

Miljøgodkendelse, Tillæg



Tillæg om miljøgodkendelse af faldskærmsflyvecenter med tilhørende aktiviteter samt udvidede flyvetider for andre flyveaktiviteter

S/I Herning Lufthavn
Skinderholmvej 25
7400 Herning

Sagsnr.: 09.02.00-P19-40-22

Dato: 2. juli 2024

Stamdata for virksomheden

Virksomhedens navn	S/I Herning Lufthavn
Virksomhedens adresse	Skinderholmvej 25, 7400 Herning
Virksomhedens telefonnr.	97 14 12 44
Virksomhedens mail	ekhg@ekhg.dk
Virksomhedens kontaktperson	Flyvepladsleder Herning Lufthavn, Katrine Bæk
Virksomhedens matr.nr.	6k Torup By, Sunds
Ejendommens ejer	Herning Kommune, Torvet 5, 7400 Herning
CVR-nr. / P-nr.	67194055 / 1002246756
Godkendelsesbekendtgørelsen (Bekendtgørelse nr. 1083 af 9. august 2023 om godkendelse af listevirksomhed)	Bilag 2, H 202
Miljøvurderingsloven (VVM) (Lovbekendtgørelse nr. 4 af 3. januar 2023 om miljøvurdering af planer og programmer og af konkrete projekter)	Bilag 2, punkt 10d / 13a
Dato for øvrige gældende afgørelser	Miljøgodkendelse til Udvidelse af Herning Flyveplads med en luftfartsskole fra 4. september 2004. Tillæg til miljøgodkendelse til Udvidelse af startbane fra 19. november 2009.

Aktiviteter

Hovedaktivitet Listepunkt H 202, Motorsportsbaner og flyvepladser, Lufthavne, flyvestationer og flyvepladser
Væsentlige biaktiviteter Ingen

Ny aktivitet/udvidelse

Aktivitet	Faldskærmsflyvecenter samt udvidelse af flyvetider generelt
Listebetegnelse:	Listepunkt H 202, Lufthavne, flyvestationer og flyvepladser.

Herning Kommune

		Telefon	Mail
Sagsbehandler	Kaare Hjorth	93 59 52 00	mikkh@herning.dk
Kvalitetssikring	Jesper Thomsen	96 28 80 44	mikjt@herning.dk

1. Baggrund for afgørelse	4
2. Vilkår.....	5
Generelt.....	5
Indretning og drift.....	5
Støj.....	9
Egenkontrol og driftsjournaler	11
3. Herning Kommunes vurdering og begrundelse	14
Placering.....	14
Til- og frakørsel.....	14
Bedst tilgængelige teknik (BAT).....	14
Miljøvurderingsloven (VVM)	14
Habitatbekendtgørelsen	15
Høring og udtalelser.....	16
Vurdering og begrundelse for vilkår.....	25
4. Forhold til loven.....	38
Bortfald af godkendelsen	38
Anden lovgivning.....	38
Offentliggørelse.....	38
Klagevejledning	38
Søgsmål	39
Liste over modtagere af kopi af godkendelsen	39
Bilag 1: Oversigtplan.....	41
Bilag 2: Situationsplan.....	42
Bilag 3: Kommuneplanrammer (gældende kommuneplan).....	44
Bilag 4: Virksomhedens miljøtekniske beskrivelse	45
Bilag 5: Lovgrundlag	52
Bilag 6: Definitioner og beskrivelser vedr. registrering af flyoperationer på Herning Lufthavn.....	53

1. Baggrund for afgørelse

Tillæg om miljøgodkendelse af faldskærmsflyvecenter med tilhørende aktiviteter samt udvidede flyvetider for andre flyveaktiviteter

S/I Herning Flyveplads søger om godkendelse til faldskærmsflyvecenter med tilhørende aktiviteter samt udvidede flyvetider for andre flyveaktiviteter.

Virksomhedens hovedaktivitet omfatter listepunkt H 202 - Lufthavne, flyvestationer og flyvepladser.

Godkendelsen meddeles efter miljøbeskyttelseslovens § 33, stk. 1. Lovbekendtgørelse nr. 48 af 12. januar 2024 om miljøbeskyttelse.

2. Vilkår

Herning Kommune godkender hermed det ansøgte på følgende vilkår. Hvor andet ikke fremgår af vilkåret, skal vilkåret efterkommes senest fra det tidspunkt hvor godkendelsen udnyttes.

Med hensyn til definitioner og beskrivelser vedrørende registrering af flyoperationer på Herning Lufthavn henvises til Bilag 6.

Der er kommet et nyt tillæg til Miljøstyrelsens vejledning nr. 5/1994 om støj fra flyvepladser. Det er vejledning nr. 67 fra januar 2024. Tillægget omfatter blandt andet opdatering af beregningsmetoder, herunder ny metode til beregning af støj fra start og landing.

I ovennævnte tillæg står:

"I de tilfælde, hvor tilsynsmyndigheden forud for den offentlige høring af dette tillæg til vejledningen har modtaget en ansøgning om miljøgodkendelse af en flyveplads, hvor der som en del af den nødvendige dokumentation er gennemført relativt omkostningstunge støjberegninger i overensstemmelse med Miljøstyrelsens vejledning 5/1994, kan tilsynsmyndigheden vælge at færdiggøre en således verserende miljøgodkendelsessag på dette grundlag."

Dette er tilfældet i forhold i ansøgningen om dette tillæg til miljøgodkendelse, og vilkår er derfor fastsat i overensstemmelse med Miljøstyrelsens vejledning nr. 5/1994 om støj fra flyvepladser, inkl. tillæg til og med oktober 2013.

Generelt

1. Godkendelsen bortfalder, hvis den ikke er udnyttet inden 2 år fra godkendelsesdatoen.
2. Ved ophør af virksomhedens drift skal der træffes de nødvendige foranstaltninger for at undgå forureningsfare og for at bringe stedet tilbage i tilfredsstillende tilstand. En redegørelse for disse foranstaltninger skal fremsendes til tilsynsmyndigheden senest 3 måneder før driften ophører.

