM tilladelsen om flyvehøjder i EF-fuglebeskyttelsesområde F 43 i Ringkøbing Fjord bør derfor udgå. Vilkåret i Miljøgodkendelsen om at starter og landinger skal

følge de miljøtilpassede flyveruter, der har været grundlaget for støjberegningerne, ligeledes bør udgå. Begrundelsen er som for vilkår 2 i VVM-tilladelsen, at Trafikstyrelsen er myndighed for de luftfarende.

Ribe Stift

Har ingen indsigelser mod det fremlagte forslag til kommuneplantillæg

Kommunens sammenfattende redegørelse efter offentlighedsfaserne

I henhold til Lov om miljøvurdering af planer og programmer skal kommunen som den ansvarlige myndighed sammenfatte og konkludere på de bemærkninger, der er kommet fra offentligheden, interesseorganisationer, berørte myndigheder m.mfl. Herunder hvordan miljøhensyn er integreret i planen, udtalelser fra offentlighedsfaserne er taget i betragtning og hvordan kommunen vil overvåge de væsentligste miljøpåvirkninger af planen.

Alle bemærkninger fra offentligheden går på støjpåvirkning fra lufthavnen og især i forbindelse med natteflyvning. De vejledende støjgrænser er i dag overskredet ved et betydeligt antal boliger og sommerhuse, og derfor finder Ringkøbing Skjern Kommune det væsentligt at mindske det nuværende antal støjende operationer for at begrænse støjgener. I forhold til støjgener i boliger og sommerhuse vil der især være behov for at reducere generne i nattetimerne, samt gener i sommerperioden. Ringkøbing Skjern Kommune har med nærværende miljøgodkendelse forsøgt at balancere hensynet til på den ene side, at lufthavnen er en gammel aktivitet, der har eksisteret længe før miljøloven blev vedtaget og før sommerhusene blev bygget og på den anden side, hensynet til sommerhusområdet Stauning Vesterstrand. Godkendelsen stiller derfor vilkår om at lufthavnen ikke må udvide det maksimale antal af operationer i forhold til i dag, og at operationer om natten begrænses, samt at skoleflyvning med støjende fly i sommerperioden ikke tillades i aften- og nattetimerne, samt i weekender og på helligdage. Det indebærer også, at kommunen ikke godkender det i 1997 ansøgte antal operationer på 26.000 pr. år, men begrænser det til det nuværende maksimale niveau på 20.050 operationer pr. år. Der stilles i godkendelsen vilkår om, at lufthavnen hvert år skal rapportere antal og type af flyoperationer med henblik på overvågning af at forudsætningerne for støjberegningerne ikke ændres væsentligt. Desuden kan tilsynsmyndigheden kræve nye støjberegninger udført, hvis forudsætningerne ændrer sig. I godkendelsens vilkår er endvidere indskærpet lufthavnens pligt til at alle der flyver fra pladsen, skal gøres bekendt med de relevante gældende regler vedrørende miljøtilpassede flyruter og flyvehøjder. Dermed finder kommunen, at der er taget de nødvendige hensyn gennem miljøgodkendelsen til at begrænse de nuværende gener ved især natteflyvning og sikre overholdelse af de gældende støjgrænser.

Trafikstyrelsens anbefaling af at udtage vilkåret i VVM tilladelsen om, at flyvehøjder i EF-fuglebeskyttelsesområde F 43 Ringkøbing Fjord ikke må være lavere end 300 meter for fastvingefly og 450 meter for helikoptere, følges. Ifølge luftfartslovgivningen skal overflyvninger af fuglebeskyttelsesområder som Ringkøbing i højder under 300 meter undgås. Denne bestemmelse, som bl.a. skal forhindre kollision med fugle harmonerer godt med anbefalingerne til forebyggelse af forstyrrelser fra fastvingefly, men ikke helikoptere. Da andelen af operationer med helikoptere kun udgør 0,4 % af de samlede flyoperationer har helikoptere en meget lille betydning for resultatet af støjberegningerne. Der er under 1 operation med helikoptere pr. dag, og operationer foregår ofte i andre områder end over Ringkøbing Fjord. Samlet set vurderes det derfor, at hverken helikoptere eller andre flyoperationer fra Stauning Lufthavn har en væsentlig påvirkning på fugle i EF-fuglebeskyttelsesområdet i Ringkøbing Fjord, selvom vilkåret i VVM tilladelsen er udgået.

For at undgå forurening af jord/grundvand med pesticider er der stillet vilkår om at lufthavnen skal anvende mekanisk fjernelse med græsslåmaskine til bekæmpelse af væksten og ikke anvende Roundup eller andre pesticider til dette. Der er stillet vilkår om at lufthavnen skal undersøge om brug af de-icing midler og afledning af disse via olieudskilleren på standpladsen medfører at olieudskilleren ikke virker efter hensigten.

Med disse afværgeforanstaltninger og en lang række præciseringer i miljøgodkendelsen gennem de stillede vilkår til den fortsatte drift er der integreret væsentlige miljøhensyn i planen.

4.3 Planforhold

International lovgivning

I Danmark er der udpeget 254 EF-habitat områder og 113 EF-fuglebeskyttelsesområder. EF habitatdirektivet (Rådets direktiv 92/43/EØF af 21. maj 1992 om bevaring af naturtyper samt vilde dyr og planter) har til formål at beskytte naturtyper og arter, der er truede, sårbare eller sjældne i EU. EF fuglebeskyttelsesdirektivet (Rådets direktiv 79/409 af 2. april 1979 om beskyttelse af vilde fugle - med senere ændringer) har til formål at udpege og sikre levesteder for fugle.

Ringkøbing Fjord, som ligger umiddelbart vest for Stauning Lufthavn, er udpeget som Natura 2000- område nr. 69. Arealet er 28.640 ha og består af EF-fuglebeskyttelsesområde nr. F 43, EF-habitatområde nr. H 62 og Ramsarområde nr. R 2. Inden for dette område skal kommunen ved sin planlægning og administration sikre, at der ikke sker ændringer til skade for de arter og naturtyper, som områderne er udpeget for.

De nærmere forhold omkring dette område er beskrevet i afsnittet *Vurdering af virkninger på naturen* og der er stillet vilkår (nr.12) som skal sikre beskyttelsen af området fra skadelige støjpåvirkninger fra flytrafikken.

National lovgivning

Fredninger foregår efter Naturbeskyttelseslovens kap 6. En fredning betyder generelt at området skal bevares i sin nuværende tilstand. I nyere fredninger er der yderligere tilføjet krav om pleje og udvikling af områderne, der skal fastlægges i en udviklingsplan.

På lufthavnsområdet og dets nærmeste omgivelser findes ingen fredede områder eller fortidsminder. Forekomst af skjulte fortidsminder er ukendt, idet der ikke er foretaget arkæologiske undersøgelser på arealet. Dette er beskrevet nærmere i afsnittet *Vurdering af virkninger på landskab, kulturhistorie og rekreative forhold*.

Trafikstyrelsen er myndighed for de luftfærende. Lov om luftfart og delegationsbekendtgørelsen udgør tilsammen Trafikstyrelsens hjemmel for regulering af dansk luftfart. Bestemmelser om forbud mod eller indskrænkning af luftfart i visse områder, støjbegrænsende bestemmelser, flyveruter og flyvehøjder reguleres således ikke efter plan- og miljølovgivningen men efter Lov om Luftfart

Planloven

Jævnfør planlovens § 1 skal loven sikre, at den sammenfattende planlægning forener de samfundsmæssige interesser i arealanvendelsen og medvirker til at værne landets natur og miljø, så samfundsudviklingen kan ske på et bæredygtigt grundlag i respekt for menneskets

livsvilkår og for bevarelsen af dyre- og plantelivet. Ifølge § 1 stk. 2 punkt 4 tilsigter loven særlig, at forurening af luft, vand og jord samt støjulemper forebygges.

Regionplanen

I Regionplan 2005 fra det tidligere Ringkøbing Amt er det fastlagt at der i kommuneplanerne skal udlægges arealer omkring Stauning Lufthavn så denne kan opretholdes som offentlig regional og lokal instrumentflyveplads. Det vurderes endvidere i regionsplanen at Stauning Lufthavn bør bevares.