Indretning og drift

3. Tillæggets vilkår skal være kendt af de personer, der er ansvarlige for drift og aktiviteter på Herning Lufthavn. Et eksemplar af tillægget skal til enhver tid være tilgængeligt på Herning Lufthavn, samt hos Dropzone Denmark.

Flyoperationer

4. Vilkåret erstatter vilkår 3.2.1 i Miljøgodkendelse til Herning Flyveplads, september 2004.
Antallet af operationer med motorfly, herunder motorsvævefly og UL-fly, må på årsbasis ikke overstige 17.603. En operation udgør enten én start eller én landing. Det forudsættes, at halvdelen af operationerne er starter, og den anden halvdel er landinger.
5. Fordelingen af operationer skal holdes indenfor følgende maximale antal pr. trafikkategori, se dog vilkår 6.

Trafikkategori	Antal operationer pr. år
Almenflyvning (GA)	3.780
Svævefly (SV)	2.520
Helikoptere (HELI)	630
Ultralet (UL)	2.205
Faldskærmsflyvning (FA)	4.458
Landingsrunder (LA)*	4.010

*Landingsrunder i forbindelse med skoleflyvning.

6. Forskellige typer af operationer kan erstatte hinanden, såfremt en operationstype er lige så støjende eller mindre støjende end den type, som den erstatter, jf. beregningsforudsætningerne "Testrapport – ekstra beregning af støj omkring Herning Lufthavn" fra 14. juli 2023 udført af FORCE Technology.

Operationerne rangeres efter følgende, på baggrund af de beregningsmæssige forudsætninger i forhold støj, med 1 som den mest støjende:

1. Faldskærmsflyvning (FA)
2. Skoleflyvninger med landingsrunder (LA)
3. Helikoptere (HELI)
4. Almenflyvning (GA)
5. Ultralet flyvning (UL)
6. Svæveflyvning (SV)

Operationer kan udskiftes én til én (samme tid på ugen og døgnet) med operationer der står længere nede på ovenstående liste. Der ikke mulighed for at øge antallet af operationer med faldskærmsflyvning.

7. Fordelingen antal operationer hen over døgn og uge må ikke overskride de fastsatte beregningsforudsætninger i afsnit 2 "Testrapport – ekstra beregning af støj omkring Herning Lufthavn" fra 14. juli 2023 udført af FORCE Technology.

Faldskærmsflyvning

8. Det er forudsat i Bilag 1 i støjberegningerne "Testrapport – ekstra beregning af støj omkring Herning Lufthavn" fra 14. juli 2023 udført af FORCE Technology, at faldskærmsflyet er et "propelfly med støjtal 69 og stigegradientklasse C". Der må som udgangspunkt ikke anvendes faldskærmsfly med højere støjtal, dog kan andre fly anvendes, når flyet, brugt i beregningsforudsætningerne, er til service og reparationer. Herning Kommune skal straks orienteres, hvis bliver nødvendigt kortvarigt at indsætte et andet fly. Der skal samtidigt orienteres om det på Herning Lufthavns hjemmeside. Der skal indsendes dokumentation for service og reparationer.

9. I forbindelse med faldskærmsflyvning på Herning Lufthavn skal flyveruterne varieres og overflyvning af Herning, herunder forstæderne Hammerum-Gjellerup, Gullestrup, Tjørring og Sunds bør i videst muligt omfang undgås. Dette indskrives i VFR Flight Guide (VFG Danmark) for Herning Flyveplads. Med overflyvning forstås flyvning indenfor byzonen i højder op til 3.000 fod MSL.

Faldskærmsfly skal være udstyret med en GPS tracker, hvis log skal gemmes af Dropzone Denmark i 18 måneder.

Miljøtilpasninger

Ved 4 ejendomme overstiger støjen fra flyvepladsen grænseværdien på 50 dB (angivet som L_{DEN}), se vilkår 20. Derfor stilles der følgende vilkår om miljøtilpasning jf. Miljøstyrelsens vejledning nr. 5/1994 om støj fra flyvepladser kapitel 13.

10. Skoleflyvning med landingsrunder må i weekender og på helligdage kun udføres i følgende tidsrum:

Lørdage kl. 10.00 – 16.00

Søndage/Helligdage kl. 10.00 – 16.00

Jf. vilkår 17 er ovenstående dog ikke gældende ved events.

11. Afgrænsningen af weekender strammes så det ikke kun er lørdag og søndag. Weekender defineres derfor som tidsrummet fra fredag kl. 22.00 til mandag morgen kl. 07.00.

12. En weekend om måneden skal friholdes for **faldskærmsflyvning** i perioden fra lørdag kl. 17 til og med søndag, bemærk at det gælder indtil kl. mandag kl. 07.00, jf. vilkår 11. Derudover skal en weekend om måneden friholdes for faldskærmsflyvning fra lørdag kl. 17 til søndag kl. 10. Herning Lufthavn skal senest kl. 16 mandagen før de pågældende weekender annoncere de konkrete weekender, herunder hvilken begrænsning der gennemføres i disse. Dette skal ske på Herning Lufthavns hjemmeside.

13. I weekender efter kl. 17.00 må der kun foretages op til 40 faldskærmsoperationer om måneden, dog gælder vilkår 12 fortsat.

14. To weekender om måneden skal friholdes for **skoleflyvning med landingsrunder**. Den ene af disse weekender skal være sammenfaldende med én af de weekender, der friholdes for faldskærmsflyvning i beskrevne tidsrum, jf. vilkår 12.

Herning Lufthavn skal senest kl. 16 mandagen før de pågældende weekender annoncere de konkrete weekender. Dette skal ske på Herning Lufthavns hjemmeside.

15. Skoleflyvninger med landingsrunder skal varieres i videst muligt omfang mellem disse flyvekorridorer:



Flyvekorridorerne skal ses som et støjregistreringsværktøj, og ikke som ultimative 'veje' som flyene skal følge. Fly kan derfor krydse imellem korridorerne efter behov.

Skolefly skal udstyres med en kopi af oversigten over flyvekorridorer, og elever instrueres i løbende at variere landingsrunder. Det er instruktørens ansvar, at de korrekte korridorer oplyses for de enkelte landingsrunder, og flyvepladslederen registrerer disse i den daglige trafikregistrering. Skolefly fra Midtjysk Flyveskole og andre flyveskoler, som har permanent base på lufthavnen, skal udstyres med en GPS tracker, hvis log gemmes i 18 måneder på flyveskolen.

Kravet om videst mulig variation af skoleflyvning med landingsrunder over de 4 flyvekorridorer indskrives i VFR Flight Guide (VFG Danmark) for Herning Flyveplads. Der skal udarbejdes en procedure med beskrivelse af hvordan landingsrunder afvikles inden for de 4 flyvekorridorer.

I forbindelse med skoleflyvninger med landingsrunder (LA) på Herning Lufthavn skal runderne varieres som ovenfor beskrevet, og overflyvning af Herning, herunder forstæderne Hammerum-Gjellerup, Gullestrup, Tjørring og Sunds bør i videst muligt omfang undgås. Med overflyvning forstås flyvning indenfor byzonen i højder op til 3.000 fod MSL.

Events

Med indførelse af vilkår 16-19 ophæves vilkår 3.2.3 i Miljøgodkendelse til Herning Flyveplads, september 2004.

16. Der kan holdes op til 2 events om året af hver max. en uges varighed og 3 events om året af hver max. en weekends varighed. Events dækker f.eks. kurser, DM, EM og VM fordelt på en eller flere af flyvepladsens aktiviteter, herunder faldskærmsflyvning og skoleflyvning.

17. For de trafik kategorier der deltager i det konkrete event, gælder at:

- Skoleflyvning med landingsrunder kan foretages uden begrænsning i tidsrum der ellers er gældende jf. vilkår 10.
- Faldskærmsflyvning kan foregå med andre fly end i den daglige drift, dvs. at vilkår 8 ikke gælder ved events.
- Vilkår 11 om afgrænsning af weekendens varighed gælder ikke ved events.

- Døgnfordelingen af flyvningen med de deltagende trafik kategorier reguleres som udgangspunkt ikke, se dog vilkår 19.
- Vilkår 12 og 14 om friholdelse af weekender for faldskærmsflyvninger og skoleflyvninger med landingsrunder gælder fortsat.
- Operationstal ved events tæller med i den samlede flyvestatistik for de enkelte flykategorier, samt indgår i beregningen af støj fra flyvepladsen, jf. vilkår 22.

18. Events skal offentliggøres med minimum 4 ugers varsel på Herning Lufthavns hjemmeside. Events kan dog flyttes med kort varsel, i forhold til det offentliggjorte tidspunkt, på baggrund af vejrforhold, så de kan sikres afviklet. I disse tilfælde der straks orienteres om dette på Herning Lufthavns hjemmeside og direkte til Herning Kommune.

Offentliggørelsen skal som minimum indeholde:

- Formålet med eventet.
- I hvilke tidsrum/dage der forventes flyvning og med hvilke trafik kategorier.
- Hvem man kan kontakte, hvis man før eller under eventet har spørgsmål vedr. afviklingen af flyvningen.

19. Herning Kommune skal senest 4 uger før et planlagt event have oplysninger fra Herning Lufthavn om indholdet og omfanget af det pågældende event.

Efter konkret vurdering har Herning Kommune mulighed for at fastsætte særlige vilkår for afviklingen af det enkelte event. Hvis der fastsættes særlige vilkår, skal disse offentliggøres på Herning Lufthavns hjemmeside.

20. Herning Lufthavn skal mindst en gang årligt afholde dialogmøde for naboer og offentligheden om lufthavnens drift. Invitation til mødet skal offentliggøres med minimum 4 ugers varsel på Herning Lufthavns hjemmeside. Herning Kommune deltager på dialogmødet.

Støj

21. Vilkåret erstatter vilkår 3.3.2 i Miljøgodkendelse til Herning Flyveplads, september 2004.

Støjen fra flyvepladsen må, angivet som L_{DEN} , ikke overstige følgende grænseværdier:

Ved boligområder og støjfølsomme bygninger til offentlige formål (skoler, hospitaler, plejehjem o.l.)	Ved spredt bebyggelse i det åbne land
45 dB	50 dB

L_{DEN} (Day-Evening-Night-Level) repræsenterer støjen i et middeldøgn, midlet over de tre mest