Angående støj er det bestemt at der i kommuneplanerne skal angives støjzoner svarende til et støjniveau på 50 dB(A) og 45 dB(A) (DENL) omkring de regionale flyvepladser i Stauning og Herning og at disse støjzonerne skal tage hensyn til påtænkte udvidelser.

Kommuneplan

De gældende planforhold er fastlagt i *Kommuneplan 2009*. Angående Stauning Lufthavn har man i kommuneplanen bestemt følgende:

Det er byrådets mål, at området skal fungere som lufthavn med dertil hørende faciliteter. Statens Luftfartsvæsen har godkendt en indflyvningsplan for Stauning Lufthavn. Indflyvningsplanen danner grundlag for sikring af indflyvningen til lufthavnen.

Kommuneplanens rammebestemmelser

Lufthavnsområde

Delområde 15.L.1.

1. Anvendelsen fastlægges til lufthavnsformål.

2. Inden for området kan der opføres bebyggelse til lufthavnsterminal, kontroltårn, restaurant, hangarer, værkstedsfaciliteter, flymuseum, parkerings- og tilkørselsarealer og lignende, som efter byrådets opfattelse hører til Stauning Lufthavn.

3. Ubebyggede arealer som ligger inden for 50dB(A)-støjzonen omkring Stauning Lufthavn må ikke udlægges til boligbebyggelse eller lignende støjfølsom anvendelse og 45dB(A) til rekreative

formål med overnatning (sommerhuse, campingpladser og lignende).

4. Højdebestemmelserne i indflyvningsområderne omkring lufthavnen skal respekteres.

I indflyvningsområderne omkring lufthavnen findes der en række højdebestemmelser, som skal respekteres.

Endvidere står der under overordnet planlægning af trafik:

at der i kommuneplanerne skal udlægges arealer omkring Stauning Lufthavn så denne kan opretholdes og eventuelt udvides som offentlig regional og lokal instrumentflyveplads.

Der er i forbindelse med VVM redegørelsen udarbejdet et nyt forslag til Tillæg nr. 6 til Kommuneplan 2009-2021, der fastlægger retningslinjer og rammebestemmelser for

lufthavnen, herunder et støjkonsekvensområde i overensstemmelse med støjberegningerne i bilag 6.

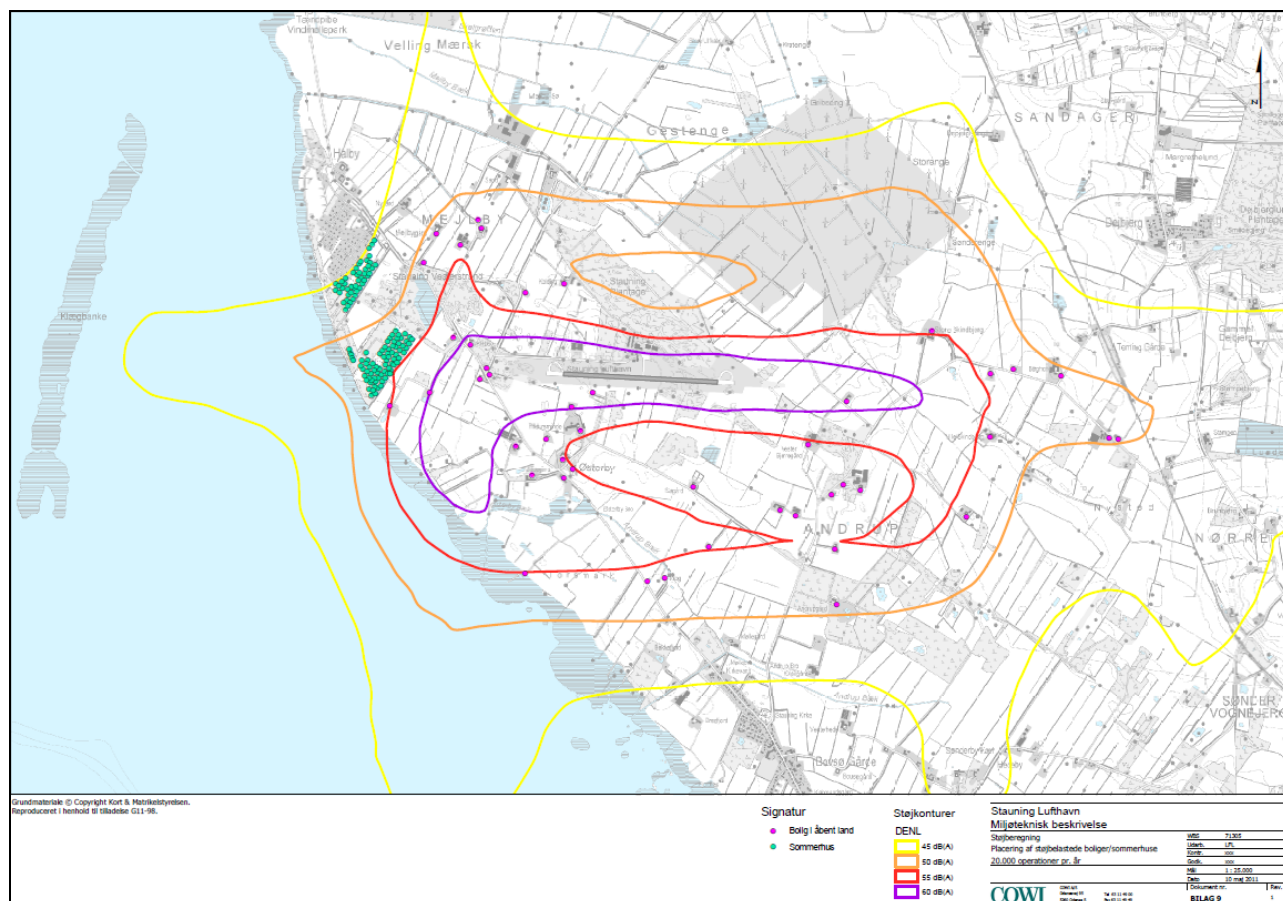
4.4 Vurdering af Støj

Eksisterende forhold

I forbindelse med miljøgodkendelse af Stauning Lufthavn er der foretaget en ny beregning af støjbelastningen fra lufthavnen (Bilag 6). I denne rapport fremgår det, at ingen boligområder er belastet med støjniveau Lden over grænseværdien (50 dB). Derimod vil en stor del af sommerhusområdet Stauning Vesterstrand være belastet med støjniveau Lden over grænseværdien på 45 dB, og heraf vil mere end 70 sommerhuse være belastet med støjniveau Lden over 50 dB.

I alt vil ca. 45 boliger i åbent land være belastet med støjniveau Lden over 50 dB.

Af støjkonturerne for det beregnede maksimalniveau L_{Amax} fremgår det at boligområder ved Højmark, Dejbjerg og Lem vil kunne være belastet med L_{Amax} på over 70 dB. Størstedelen af sommerhusområdet Stauning Vesterstrand vil være belastet med maksimalniveauer L_{Amax} på over 70 dB og en del heraf vil være belastet med L_{Amax} på over 80 dB.



Figur 1 Støjbelastning Lden beregnet for 20.050 operationer pr. år

Vurdering af virkninger

Støjen fra lufthavnen betragtes som værende den primære kilde til mulige sundhedsmæssige påvirkninger fra lufthavne. Ifølge WHO er støj sundhedsskadelig. Støj kan medføre hovedpine, stress, kommunikationsbesvær og forhøjet blodtryk. Ved længere tids påvirkning kan støj føre til egentlige helbreds-problemer. Børn er særligt sårbare over for støj og kan få problemer med indlæring og koncentration og de kan få sværere ved at blive motiveret, ligesom deres hukommelse og evne til at løse opgaver forringes.

Grænseværdier

De vejledende grænseværdier for støjbelastningen udendørs fra startende og landende fly fremgår af Miljøstyrelsens vejledning nr. 5/1994, "Støj fra flyvepladser". Grænseværdierne angives med indikatoren Lden, som beregnes jf. DENL-metoden⁷, i enheden dB(A).