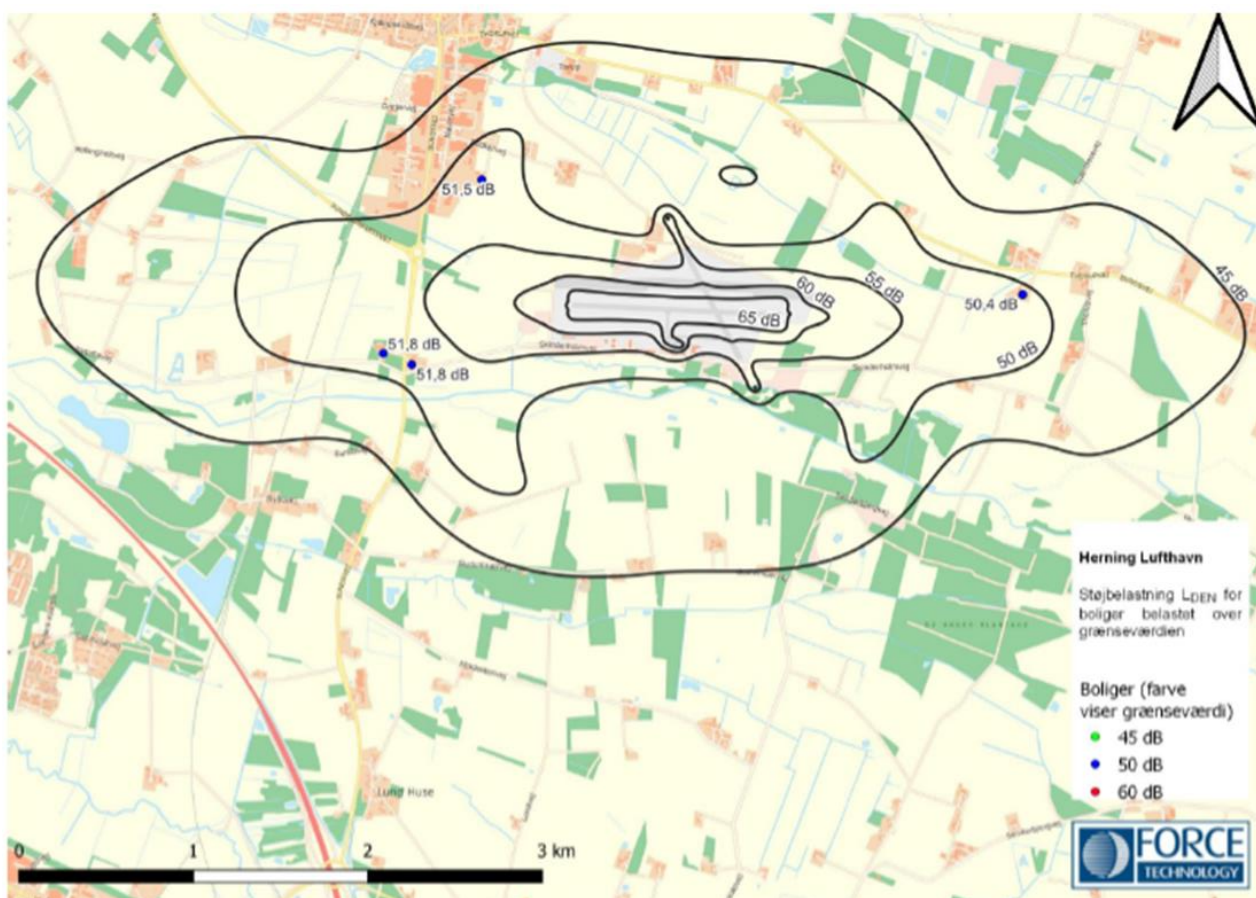
støjbelastede måneder pr. år. L_{DEN} omfatter tillæg afhængigt af ugedagen (hverdag eller weekends) og om operationerne udføres dag, aften eller nat. Tillæg udløses endvidere ved særlige flyaktiviteter, f.eks. landingsrunder ved skoleflyvning, faldskærmsflyvning og flyvninger med ultralette fly (UL-fly).

Grænseværdierne er gældende for støj fra fly i forbindelse med start og landing, inkl. taxikørsel til og fra standpladser. Grænseværdierne er gældende udendørs, beregnet efter DENL-metoden, som angivet i Miljøstyrelsens vejledning nr. 5/1994 "Støj fra flyvepladser".

Det accepteres, at der sker mindre overskridelser af de angivne grænseværdier ved disse ejendomme:

- Thorupvej 48
- Bødkervej 2
- Skinderholmvej 1
- Nytoftevej 2

De mindre overskridelser (fra 0,4 til 1,8 dB) fremgår af Figur 6 i Bilag 2 i "Testrapport – ekstra beregning af støj omkring Herning Lufthavn" fra 14. juli 2023 udført af FORCE Technology



Punkter viser boliger, hvor grænseværdier er overskredet. L_{DEN} -værdien for disse boliger er vist med én decimal.

Bolig	L _{DEN}	Overskridelse i forhold til støjgrænsen på L _{DEN} 50 dB
Thorupvej 48	50,4 dB	0,4 dB
Bødkervej 2	51,5 dB	1,5 dB
Skinderholmvej 1	51,8 dB	1,8 dB
Nytoftevej 2	51,8 dB	1,8 dB

22. Vilkåret erstatter vilkår 3.3.3 i Miljøgodkendelse til Herning Flyveplads, september 2004.

De samlede operationer på flyvepladsen må ikke give anledning til en TDENL-værdi der overstiger 128,8 dB. Denne grænseværdi gælder trafikken i løbet af en måned inden for de tre mest trafikerede måneder af året, jf. retningslinjerne i Miljøstyrelsens vejledning nr. 5/1994 "Støj fra flyvepladser".

23. Vilkåret erstatter, for så vidt angår flyvepladsstøj, 3.3.4 i Miljøgodkendelse til Herning Flyveplads, september 2004.

Tilsynsmyndigheden kan, og kun hvis det skønnes nødvendigt, pålægge Herning Lufthavn målinger eller beregninger af flyvepladsstøj til eftervisning af, at støjvilkår i dette tillæg er overholdte.

Tilsynsmyndigheden kan forlange målinger eller beregninger gentaget, dog højst én gang pr. år, såfremt det dokumenteres, at vilkår er overholdte. Dokumentation skal være tilsynsmyndigheden i hænde senest 3 måneder efter, at anmodningen om målinger og beregninger er fremsendt.

Målinger eller beregninger af flystøj skal udføres i henhold til Miljøstyrelsens vejledning om støj fra flyvepladser nr. 5/1994, inkl. tillæg til og med oktober 2013.

Målinger eller beregninger skal være udført af et firma/laboratorium, der er akkrediteret til støjmålinger eller af personer, som er certificerede til at udføre sådanne målinger m.m., jf. Bekendtgørelse nr. 811 af 19-06-2024 om kvalitetskrav til miljømålinger. Målinger samt afrapportering skal udføres i overensstemmelse med bilag 4 i bekendtgørelsen.

Egenkontrol og driftsjournaler

Vilkår 24 og 25 erstatter vilkår 3.3.13 i Miljøgodkendelse til Herning Flyveplads, september 2004.

24. Der skal i en journal udføres **trafikregistrering** af alle operationer på Herning Lufthavn med anvisning af bane i brug, således at støjbelastningen løbende kan beregnes. Der er forudsat at flyvninger, som ikke er skoleflyvninger med landingsrunder, fordeles ligeligt ved hver bane ende i henhold til "Testrapport – ekstra beregning af støj omkring Herning Lufthavn" fra 14. juli 2023 udført af FORCE Technology.