Tabel 4 Støjgrænseværdier for lufthavne og flyvepladser

Arealanvendelse	Almen flyveplads	Lufthavn Flyvestation
Boligområder og støjfølsomme bygninger til offentlige formål (skoler, hospitaler, plejehjem o.l.)	45 ¹⁾	55
Spredt bebyggelse i det åbne land	50	60
Liberale erhverv (hoteller, kontorer o.l.)	60	60
Rekreative områder med overnatning (sommerhuse, kolonihaver, campingpladser o.l.)	45	50
Andre rekreative områder uden overnatning	50	55

1) Hvis en almen flyveplads efter amtsrådet vurdering anses for regionalt vigtig, er den vejledende grænseværdi 50 dB.

Da Stauning Lufthavn er karakteriseret som regionalt vigtig, er grænseværdien ved boligområder 50 dB.

Det fremgår desuden af vejledning nr. 5/1994, at det bør tilstræbes at maksimalværdien af det A-vægtede lydtrykniveau i boligområder og rekreative områder med overnatning om natten ikke overstiger 70 dB for almene flyvepladser og 80 dB for lufthavne.

Som det fremgår af resultatet af støjberegningerne, vil der være tale om markante overskridelser af de vejledende støjgrænseværdier i sommerhusområdet Stauning Vesterstrand.

⁷ DENL-metoden (Day Evening Night Level) er baseret på beregning af det konstante, ækvivalente A-vægtede lydtrykniveau LAeq, hvor de enkelte støjbegivenheder vægtes efter tidspunkt på døgnet og ugen.

Ved de sommerhuse, som ligger ca. 1,2 km vest for landingsbanen vil der således være tale om overskridelse af grænseværdien for Lden med 5-10 dB. Ved de sommerhuse, som ligger ca. 1,7 km nordvest for landingsbanen vil der være tale om overskridelse af grænseværdien for Lden med 0-5 dB.

Afværgeforanstaltninger

Da de vejledende støjgrænser er overskredet ved et betydeligt antal boliger og sommerhuse finder kommunen, at det er væsentligt at det nuværende antal støjende operationer mindskes for at begrænse støjgener. I forhold til støjgener i boliger og sommerhuse vil der især være behov for at reducere generne i nattetimerne, samt gener i sommerperioden. Der er derfor stillet vilkår om at der for natflyvning mellem kl. 22:00 og kl. 07:00 maksimalt må forekomme 300 operationer på årsbasis og maksimalt 50 operationer pr. måned i sommermånederne medmindre der er tale om redningsoperationer, lægehelikoptere eller militære flyøvelsesaktiviteter. Desuden vil skoleflyvning med støjende fly ikke være tilladt i sommerperioden lørdage, søndage og helligdage fra kl. 19.00 til 07.00.

Desuden stilles der vilkår om at antallet af operationer pr. år ikke må øges, og at den gennemsnitlige støjbelastning for et døgn i de 3 mest trafikerede måneder ikke må øges.

Overvågning

Der stilles i godkendelsen vilkår om at lufthavnen hvert år skal rapportere antal og type af flyoperationer med henblik på overvågning af at forudsætningerne for støjberegningerne ikke ændres væsentligt. Desuden kan tilsynsmyndigheden kræve nye støjberegninger udført hvis forudsætningerne ændrer sig.

4.5 Vurdering af luftforurening

Eksisterende forhold

På Stauning Lufthavn sker der en udledning af CO₂, NO_x, HC, partikler, CO og SO₂ som følge af brændstofforbrug fra flyene og fra opvarmning af lokaler. Opvarmning af værksted/brandstation foregår med oliefyr og der anvendes ca. 15.000 l/år fyringsolie. Desuden er der en mindre luftforureningspåvirkning fra De-icing af fly ved brug af opløsningsmiddelbaserede de-icing produkter der indeholder ethylen glycol og isopropanol der fordampes.

Vurdering af virkninger

Der er i 1988 - 1989 foretaget luftkvalitetsundersøgelser ved Københavns Lufthavn i Kastrup. Undersøgelsen er udarbejdet for Københavns Luftfartsvæsen af Danmarks Miljøundersøgelser, DK-Teknik, Forskningscenter Risø og Levnedsmiddelstyrelsen.

Resultaterne er sammenfattet i rapporten; "Luftkvalitetsundersøgelser ved Københavns Lufthavn 1988-1989", Københavns Lufthavn, maj 1990.

Undersøgelsens hovedkonklusion er, at Københavns Lufthavn i Kastrup i måleperioden kun bidrog væsentligt til områdets luftforurening i terminalområdet og dettes umiddelbare nærhed. Bidragene fra start- og landingsbanerne var så små, at de ud fra de foreliggende målinger ikke kunne skelnes fra baggrundsforureningen. Dette synes at være et generelt træk for lufthavne,

der oftest er anlagt i åbne, flade områder med gode muligheder for spredning af forureningen, hvilket også er tilfældet for Stauning Lufthavn.

Undersøgelsen omfattede kun lokal forurening med en række stoffer med mulig sundhedsmæssige virkninger. Lugtgener, der også skyldes forurening af luften, blev ikke behandlet. Her kan ganske kortvarige eksponeringer med specielle stoffer virke stærkt generende uden at have nogen påviselig helbredsmæssig betydning.

Det konkluderes endvidere, at forureningsniveauet i området svarer til, hvad der tidligere er påvist i områder med blandet industri og boliger med nogen trafikpåvirkning.

På baggrund af konklusionerne i førnævnte undersøgelse vedrørende luftforureningen fra Københavns Lufthavn, der er en væsentlig større forureningskilde end Stauning Lufthavn, er det Ringkøbing-Skjern Kommunes opfattelse, at der ikke på nuværende tidspunkt skal fastsættes vilkår om begrænsning af luftforureningen, og at eventuelle krav derfor forudsættes at ske i form af generelle krav til mindre forurenende flymotorer.

Der er ikke nogen forventning om, at udledning af de-icings produktet BP Aero De-icing 2 medvirker til nedbrydning af ozonlaget, til fotokemisk ozondannelse eller nærings saltbelastning eller til den atmosfæriske drivhuseffekt. Nedbrydning af ethylenglycol i atmosfæren foregår primært ved reaktion med hydroxylradikaler dannet via sollys. Den atmosfæriske halveringstid er beregnet til 0,3 - 3½ dag.⁸ Forbruget af de-icing produktet er desuden meget begrænset, i størrelsesordenen 250 l/år.

Afværgeforanstaltninger

Der er ikke stillet særlige vilkår om afværgeforanstaltninger med hensyn til luftforurening i godkendelsen. Fyringsanlægget skal blot opfylde de almindelige krav til skorstene i bygningsregelementet.

Overvågning

Overvågning af luftforureningen er begrænset til en årlig opgørelse af forbruget af de-icing midler og olieprodukter, som skal indsendes til tilsynsmyndigheden.

4.6 Vurdering af virkning på mennesker og samfund

Stauning Lufthavn er en betydningsfyldt del af erhvervslivets struktur i regionen. Lufthavnen er en vigtig transportfacilitet for virksomhederne i området og muligvis medvirkende årsag til at virksomheder etablerer og/eller bliver i området.

Lufthavnen er samlingssted for flere foreninger med interesse i fly og luftfart og tiltrækker ligeledes mange flyinteresserede til opvisninger og træf.

⁸ Øget videnberedskab om kemiske stoffer i plastindustrien, bilag D13 – Stofprofil for Ethylenglycol, Arbejdsrapport fra Miljøstyrelsen Nr. 5 2008.

4.7 Vurdering af virkninger på landskab, kulturhistorie og rekreative forhold

Eksisterende forhold

Eksisterende kulturhistoriske forhold er undersøgt ved hjælp af Kulturarvsstyrelsens database "fund og fortidsminder" ⁹ og Regionplan 2005 for Ringkøbing Amt.¹⁰ Desuden er der rettet en forespørgsel til Ringkøbing Museum. Beskrivelsen af området og fortidsminder er primært baseret på udtalelsen fra museet.

Landskabeligt er der tale om et helt fladt og lavtliggende område, hvor jordbunden overvejende består af finsandet jord.

Området ligger op til Ringkøbing Fjord, som er af stor naturmæssig værdi. Eneste større byer i området er Lem og Skjern og det største anlæg i landskabet er Stauning Lufthavn.