I journalen skal der foretages følgende registreringer for alle flyvninger:

1. Dato / ugedag

2. Flyets registrering, type og støjtal
3. Destination / ankomst fra
4. Ankomsttidspunkt, lokal tid
5. Afgangstidspunkt, lokal tid
6. Bane i brug
7. Antal operationer af samme type
8. Flyvningens art (Erhverv, privat eller militær)
9. Flyvningens type (Skoleflyvning, UL-flyvning, faldskærmsflyvning, rundflyvning mv.)
10. Betingelse
11. Hvilken flyvekorridor der anvendes, for så vidt angår skoleflyvninger med landingsrunder
12. GPS-data, herunder flyvehøjder, registreres for hver flyvning med skolefly fra Midtjysk Flyveskole og andre flyveskoler, som har permanent base på lufthavnen. Log gemmes i 18 måneder hos flyveskolen. Tilsynsmyndigheden skal til enhver tid kunne få udleveret data fra loggen.
13. GPS-data, herunder flyvehøjder, registreres for hver flyvning med faldskærmsfly. Log gemmes i 18 måneder hos Dropzone Denmark. Tilsynsmyndigheden skal til enhver tid kunne få udleveret data fra loggen.
14. Dokumentation for service og reparationer på faldskærmsflyet skal gemmes i 18 måneder hos Dropzone Denmark. Tilsynsmyndigheden skal til enhver tid kunne få udleveret dokumentationen.

Alle flyoperationer registreres, inklusive svævefly operationer. På baggrund af journalen skal TDENL-værdier beregnes i henhold til Miljøstyrelsens vejledning nr. 5/1994 "Støj fra flyvepladser" og tillæg til denne.

25. Journalen skal forsynes med periodeopgørelser over:

- a. Årlig opgørelse over antallet af operationer med motorfly fordelt på flyvningens art (erhverv, privat eller militært).
- b. Årlig opgørelse over antallet af operationer fordelt på følgende flykategorier:
 - Almen flyvning (GA)
 - Svævefly (SV)
 - Helikoptere (HELI)
 - Ultralet (UL)
 - Faldskærmsflyvning (FA)
 - Skoleflyvninger med landingsrunder (LA)
- c. Samlet TDENL-værdi for hver måned

26. Vilkår 26 erstatter vilkår 3.3.14 i Miljøgodkendelse til Herning Flyveplads, september 2004.

Journalen skal til enhver tid være tilgængelig for tilsynsmyndigheden. Ved hvert års udgang – og senest 1. marts – sendes til tilsynsmyndigheden en kopi af periodeopgørelserne omfattet af

vilkår 23. Samtidigt indsendes TDENL-værdien opgjort på månedsbasis for de tre mest støjbelastede måneder.

3. Herning Kommunes vurdering og begrundelse

Placering

Virksomheden ligger i område, der er udlagt til flyveplads i lokalplan nr. 29.T1.1 *Herning Flyveplads* samt kommuneplanramme nr. 29.T2.

Afstand til nærmeste boligområde er cirka 1350 m.

Afstand til nærmeste bolig fra matrikelgrænsen er cirka 440 m.

Afstand til nærmeste beskyttede naturtype er adskillelige hedeområder indenfor lokalplanens område.

Virksomheden ligger i et område med drikkevandsinteresser.

Til- og frakørsel

Til- og frakørsel sker via Skinderholmvej fra Sundsvej.

Det er kommunens vurdering, at trafikken til og fra virksomheden ikke giver anledning til miljømæssige problemer. Hertil bemærkes at dette afsnit gælder motorkøretøjer.

Bedst tilgængelige teknik (BAT)

Virksomhedens aktiviteter er hverken omfattet af BAT-konklusioner, BAT-referencedokumenter eller standardvilkår. Ifølge godkendelsesbekendtgørelsens § 19 skal det sikres, at der er truffet de nødvendige foranstaltninger til at forbygge og begrænse forurening ved anvendelse af BAT, før der meddeles godkendelse. Kommunen har vurderet at virksomhedens drift er i overensstemmelse med Miljøstyrelsens vejledning nr. 5/1994 om støj fra flyvepladser, inkl. tillæg til og med oktober 2013. Kommunen vurderer på den baggrund at virksomheden anvender den bedste tilgængelige teknik.

Det er kommunens vurdering, at virksomheden har redegjort for og har implementeret renere teknologi. Renere teknologi-tiltag omfatter bl.a.:

- For at reducere påvirkningen af omgivelserne mest muligt har Midtjysk Flyveskole investeret i et diesel(jetfuel) drevet fly med propel og udstødningsanordninger, der har fokus på at støj-emissionen er mindst muligt. Det bliver dermed muligt at udføre landingsrunder med en motor-ydelse på kun 40%, hvorved støjbelastningen af omgivelserne reduceres.
- Dropzone Denmark har fra medio 2023 lejet et nyt fly – Cessna 208B Grand Caravan med kodingskode D-FSWW. Dets støjtal er 69 dB mod det gamle flys 74 dB, hvilket er en væsentlig reduktion af støjen.

Miljøvurderingsloven (VVM)

Projektet er omfattet af miljøvurderingslovens bilag 2, punkt 13 a) og 10 d).

Herning Kommune har vurderet, at selv om virksomheden i sig selv er omfattet af bilag 2, pkt. 13 a) og 10 d), så er den ansøgte ændring eller udvidelse ikke omfattet af dette punkt fordi ændringen eller udvidelse ikke kan have væsentlig skadelige indvirkninger på miljøet. Derfor er ansøgningen ikke omfattet af krav om screening efter Miljøvurderingslovens bilag 2.

Herning Kommune har truffet afgørelse om at projektet ikke er omfattet af krav om miljøvurdering, da projektets omfang ikke er af en sådan karakter eller grad, at det medfører væsentlig påvirkning af miljøet, herunder internationalt beskyttede naturtyper og arter. Afgørelsen er truffet 2. juli 2024, og annonceret samme dag.