Området har en markant industrihistorie, ikke mindst i forhold til vindmøller, idet Vestas stammer fra Lem. Vestjysk Stålteknik A/S blev grundlagt i 1945 og er siden forkortet til Vestas. Den første vindmølle blev produceret i 1979. Lem er stationsby med ca. 1.600 indbyggere. Byen opstod som følge af den vestjyske længdebane, der blev anlagt i 1875. Omkring Lem Station opstod maskin- og metalindustri, og byen fik tilnavnet "Smedenens By". Byen har flere arbejdspladser end indbyggere.

Der er ingen fredede arealer i området.

Områdets tidligere udseende

I vikingetiden - for 1000 år siden - lå kystlinjen 1000 m længere mod vest. Kysten og baglandet så helt anderledes ud, idet der var tale om et vadehavslignende område. Den nordlige spids "Sandene" af den nuværende Ringkøbing Fjord fortsatte nordpå op til Stadil fjord. Ved Søndervig var der et bredt sund, så Holmsland var en ø. Fra Stadil Fjord fortsatte sundet mod Nørresø og Husby Sø og videre gennem Kast til Nissum Fjord. Der var for så vidt tale om et indre farvand, langs hvis bredder vi i dag kender til en del bebyggelser og markedspladser fra vikingetiden.

Fund og fortidsminder

På lufthavnsområdet og dets nærmeste omgivelser findes ingen fredede fortidsminder. Forekomst af skjulte fortidsminder er ukendt, idet der ikke er foretaget arkæologiske undersøgelser på arealet¹¹ (hvilket også bekræftes af Kulturarvsstyrelsens database).

Kulturmiljøer, Kirkezoner og cykelruter

Ifølge Regionplan 2005 for Ringkøbing Amt er der ikke udpeget særligt værdifulde kulturmiljøer i området. Området ligger heller ikke i kirkezoner.

⁹ www.dkconline.dk

¹⁰ Regionplan 2005 for Ringkøbing Amt, Kortbilag 6.

¹¹Udtalelse fra Ringkøbing-Skjern Museum, maj 2010.

Den nærmeste cykelrute er den nationale cykelrute nummer 4 Søndervig-København som passere forbi lufthavnen ca. 400 m sydvest for denne.

Vurdering af virkninger

Området ved Søndervig - og i høj grad det tidligere sund og dets bredder - har stor kulturhistorisk interesse. Der kan meget vel under muldlaget ligge genstande og anlæg, som er omfattet af museumslovens bestemmelser (kap. 8).

Projektet vil dog ikke påvirke kendte kulturhistoriske fund, kulturmiljøer, kirkezoner og cykelruter.

Afværgeforanstaltninger

Da aktiviteterne på lufthavnen ikke ændres i forhold til kulturhistoriske fund, kulturmiljøer, kirkezoner og cykelruter er der ikke fundet grundlag for afværgeforanstaltninger.

Overvågning

Der foretages ingen overvågning i forhold til landskab, kulturhistorie og rekreative forhold.

4.8 Vurdering af virkninger på naturen

Denne vurdering består af en undersøgelse af mulige påvirkninger fra Stauning Lufthavns placering, drift og aktiviteter på Natura 2000 området i Ringkøbing Fjord og øvrige naturområder. Fokus for vurderingen er forstyrrelser af fugle i fuglebeskyttelsesområdet og mulige påvirkninger af habitatområdets naturtyper, særligt beskyttelseskrævende arter (bilag IV arter) samt arealer omfattet af naturbeskyttelseslovens § 3 omkring lufthavnen. Vurderingen er lavet på baggrund af en mere grundig Natura 2000 konsekvensvurdering af projektet udført af COWI for Ringkøbing Skjern Kommune (Bilag 7).

Eksisterende forhold

Natura 2000-områder er en samlebetegnelse for international naturbeskyttelse i Danmark, herunder administration af EF-fuglebeskyttelsesområder, EF-habitatområder og Ramsarområder (i medfør af Ramsarkonventionen af 2. februar 1971 om vådområder af international betydning navnlig som levesteder for vandfugle).

Ringkøbing Fjord, som ligger umiddelbart vest for Stauning Lufthavn, er udpeget som Natura 2000- område nr. 69. Arealet er 28.640 ha og består af EF-fuglebeskyttelsesområde nr. F 43, EF-habitatområde nr. H 62 og Ramsarområde nr. R 2.



Figur 2 Natura 2000 område nr. 69 i Ringkøbing Fjord (violet vandret skravering) med markering af Stauning Lufthavn.

Myndighederne må ifølge habitatbekendtgørelsen (bek. nr 408 af 1. maj 2007) ikke gennemføre planer, projekter eller lignende, der kan skade de arter og naturtyper, som Natura 2000-områderne er udpeget for at beskytte. Derfor er myndighederne forpligtet til at vurdere konsekvenserne af projekter, der kan påvirke et Natura 2000 område:

EF-fuglebeskyttelsesområdet F 43 dækker hele Natura 2000 området i Ringkøbing Fjord, dvs. 28.640 ha. Hvert EF-fuglebeskyttelsesområde er udpeget på grundlag af én eller flere ynglende fuglearter, der står anført i EF-fuglebeskyttelsesdirektivets Bilag 1, og på grundlag af væsentlige forekomster af regelmæssigt tilstedeværende trækfugle. Udpegningsgrundlaget omfatter de arter, for hvilke det skal sikres, at de kan overleve og formere sig i deres udbredelsesområde. Udpegningsgrundlaget for EF-fuglebeskyttelses-område 43 er en udvidelse af udpegningsgrundlaget for Ramsarområde 2. Vurderingen af påvirkningen af

Ramsarområdet er dækket ind under vurderingen af fuglebeskyttelsesområdet. Der er i alt 30 arter på udpegningsgrundlaget, heraf 11 arter som ynglefugle og 19 arter som trækfugle.

En række fuglearter, der er medtaget på udpegningsgrundlaget for fuglebeskyttelsesområdet har siden områdets udpegningsgrundlag i 1982 været udsat for markant tilbagegang, det drejer sig både om yngle- og rastefugle. Arter som pibesvane, knortegås, pibeand, spidsand, skeand, spildsand og blichøne er gået tilbage og har en ugunstig bevaringsstatus. I perioder er der dog set tendenser til forbedring i fuglenes forekomst. Fugletællinger fra Klægbanken, som er en vigtig yngle- og især rastelokalitet tæt på Stauning Lufthavn, viser, at der frem til 2005 er sket en stigning i antallet af især knopsvane, kortnæbbet gås, grågås og hjejle, mens der er sket en yderligere tilbagegang for f.eks. spidsand og gråand. En del af arterne har dog en ustabil forekomst ved Klægbanken, f.eks. pibesvane, blichøne og krikand.

Ca. 75 % af Natura 2000-området består af fjord mens resten er landarealer. Habitatområdet består af en stor lavvandet brakvandsfjord, Ringkøbing Fjord, omgivet af bl.a. meget store strandengsarealer, især ved Værnengene og Tipperne der danner en halvø ud i den sydlige ende af fjorden. Her er landskabet fladt med talrige småsøer og enge, der er gennemskåret af render og grøfter. På den østlige side af Tipperne findes lavvandede vader. I den østlige del af Ringkøbing Fjord ligger den ofte oversvømmede ø, Klægbanken, der er bevokset med tagrør, samt strandsump- og strandengsplanter. På fjordens østside har Skjern Å sit udløb. Fjorden har forbindelse til Vesterhavet gennem slusen ved Hvide Sande. I habitatområdets sydvestlige ende forekommer klitarealer helt ud til Vesterhavet.

Natura 2000 området omfatter også landarealer indtil Stauningvej, Der er således væsentlige naturinteresser meget tæt på start- og landingsbanen og både starter og landinger kan foregå via flyveruter inde i Natura 2000 området, herunder området omkring Klægbanken.

Vurdering af virkninger

Naturtyperne, der indgår i udpegningsgrundlaget for habitatområdet, befinder sig over 0,5 km fra Stauning Lufthavn, og da de endvidere ikke er følsomme overfor fly eller påvirkes af driften af Stauning Lufthavn i øvrigt, vurderes der ikke at være en påvirkning. Derudover indgår 5 fiskearter og odder. Disse arter og deres yngle- og rasteområder vurderes ikke at kunne blive påvirket af flyvning i det ansøgte omfang.

Kun de arter omfattet af habitatdirektivets bilag IV, som med en vis sandsynlighed kan forekomme i området på baggrund af geografisk udbredelse i Danmark og levested, er medtaget i vurderingen. Det er sydflagermus, odder, spidssnudet frø og markfirben. Odder er endvidere på udpegningsgrundlaget for habitatområdet. Lufthavnens placering og drift vurderes ikke at påvirke disse arters yngle-, raste- eller fourageringsområder. De omgivende arealer, omfattet af naturbeskyttelseslovens § 3 omkring lufthavnen plejes ved klipning for at holde trævæksten nede, hvilket gavner naturtypen hede og livsvilkårene for markfirben.

Fugles reaktion på fare afhænger af fuglearten, omgivelserne og årstiden. En forstyrrelse kan betyde, at fuglen har mindre tid til rådighed til fouragering, og reaktionen vil medføre et øget energiforbrug i forbindelse med flugtreaktionen og fortrængning til et mindre attraktivt yngle-, fouragering- eller rasteområde.

Generelt kan fugle vænne sig til regelmæssig luftrafik, mens f.eks. helikoptere eller fly med usædvanlige ruter, interval eller meget lav flyvehøjde kan medføre forstyrrelse af vandfugle.

Visse arter på udpegningsgrundlaget i fuglebeskyttelsesområdet har i dag en ugunstig bevaringsstatus, men fly angives ikke i statens risikoanalyse for Natura 2000 området som en trussel. Eutrofiering og varierende saltholdighed i fjorden, rovdyr, tilgroning af enge m.m. er

de væsentlige årsager. Påvirkninger af rastende fugle eller ynglefugle på selve Klægbanken vurderes ikke væsentlig, mens der ikke kan udelukkes en påvirkning af rastende eller fouragerende vandfugle mellem land og Klægbanken, afhængigt af flyvehøjden. De fleste flyvninger fra Stauning Lufthavn medfører dog ikke direkte overflyvning i lav højde over fuglebeskyttelsesområdet.

Litteraturstudier viser generelt, at flyvehøjder over ca. 300 meter for fastvingefly og 450 meter for helikoptere ikke giver nogen væsentlig forstyrrelse af vandfugle. I henhold til Lov om Luftfart er det fastsat i BL 7-16 (bilag 1 til BL 7-serien, Særligt følsomme naturområder), at overflyvning af visse fuglebeskyttelsesområder, herunder et område svarende til EF-fuglebeskyttelsesområdet i Ringkøbing Fjord, i højder under 1000 fod (ca. 300 meter), skal undgås. Denne bestemmelse, som bl.a. skal forhindre kollision med fugle harmonerer godt med anbefalingerne til forebyggelse af forstyrrelser fra fastvingefly, men ikke helikoptere. Da andelen af operationer med helikoptere kun udgør 0,4 % af de samlede flyoperationer har helikoptere en meget lille betydning for resultatet af støjberegningerne. Der er under 1 operation med helikoptere pr. dag, og operationer foregår ofte i andre områder end over Ringkøbing Fjord. Samlet set vurderes det derfor, at hverken helikoptere eller andre flyoperationer fra Stauning Lufthavn har en væsentlig påvirkning på fugle i EF-fuglebeskyttelsesområdet i Ringkøbing Fjord.

Afværgeforanstaltninger

Ingen behov, da reglerne om flyvehøjder over fuglebeskyttelsesområder forudsættes bekendt og overholdt af piloterne. Det anbefales, at lufthavnen informerer piloter om at minimere flyvninger over fuglebeskyttelsesområderne.

Overvågning

Ingen behov.

4.9 Vurdering af virkninger på overfladevand

Eksisterende forhold

Eksisterende afledning af spildevand fra lufthavnen er beskrevet detaljeret under den miljøtekniske beskrivelse. De eneste typer spildevand der udledes til overfladevand er spildevand fra området omkring tankanlægget, der passere olieudskillere, der delvist afledes til rørledninger i Østerby kvdl. nr. 24. Alt andet spildevand nedsives eller opsamles. Den væsentligste belastning optræder under det årlige stævne, hvor sanitetsspildevand fra 3-500 personer opsamles og udledes enten til rørledningen eller til trixtanke hos øvrige virksomheder og foreninger.

Vurdering af virkninger

Det vurderes at afledning af sanitetsspildevandet til rørledninger i Østerby kvdl. nr. 24 er lovlig og kun vil påvirke overfladevand i begrænset omfang.

Afværgeforanstaltninger

Afledning af spildevand er reguleret ved særskilte tilladelser fra Ringkøbing-Skjern kommune og der er derfor ikke stillet vilkår til dette i nærværende godkendelse.

Overvågning

Der er ikke fastsat vilkår om overvågning af spildevandsafledning til overfladevand.

4.10 Vurdering af virkninger på Jord og grundvand

Eksisterende forhold

Området ved Ringkøbing Fjord, hvor Stauning Lufthavn ligger, er udpeget til værdifuldt geologiske område i Danmark af By- og Landskabsstyrelsen og De Nationale Geologiske Undersøgelser for Danmark og Grønland. Den jyske vestkyst fra Bovbjerg til Blåvandshuk er en høj-energi-kyst med en kystparallel materialetransport, som er blandt verdens største og er samtidig Danmarks længste udligningskyst. De rigelige sandmængder fra primært de glacielle smeltevandsaflejringer har medført storskala tangedannelser bl.a. ud for Ringkøbing Fjord og opbygget marint forland, bl.a. ved den nu udtørrede Fiil Sø. Kysten nord for Nymindegab er under generel erosion og der foretages intensiv kystbeskyttelse syd for Hvide Sande for at undgå et gennembrud af tangerne¹².

Formmæssigt er kysten i øvrigt i særklasse pga. revlesystemet, som dimensionsmæssigt antages at være blandt de største af sin art, den brede mere end 100 km lange strandbred og ikke mindst den tilgrænsende klitzone med imponerende forklitter og klithede. Lokaliteten har stor forsknings- og undervisningsmæssig værdi, både mht. til kystens og klitternes dynamik og morfologi. Kysterne omkring Ringkøbing Fjord indeholder talrige elementer, der kan indgå i tolkningen af den holocæne udvikling ved den jyske vestkyst. Skjern Å deltaet i Ringkøbing Fjord er Danmarks største indlandsdelta, og Tipperne, der er et gammelt tidevandsdelta, er af stor morfologisk værdi. Endvidere har lokaliteten en meget stor rekreativ værdi. Det er vigtigt, at de naturlige kyst- og vandløbsdynamiske processer i videst muligt omfang kan forløbe frit, og at de geologiske landskabsformer fremtræder åbent¹².

I naturbeskyttelsesloven¹³ er geologiske hensyn omfattet af lovens formålsbestemmelser. Området hvor Stauning Lufthavn ligger er udlagt som landskabsområde¹⁴. Der foreligger ingen oplysninger om særlige geologiske interesser indenfor lufthavnsområdet.

Jordforurening

I december 2002 ansøgte Stauning Lufthavn miljøgodkendelse af en renovering af påfyldningspladsen. Miljøgodkendelsen af ansøgningen blev givet i januar 2003. Man ville opgrave to små gamle jordtanke på hhv. 15 og 20 m³ med tilhørende rør og etablere et befæstet areal ved pumperne. Projektet blev aldrig gennemført.

I juni 2005 foretog NIRAS en forureningsundersøgelse ved påfyldningspladsen. Ved undersøgelsen blev der ikke konstateret forekomst af fri fase olie på grundvandsspejlet. I én ud af fem håndboringer blev der konstateret en svag olielugt. Ved laboratorieanalyse af jordprøverne blev der påvist olieindhold på 110 mg/kg TS i dybden 2,0 m under terræn kvantificeret som petroleum (Jet Fuel) og en tungere olie ved olieudskilleren, samt 33 mg/kg TS kvantificeret som naturligt forekommende kulbrinter i boring i dybden 0,5 under terræn. I

¹² <http://www.blst.dk/> By- og Landskabsstyrelsen, Landskab, Geologiske interesser, Midtjylland

¹³ LBK nr. 884 af 18. august 2004 om naturbeskyttelse.

¹⁴ Regionplan 2005 for Ringkøbing Amt, kortbilag 1.

vandprøverne blev der ikke påvist olieindhold eller indhold af BTEX'er. NIRAS anbefalede på denne baggrund en undersøgelse af tæthed af olieudskiller. Man anbefalede ingen afværgeforanstaltninger i forbindelse med rapporten.