Habitatbekendtgørelsen

Herning Kommune har vurderet projektet i henhold til habitatbekendtgørelsens § 6, stk. 1.

Vurdering omfatter projektets potentielle indflydelse på udpegningsgrundlaget (naturtyper samt arter) for de internationale naturbeskyttelsesområder.

Natura 2000 vurdering

Nærmeste Natura 2000 område ligger ca. 7,7 km fra ansøgte projekt mod nordvest. Der er tale om Ovstrup Hede med Røjen Bæk (N225), som er udpeget til habitatområde (H249)

Projektet ligger i opland til Natura 2000-området Nissum Fjord (N65) som er udpeget til habitatområde (H58), fuglebeskyttelsesområde (F38) og ramsarområde (R4).

Det er Kommunens vurdering på baggrund af den store afstand til nærmeste Natura 2000-område, at projektet i sig selv, eller i forbindelse med andre planer og projekter, ikke vil have nogen negativ påvirkning på nærmeste Natura 2000-område eller Natura 2000-området, som projektområdet afvander til. Det er desuden Kommunens vurdering, at projektet er uden væsentlig betydning for en opnåelse af gunstig bevaringsstatus/bevaringsprognose for naturtyperne og arterne på udpegningsgrundlaget.

Bilag IV vurdering

En række dyr og planter, der er omfattet af habitatdirektivets bilag IV, kan have levested, fødesøgningsområde eller sporadisk opholdssted i området. Det er kommunens vurdering, at plantearterne næppe findes på ansøgte sted i tilknytning til eksisterende bygninger i lokalplanområdet. Ansøgte projekt vurderes derfor ikke at ville påvirke eventuelle forekomster af plantearterne i området.

På baggrund af Faglig rapport nr. 635 fra Danmarks Miljøundersøgelser¹ samt Kommunens øvrige kendskab vurderes det umiddelbart, at følgende arter kan tænkes at forekomme i Herning kommune: spidssnudet frø, løgfrø, stor vandsalamander, odder, bæver, småflagermus, markfirben, grøn kølleguldsmed, grøn mosaikguldsmed, guldsjakal og ulv.

- Spidssnudet frø, løgfrø og stor vandsalamander: kan forekomme i nærområdets vandhuller og fugtige arealer, men er med deres levevis næppe truet af ansøgte projekt. Padder påvirkes negativt, når vandmiljøerne næringsstofberiges eller ændrer karakter.
- Odder og bæver: forekommer/kan forekomme i nærmeste vandløb og vil ikke blive påvirket negativt af projektet.
- Småflagermus: Ud fra småflagermus' levevis vurderes det, at de næppe påvirkes negativt af ansøgte projekt.
- Markfirben: er udbredt i store dele af landet, men trues næppe af ansøgte projekt.
- Grøn kølleguldsmed og grøn mosaikguldsmed kan være tilknyttet nærområdets vandhuller og fugtige arealer. Disse påvirkes negativt, når vandmiljøerne næringsstofberiges eller gror til.
- Ulv og guldsjakal: vil ikke blive påvirket negativt af projektet.

På grundlag af nuværende viden vurderes det, at det ansøgte projekt ikke vil medføre negativ påvirkning af bilag IV-arter. Det er desuden kommunens vurdering, at projektet ikke vil skade yngle- eller rasteområder for arter, der er beskyttet af Habitatdirektivets bilag IV.

¹ Søgaard, B. & Asferg, T. (red.) 2007: Håndbog om arter på habitatdirektivets bilag IV – til brug i administration og planlægning. Danmarks Miljøundersøgelser, Aarhus Universitet. – Faglig rapport fra DMU nr. 635. 226 s. <http://www.dmu.dk/Pub/FR635.pdf>

Høring og udtalelser

Ud over ansøger har Herning Kommune vurderet at grundejer, virksomheder, der benytter miljøgodkendelsen, Ikast-Brande Kommune, Trafikstyrelsen som luftfartsmyndighed samt en række omboende er parter i sagen. De omkringboende/ejere af ejendommene på Bødkervej 2 og 3; Nytoftevej 2, 5 og 6; Skinderholmvej 1 og 24; Thorupvej 43, 47 og 48.

Udkast til tillæg til miljøgodkendelse har været sendt i høring hos sagens parter den 8. april 2024 med høringsfrist inden den 23. april 2024. I høringsperioden har det været muligt at komme med indsigelser, bemærkninger og ændringsforslag til det ansøgte og Herning Kommune har modtaget flere af disse. Ikast-Brande Kommune har svaret, at man ikke har kommentarer til det fremsendte udkast til tillæg. Der er ikke modtaget høringssvar fra Herning Kommune som grundejer og Midtjysk Flyveskole.

I det omfang det er vurderet relevant, er de indkomne høringssvar indgået i nærværende godkendelse med tilhørende bilag. I det følgende gennemgås i hovedtræk de enkelte høringssvar, og det fremgår hvilke rettelser m.v. det har givet anledning til.