URS Deutschland udfærdigede i oktober 2008 en undersøgelsesrapport om påfyldningspladsen hvori det igen blev anbefalet at undersøge af tætheden af olieudskilleren, samt at undersøge sivebrønd og etablering af monitorering af de to brønde ved påfyldningspladsen.

Ifølge Allan Jensen, lufthavnschef i Stauning Lufthavn blev der i 2009 etableret en ny betonbefæstet påfyldningsplads og foretaget trykprøve på olieudskilleren, som ved samme lejlighed fik etableret en alarm. Inden etableringen af den nye påfyldningsplads blev de to gamle tanke hhv. 15 og 20 m³ fyldt op med sand.

Nedsivning

Udledning af de-icing produktet BP Aero De-icing 2 til miljøet sker via overfladevand fra standpladsen, der via olieudskiller leder vandet til Østerby kvdl. Nr. 24. Der anvendes kun relativt små mængder de-icing midler, i størrelsesordenen 250 l/år, idet det tilstræbes ikke at flyve i situationer hvor brug af de-icing er nødvendigt.

Stauning Lufthavn anvender Urea til glatførebekæmpelse på start og landingsbanen, hvilket giver anledning til nedsivning af kvælstofholdige stoffer. Lufthavnen oplyser at stoffet anvendes gennemsnitligt 5-6 gange om året og kun rent undtagelsesvis på banens to vendesløjfer. Den forhenværende Ringkøbing Amtskommune har 24. juli 1991 givet tilladelse til nedsivning af overfladevand fra vendesløjferne. Stauning Lufthavn anvender ca. 4 tons Urea pr. år. Urea bortledes først og fremmest fra banen ved diffus afstrømning, men også ved snerydning og fordampning.

Vurdering af virkninger

Stauning Lufthavn er hverken kortlagt som muligt forurenede (vidensniveau 1) eller som forurenede (vidensniveau 2)¹⁵. Region Midtjylland har ikke på nuværende tidspunkt oplysninger som betyder, at regionen overvejer at kortlægge området eller dele heraf¹⁶.

Projektområdet er beliggende i et område med begrænsede drikkevands-interesser¹⁷.

På baggrund af forureningsundersøgelserne fra hhv. 2005 og 2008 og etableringen af den nye påfyldningsplads, samt foretaget trykprøve på olieudskilleren, vurderedes det ikke nødvendigt at udføre afværgeforanstaltninger i form af oprensning over for den trufne jordforurening ved olieudskilleren. Forureningen vurderedes ikke at udgøre en risiko i forbindelse med arealets anvendelse eller over for grundvand, recipienter eller naboarealer.

Ureas indhold af kvælstof (46 pct.), kan have konsekvenser for det omkringværende miljø. Urea omsættes biologisk i naturen, hvor det først nedbrydes til ammoniak og kuldioxid. Ammoniakken omdannes videre til ammonium, som omdannes til nitrit og nitrat. Disse fungerer som næringsalte og kan optages i planter.

¹⁵ Forureningskortlægning i m. f. lov om forurenede jord, Lov nr. 370 af 2. juni 1999 med senere ændringer.

¹⁶ Skrivelse af 21.02.2007 fra Region Midtjylland, Jord og råstoffer vedr. oplysninger om jordforurening på matr. nr. 211ni, 211ne, 211mv, 211iq, 211lk og 213p alle Søgård Hgd., Nysogn.

¹⁷ Regionplan 2005 for Ringkøbing Amt, kortbilag 4.

I forbindelse med anvendelsen af urea ved start og landingsbane øges plantevæksten på de omkringliggende arealer. Væksten bekæmpes med pesticidet Roundup, der udvaskes i jorden. Undersøgelser viser, at glyphosat, der er det aktive middel i Roundup, kan sive ned til overfladenært grundvand efter kraftige regnskyl.

Brug af de-icings produkt vurderes ikke at udgøre en større risiko på grund af de beskedne mængder der anvendes på lufthavnen. Ethylenglycol og Isopropanol har ingen eller ringe kapacitet til at bindes til partikler og vil være mobilt i jord. Der er derfor risiko for udvaskning til grundvand og vandmiljøet. Ethylenglycol og Isopropanol har et lavt bioakkumuleringspotentiale og forventes derfor ikke at bioakkumulere i levende organismer. Ethylenglycol og Isopropanol er let biologisk nedbrydeligt, har generelt lav giftighed overfor vandorganismer og forventes ikke at skade mikroorganismer i lave koncentrationer.

De-icing midlet BP Aero De-icing indeholder opløsningsmidler og det bør undersøges om disse opløsningsmidler kan emulgere olie således at olieudskilleren fra standpladsen ikke virker ordentligt.

Afværgeforanstaltninger

For at undgå forurening af jord/grundvand med pesticider er der stillet vilkår om at lufthavnen skal anvende mekanisk fjernelse med græsslåmaskine til bekæmpelse af væksten og ikke anvende Roundup eller andre pesticider til dette.

Der er stillet vilkår om at lufthavnen skal undersøge om brug af de-icing midler og afledning af disse via olieudskilleren på standpladsen medfører at olieudskilleren ikke virker efter hensigten.

Overvågning

Der stilles ikke særlige vilkår om undersøgelse og overvågning af grundvandsforurening i denne godkendelse.

Eventuel forurening langs anlæggene i Stauning Lufthavn start og landingsbane kan undersøges ved laboratorieanalyse af udvalgte jordprøver fra de anlægsnære arealer. I følge jordforureningsloven bliver virksomheder stillet til ansvar for forurening, de selv er skyld i også selvom ejendommen er forurennet i forvejen. Det er tilsynsmyndigheden, der vurderer, om der kan gives et påbud om undersøgelse og/eller afværge. For ejendomme, der alene benyttes til erhverv, skal der kun fjernes jord fra ejendommen, hvis undersøgelser viser, at forureningen udgør en risiko for grundvandet. Som udgangspunkt er det forureneren af en ejendom, der kan blive pålagt at undersøge og rydde den op. Tilsynsmyndigheden kan dog ved nyere forureninger vurdere, om der kan gives et påbud efter byggelovgivningen, jordforureningsloven, miljøbeskyttelsesloven eller lignende, hvis der konstateres forurening under f.eks. et tilsyn¹⁸.

4.11 Vurdering af virkninger med hensyn til affald

Eksisterende forhold

¹⁸ Jordforureningsloven, LBK nr 1427 af 04/12/2009, offentliggørelsesdato: 23-12-2009, Miljøministeriet

Virksomheden producerer almindelig dagrenovation, samt olie- og kemikalieaffald fra reparationer og vedligehold, samt emballageaffald (dunke mv.) med kemikalierester.

Affald, herunder olie- og kemikalieaffald og andet farligt affald, bortskaffes i dag efter kommunens regulativer og anvisninger.

Vurdering af virkninger

Lufthavnen giver kun anledning til små mængder affald, der håndteres efter gældende lovgivning.

Afværgeforanstaltninger

Der stilles vilkår om, at affald skal bortskaffes i henhold til Ringkøbing-Skjern Kommunes anvisninger

Overvågning

Der er ikke stillet krav om overvågning af affaldsproduktionen.

5 Samlet vurdering af 0-alternativet

0-alternativet defineres som den situation, at Stauning Lufthavn ikke fik en miljøgodkendelse og derfor skulle ophøre med flyvninger og nedlægges. 0-alternativet vurderes at have følgende betydning:

For naturen og specifikt for Natura 2000 området i Ringkøbing Fjord vil støjforureningen fra lufthavnsaktiviteterne ikke udgøre et problem, hvis de fastsatte grænser for flyvehøjde over de beskyttede områder på ca. 300 m for fastvingede fly og 450 m for helikoptere, indføres og opretholdes. 0-alternativet vurderes derfor heller ikke at påvirke natura 2000 området Ringkøbing Fjord væsentligt.

For grundvand udgør den eksisterende jordforurening ikke et problem, idet området er 'uden særlige grundvandsinteresser'. Ligeledes har spildevandet fra Stauning Lufthavn ikke væsentlig indvirkning på overfladevand og spildevandsrensningsanlæg. Det vurderes herfor at 0-alternativet ikke vil have betydning for hverken grundvand eller overfladevand.

For menneskers sundhed vurderes det, at luftemissioner fra lufthavnen ikke giver anledning til væsentlige forureninger eller gener i lokalområdet, og derfor vil en lukning af lufthavnen heller ikke have væsentlige positive effekter. Der vil dog generelt blive mindre støj i området, hvilket ikke kan udelukkes at have en positiv indvirkning på menneskers sundhed, særligt i sommerhusområderne.

For mennesker og samfund vil lukning af lufthavnen have mærkbar betydning for de af lufthavnens virksomheder og foreninger og den del af regionens erhvervsliv der anvender de services der udbydes af Stauning Lufthavn. Disse virksomheder vil være nødsaget til at finde andre transportløsninger eller flytte deres virksomhed. Desuden vil en lukning af lufthavnen betyde et tab af en institution med en vis betydning for regionens udbud af kultur og fritidsaktiviteter. Mennesker og samfund kan således blive væsentligt negativt påvirket af 0-alternativet.

For landskab, kulturhistorie og rekreative forhold vurderes det at 0-alternativet ikke vil påvirke kendte kulturhistoriske fund, kulturmiljøer, kirkezoner eller cykelruter væsentligt.

Det oplyses at affaldet på Stauning Lufthavn opbevares og bortskaffes i henhold til det kommunale affaldsregulativ, og det vurderes at en lukning af Stauning Lufthavn ikke vil have betydning for virkninger fra råstoffer, affald og forurenede jord. Det er dog ikke muligt at vurdere endeligt, hvilken betydning en lukning vil have for affaldsmængden, f.eks. hvis alle bygninger og runway skal fjernes. Det vil afhænge af eventuelle vilkår for retablering af området. Området vil formentlig kunne overgå til landbrug igen.

Den endelige vurdering af 0-alternativet er, at den ikke vil have nogen væsentlig indvirkning på de undersøgte temaer bortset fra mennesker og samfund, hvor der vil være en væsentlig negativ indvirkning, da regionen vil miste en betydningsfuld transportmulighed samt mulighed for kultur- og fritidsaktiviteter relateret til flyvning. Samtidig vil de boliger og sommerhuse der ligger i støjkonsekvensområdet dog påvirkes positivt af en evt. lukning.

6 Manglende viden

Der er ikke konstateret væsentlige mangler i viden til brug for afgørelsen, bortset fra oplysninger om effekten af de-icing midler på olieudskilleren på lufthavnens standplads.

7 Gyldighed og retsbeskyttelse

7.1 Gyldighed

Miljøgodkendelsen er gyldig straks efter modtagelsen.

Ved klage kan Natur- og Miljøklagenævnet dog bestemme, at klagen har opsættende virkning. Udnyttelse i klageperioden og mens eventuel klage behandles sker på eget ansvar.

7.2 Retsbeskyttelse

For nye anlæg/aktiviteter godkendt efter miljøbeskyttelsesloven § 33 er der 8 års retsbeskyttelse fra godkendelsesdatoen, men i henhold til § 41a kan der gives påbud om yderligere tiltag, hvis

- Der er fremkommet nye oplysninger om forureningens skadelige virkninger,
- forureningen medfører miljømæssige skadevirkninger, der ikke kunne forudses ved godkendelsens meddelelse,
- forureningen i øvrigt går ud over det, som blev lagt til grund ved godkendelsens meddelelse,
- væsentlige ændringer i den bedste tilgængelige teknik skaber mulighed for en betydelig nedbringelse af emissionerne, uden at det medfører uforholdsmæssigt store omkostninger,
- det af hensyn til driftssikkerheden i forbindelse med processen eller aktiviteten er påkrævet, at der anvendes andre teknikker, eller
- der er fremkommet nye oplysninger om sikkerhedsmæssige forhold på virksomheder, der er omfattet af regler fastsat i medfør af § 7 om risikobetonede processer m.v.

Tilladelser efter andre dele af miljøbeskyttelsesloven, givet som del af § 33 miljøgodkendelsen, har også 8 års retsbeskyttelse. Jf. afsnit 2 "Afgørelse".

Retsbeskyttelsen for ældre anlæg/ aktiviteter udløber 8 år efter at disse blev godkendt første gang. Godkendelser, der er givet for mere end 8 år siden, kan altid revideres ved påbud fra kommunen efter miljøbeskyttelseslovens § 41 b.

Påbud, forbud og ændringer i henhold til miljøbeskyttelseslovens § 41, 41a og 41b kan påklages.

8 Offentliggørelse og klagevejledning

8.1 Offentliggørelse

Afgørelsen bekendtgøres ved annoncering på kommunens hjemmeside www.rksk.dk under informationer den 29. marts 2012. Derudover orienteres en række interessenter direkte, jf. liste over modtagere af kopi af godkendelse.

8.2 Klagevejledning

8.2.1 Miljøgodkendelse

Der kan efter miljøbeskyttelseslovens kapitel 11 klages over Kommunalbestyrelsens afgørelse. Klageperioden er 4 uger. Eventuel klage over afgørelsen skal være kommunen i hænde senest 3. maj 2012 ved kontortids ophør.

Følgende kan klage: Ansøgeren, Sundhedsstyrelsen - Embedslægeinstitutionen Midtjylland samt enhver, der må antages at have en individuel, væsentlig interesse i sagens udfald. Der kan desuden klages af visse organisationer, som angivet i lovens §§ 99-100.

Der gøres opmærksom på, at der til enhver tid er adgang til aktindsigt i de resultater af virksomhedens egenkontrol, som tilsynsmyndigheden har, samt i sagen i øvrigt.

Eventuel klage skal være skriftlig og sendes til Ringkøbing-Skjern Kommune, Land, By og Kultur, Toften 6, 6880 Tarm eller gerne på mail: land.by.kultur@rksk.dk. Klagen vil herfra blive sendt videre til Natur- og Miljø-klagenævnet, der er klagemyndighed.

Det er en betingelse for Natur- og Miljøklagenævnets behandling af en klage, at der indbetales et gebyr for hver selvstændig klageskrivelse på 500 kr. for privatpersoner og 3.000 kr. for alle andre klagere, herunder virksomheder, organisationer og offentlige myndigheder. Nævnet vil efter modtagelse af klagen sende en opkrævning på gebyret. Behandling af klagen påbegyndes ikke før gebyret er modtaget. Vejledning om gebyrordningen kan findes på Natur- og Miljøklagenævnets hjemmeside www.nmkn.dk. Gebyret tilbagebetales, hvis klageren får helt eller delvis medhold i klagen, eller klagesagen fører til at den påklagede afgørelse ændres eller ophæves, eller klagen afvises.

8.2.2 VVM-afgørelse

I henhold til planlovens § 58, stk. 1 nr. 4 kan kommunens VVM-afgørelse alene påklages til natur og Miljøklagenævnet for så vidt angår retlige spørgsmål.

Afgørelsen kan påklages af enhver med retlige interesse i sagens udfald. Det vil sige at man f.eks. kan klage, hvis man ikke mener, at kommunalbestyrelsen har haft hjemmel til at træffe

afgørelsen. Man kan derimod ikke klage over, at kommunalbestyrelsen efter egen opfattelse burde have truffet en anden afgørelse.

Klage indgives til Natur og miljøklagenævnet på mail til nmkn@nmkn.dk eller pr. brev til Natur- og Miljøklagenævnet, Rentemestervej 8, 2400 København NV. Klagen skal være modtaget af Natur- og Miljøklagenævnet inden 4 uger fra offentliggørelsen af denne afgørelse. Eventuel klage over afgørelsen skal være Natur- og Miljøklagenævnet i hænde senest den 3 maj 2012 ved kontortids ophør.

Det er en betingelse for Natur- og Miljøklagenævnets behandling af en klage, at der indbetales et gebyr for hver selvstændig klageskrivelse på 500 kr. for privatpersoner og 3.000 kr. for alle andre klagere, herunder virksomheder, organisationer og offentlige myndigheder. Nævnet vil efter modtagelse af klagen sende en opkrævning på gebyret. Behandling af klagen påbegyndes ikke før gebyret er modtaget. Vejledning om gebyrordningen kan findes på Natur- og Miljøklagenævnets hjemmeside www.nmkn.dk. Gebyret tilbagebetales, hvis klageren får helt eller delvis medhold i klagen, eller klagesagen fører til at den påklagede afgørelse ændres eller ophæves, eller klagen afvises.