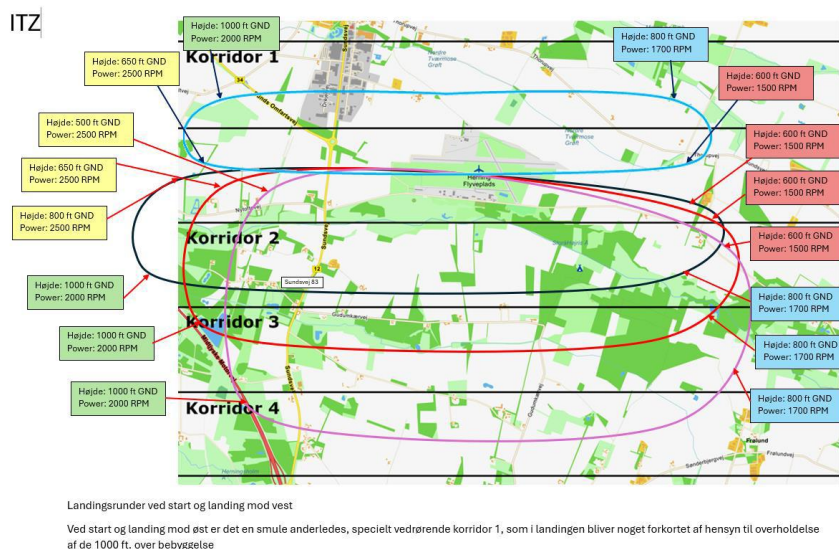
Høringssvar Trafikstyrelsen

Trafikstyrelsen præciserer, at Herning Kommune har ansvar for tilsyn med **vilkår 10 og 14** omhandlende skoleflyvning med landingsrunder samt flyveveje. Desuden præciseres, at der bør udarbejdes en procedure med beskrivelse af hvordan landingsrunder afvikles inden for de **vilkår 15** planlagte flyvekorridorer.

Midtjysk Flyveskole har udarbejdet dokumentet *"Skoleflyvning – sikkerhed og miljøhensyn"*. Her er der i afsnittet "Hensyn ved skoleflyvning – varierende runder" indskrevet følgende om variation for de 2 skolefly som anvendes ved landingsrunder (OY-ITZ og OY-TLA), hvor der også fremgår ruter med højdeangivelser og powersettings for de ovennævnte skolefly:

"Det skal tilstræbes at variere landingsrunder under skoleflyvning således, at ved flere landingsrunder pr dag varieres landingsrunderne mellem de fire korridorer iflg. nedenstående skema. Dog er det kun muligt at benytte korridor 1, når der er bemanning på lufthavnen, samt når der ikke svæveflyves. Powersettings og højder i landingsrunderne skal så vidt muligt følges iflg. nedenstående skema.

Der tages forbehold for aktuelle vejr- og vindforhold, som kan bevirke forskydelser i de nedenfor viste landingsmønstre." Eksempel vedr. OY-ITZ:



Det er i **vilkår 15** præciseret, at der skal udarbejdes procedure for afvikling af landingsrunder, jf. ovenstående.

Trafikstyrelsen bemærker at:

"Vilkår der udspringer af miljøgodkendelsen, f.eks. anviste flyveveje, der er støjmæssige hensyn, skal håndhæves af miljømyndigheden. Trafikstyrelsen kan i visse tilfælde være behjælpelige med at fremskaffe radardata eller korrigerer data for lufttryk, men i princippet kan de samme radardata rekvireres fra lufthavnen, eller fra flyselskaber, som der er indført vilkår om i det fremsendte tillæg."

Herning Kommune er opmærksom på dette.

Høringssvar Herning Lufthavn

- a) Herning Lufthavn ønsker **vilkår 6** præciseret så det er entydigt hvilke aktiviteter der defineres som mest støjende, i forhold til at kunne udskifte støjende aktiviteter med mindre støjende aktiviteter.

Det er forvaltningens vurdering at en præcisering af vilkår 6 vil være godt i forhold til at undgå tvivl i forbindelse med tilsynet med lufthavnen. Forvaltningen anbefaler at aktivisterne rangeres efter følgende, på baggrund af de beregningsmæssige forudsætninger i forhold til støj:

1. Faldskærmsflyvning (FA)
2. Landingsrunder (LA)
3. Helikoptere (HELI)
4. Almenflyvning (GA)
5. Ultralet flyvning (UL)
6. Svæveflyvning (SV)

Det er Herning Kommunes vurdering, at det ikke skal være muligt at hæve antallet af faldskærmsflyvninger, dette baseret på de beregningsmæssige forudsætninger.

Beregningsmæssigt er der ikke vurderet hvor meget at en operation med en mindre støjende aktivitet tæller i forhold til de mere støjende aktiviteter. Derfor kan aktiviteter kun udskiftes én til én. Med dette menes, at én operation kan udskiftes med én operation i samme tidsrum. Desuden skal støjtal jævnfør beregningsforudsætningerne også overholdes. Opfølgning på dette vilkår vil blive foretaget i forbindelse med årskontrol af lufthavnens drift.

Vilkår 6 er ændret jf. ovenstående.

- b) Herning Lufthavn ønsker en større sikkerhed for hvornår **vilkår 23**, hvor Herning Kommune kan stille krav om støjmålinger og genberegninger kan bruges, så det ikke betyder en urimelig udgift for lufthavnen.

Vilkår 23 fastholdes i sin nuværende form. Vilkåret er en opdatering af vilkår 3.3.4 fra den oprindelige miljøgodkendelse fra 2004. Vilkåret erstatter det oprindelige vilkår på baggrund af nyere lovgivning som stiller krav til hvilke metoder der skal benyttes hvis der er behov for at kræve støjmålinger.

Det skal bemærkes, at Herning Kommune ikke tidligere har krævet udarbejdet støjmålinger efter vilkår 3.3.4 i gældende miljøgodkendelse.

Herning Lufthavn til gerne have **vilkår 24** præciseret så det fremgår entydigt at det kun er TDENL værdien (støjangivelsesmetode) som skal beregnes.

Vilkår 24 er tilrettet.

Høringssvar Dropzone Danmark

Dropzone Danmark finder **vilkår 8** meget begrænsende for deres virksomhed, da vilkåret styrer hvilket fly der kan benyttes til drift af deres aktiviteter. Virksomheden vurderer dette at være af stor økonomisk risiko for dem og foreslår en mere lempelig formulering som giver mulighed for at benytte et andet fly som alternativ.

"Kort sagt, så handler det om hvornår der må bruges andre fly end nyanskaffet (leasede) fly D-FSWW.

Det føles som en straf at vi efter at have anskaffet os det bedste mulige fly i hele Europa, står langt mere sårbare end vi kunne have gjort.

Det efterlader faldskærmscenteret i en meget sårbar situation, hvis der kun må bruges fly med samme eller mindre støjtal. Dette er ikke til at komme i nærheden af.