Hvis afgørelsen påklages, kan Natur- og Miljøklagenævnet påbyde et iværksat byggeri standset.

8.2.3 Fælles for miljøgodkendelse og VVM-afgørelse

Ifølge miljøbeskyttelseslovens § 101 kan afgørelsen prøves ved domstolene. Sag skal anlægges inden 6 måneder efter, at afgørelsen er offentliggjort.

Ansøgeren vil få besked, hvis andre klager over afgørelsen.

Venlig hilsen



Svend Erik Sørensen
Ingeniør

9 Liste over modtagere af kopi af udkast

Sendt på mail:

Sundhedsstyrelsen – Embedslægeinstitutionen Midtjylland midt@sst.dk

Forbrugerrådet, Fiolstræde 17, Postboks 2188, 1017 København K, fbr@fbr.dk

Danmarks Naturfredningsforening, Masnedøgade 20, 2100 København Ø, dn@dn.dk

Danmarks Naturfredningsforening, Lokalkomiteen i Ringkøbing-Skjern Kommune, ringkoebing-skjern@dn.dk

Danmarks Idræts Forbund, Konsulentafdelingen, Idrættens Hus, Brøndby Stadion 20, 2605 Brøndby, dif@dif.dk

Danmarks Sportsfiskerforbund, Skyttevej 4, 7182 Bredsten, post@sportsfiskerforbundet.dk, lbt@sportsfiskerforbundet.dk, lp@sportsfiskerforbundet.dk

Greenpeace Norden København, Baghaven 4, Bredgade 20 4,

1260 København K, hoering@nordic.greenpeace.org

Arbejdstilsynet, at@at.dk

Skattecenter, Kontrolafdelingen, Brændgårdvej 10,

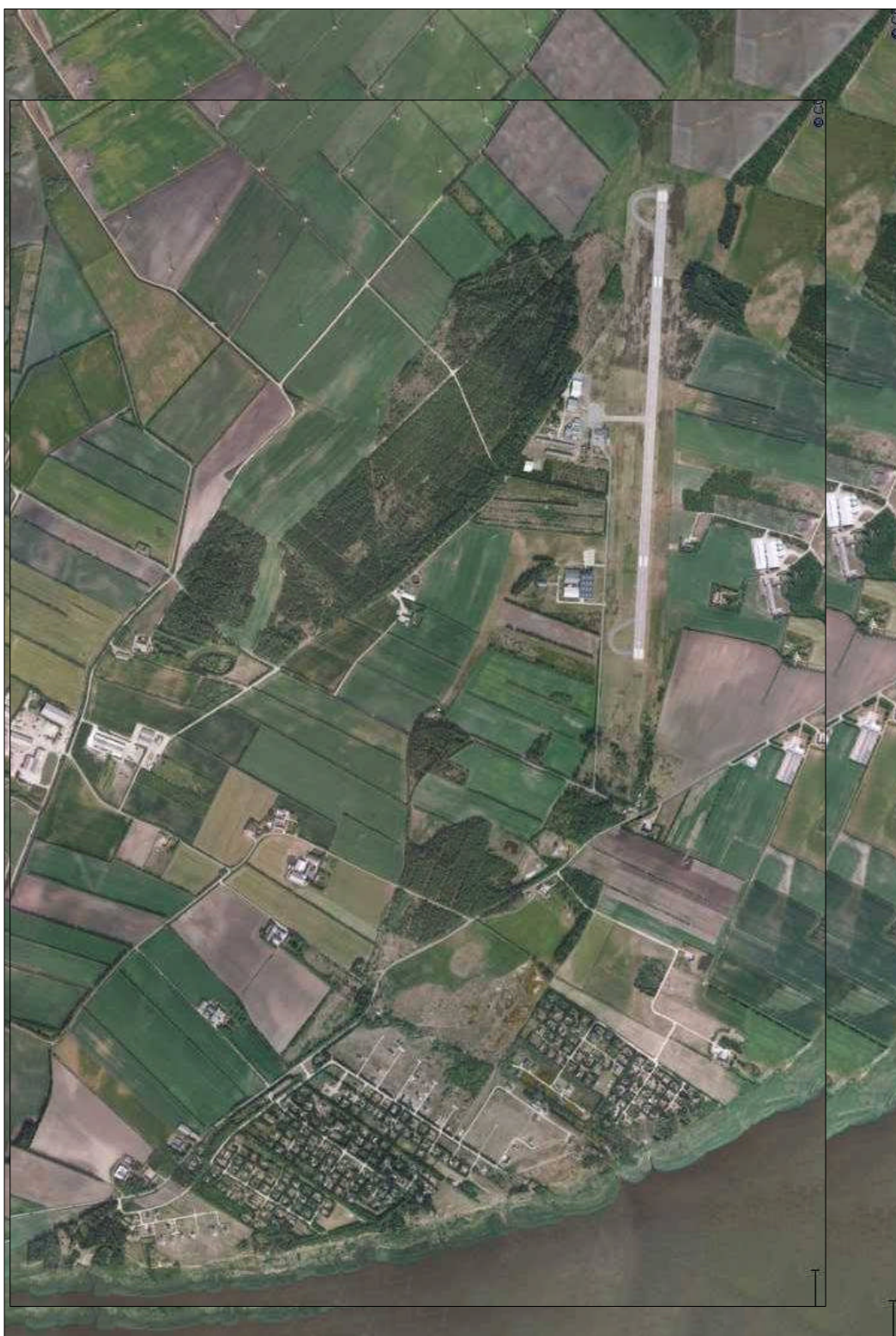
7400 Herning, skat@skat.dk

Friluftsrådet Midt-Vest, midtvestjylland@friluftsradet.dk

Dansk Ornitologisk Forening, Vesterbrogade 140, 1620 København V, dof@dof.dk

Dansk Ornitologisk Forening, lokalafdelingen, ringkoebing@dof.dk

10 Oversigtsplan – Bilag 1



11 Situationsplan – Bilag 2



Figur: Situationsplan over Stauning Lufthavn. Røde numre henviser til beskrivelse i tabel 1 næste side.

Anlægsnummer	Beskrivelse	Ejer
1	Terminalbygning	Lufthavn
2	Garageanlæg og værksted	Lufthavn
3	Dansk Shell, 2 stk. dieseltanke	Lufthavn
4	Bygning	Stauning Aeroservice
5	Hangar 4	Benair
6	Hangar 5	Benair
7	Bygning	Brande Faldskærmsklub
8	Hangar	Egon Møller
9	Hangar 2	Hangarejerlauget
10	Hangar 1	Hangar 76 I/S
11	Bygning	KZ og Veteranfly Klubben
12	Bygning	RST Flyveklub
13	Bygning	Allan Jensen
14	Parkeringsplads	
15	Standplads/	

Tabel: Beskrivelse tilhørende situationsplan over Stauning Lufthavn figur 1. Røde numre på figur henviser til beskrivelse i tabel

12 Lovgrundlag - Bilag 4

Godkendelsen er primært givet på følgende lovgrundlag fra Miljøministeriet (inklusive eventuelle ændringer til den anførte lovgivning, der er gældende på godkendelsestidspunktet):

Lov om miljøbeskyttelse, lovbekendtgørelse nr. 879 af 26. juni 2010 (miljøbeskyttelsesloven).

Bekendtgørelse om godkendelse af listevirksomhed, nr. 1640 af 13. december 2006 (godkendelsesbekendtgørelsen).

Bekendtgørelse om indretning, etablering og drift af olietanke, rørsystemer og pipelines, nr. 259 af 23. marts 2010 (olietankbekendtgørelsen).

Lov om kemiske stoffer og produkter, lovbekendtgørelse nr. 878 af 26. juni 2010 (kemikalieloven).

Bekendtgørelse om affald, nr. 48 af 13. januar 2010 (affaldsbekendtgørelsen).

Lov om planlægning, lovbekendtgørelse nr. 937 af 24. september 2009 (planloven).

Bekendtgørelse om vurdering af visse offentlige og private anlægs virkning på miljøet (VVM) i medfør af lov om planlægning nr. 1335 af 6. december 2006 (VVM-bekendtgørelsen).

Lov om naturbeskyttelse, nr. 933 af 24. september 2009 (naturbeskyttelsesloven).