Dropzone Denmark har fået adgang til Europas absolut bedste fly med hensyn til støj og CO2 udledning. Netop fordi det er klart det bedste fly i Europa, så er det også eftertragtet og derfor kan ejer af flyet leje det ud til andre steder, da alle steder i Europa vil være interesseret i et så støjsvagt fly.

Dropzone Denmark i en umulig forhandlingssituation med ejeren af flyet, da der som nævnt ikke findes andre tilsvarende fly og ejeren af flyet derfor sætter prisen efter den desperation der vil være for det nuværende fly.

Der er som udgangspunkt to primære risici

- Ejeren af flyet ønsker ikke længere at leje det til Dropzone Denmark, da der ikke bliver fløjet nok og derfor står Dropzone Denmark uden mulighed for at videredrive forretningen.

- Ejeren af flyet lejer det ud til store internationale events, såsom VM, så Dropzone Denmark vil blive tvunget til at holde lukket i længere perioder.

Et forslag kan være at "Service og operationer" kan udvides til udlån. Evt. med maks. varighed på udlån. Det vil løse den sidst nævnte risici, men det ville fortsat være en stor risici hvis der skal indhentes et andet fly fast.

Vi er helt indforstået med at brug af et mere støjende fly vil få en meget negativ indflydelse på antallet af operationer vi kan flyve. Men netop denne nedgang af antal operationer bør være nok."

Herning Kommune har besluttet ikke at lempe vilkår 8, som ønsket af Dropzone Denmark. Der skal desuden foreligge dokumentation for service og reparationer. Dette er indføjet i **vilkår 8** og i et punkt 14 i **vilkår 24**. Dermed kan det kontrolleres, at faldskærmsflyet kun er taget ud af brug (og dermed kan erstattes af et andet faldskærmsfly med højere støjtal), når det er dokumenteret nødvendigt af hensyn til løbende nødvendig service og reparationer.

Høringssvar fra partshørte naboer

Der er modtaget et samlet høringssvar fra 12 naboer fordelt på 7 naboejendomme ud af 10 partshørte naboejendomme.

Høringssvaret indeholder en række tilkendegivelser omkring Herning Kommune, Herning Lufthavn og Dropzone Denmark og deres virke, som ikke relaterer sig direkte til det udkast til tillæg til miljøgodkendelse, som har været i partshøring. Disse gennemgås ikke i det efterfølgende.

- a) *Generel bemærkning til, at Herning Kommune ikke har stillet krav om genberegning af støjen på baggrund af udstedelse af ny vejledning om beregning af flystøj.*

Herning Kommune har ikke stillet krav om fornyede beregninger, da vejledningen foreskriver at der i allerede igangværende sager kan benyttes allerede udarbejdede beregninger, da disse er relative omkostningstunge. Et krav om nye beregninger vil derfor være urimeligt at stille overfor Herning Lufthavn. Der henvises til **afsnit 2. Vilkår – indledningen**.

- b) *Der stilles spørgsmål til hvem som har ansvar for området, hvis virksomhederne på lufthavnen ophører, jf. **vilkår 2**.*

Det er de normale virksomhedsretslige regler som gælder for lufthavnen og deres aktører som for alle andre virksomheder.

- c) *Der ønskes ikke givet mulighed for udskiftning af aktivitetstyper jf. **vilkår 6**.*

Det er Herning Kommunes vurdering at en udskiftning af aktiviteter ikke vil give en øget støjbelastning og det derfor er rimeligt at give mulighed herfor. Som beskrevet under forvaltningens bemærkninger til Herning Lufthavns høringssvar, så præciseres **vilkår 6**, så der entydigt ikke gives yderligere mulighed for faldskærmsflyvning.

I **vilkår 6** er operationerne rangeret efter følgende, på baggrund af de beregningsmæssige forudsætninger i forhold støj, med 1 som den mest støjende:

1. Faldskærmsflyvning (FA)
2. Skoleflyvninger med landingsrunder (LA)
3. Helikoptere (HELI)
4. Almenflyvning (GA)
5. Ultralet flyvning (UL)
6. Svæveflyvning (SV)

Operationer kan udskiftes én til én (samme tid på ugen og døgnet) med operationer der står længere nede på ovenstående liste. Der ikke mulighed for at øge antallet af operationer med faldskærmsflyvning.

d) *Der rejses tvivl om de beregningsmæssige forudsætninger for faldskærmsflyet som nævnt i vilkår 8.*

Det fremgår af e-mail af 1. maj 2023 fra FORCE Technology, at støjtallet for faldskærmsflyet er udregnet til 69 dB:

"For et Cessna 208B Caravan med

- $D15 = 571,5 \text{ m}$
- $R/C = 460,25 \text{ m/ minut}$
- $V_y = 2778 - 3086,67 \text{ m/minut}$

Og en støjcertificeringsværdi målt iht. kap 6 på 73 dB (EASA record nr. C9786) har vi udregnet støjtallet til 69 dB og stigegradientklasse C."

Der er henvises i ovenstående til Kap 6: *Mindstekrav til flystøjberegninger* i Miljøstyrelsens vejledning nr. 5/1994 "Støj fra flyvepladser".

Det er forvaltningens vurdering at beregningsforudsætningerne er korrekte. Tidligere bekymringer fra naboer m.fl. har gjort at beregningsforudsætningerne efterfølgende er blevet gennemgået detaljeret.

e) *Rammerne for anvendelse af et andet faldskærmsfly ønskes strammet. Vilkår 8.*

Det er Herning Kommunes vurdering, at der ikke bør strammes yderligere i forhold til hvilket fly der kan anvendes. Den nuværende formulering begrænser allerede faldskærmsflyvningen kraftigt i forhold til valg af fly.

Der er indført en stramning mht. til dokumentation. Der skal foreligge dokumentation for service og reparationer. Dette er indføjet i **vilkår 8** og i et punkt 14 i **vilkår 24**. Dermed kan det kontrolleres, at faldskærmsflyet kun er taget ud af brug (og dermed kan erstattes af et andet faldskærmsfly med højere støjtal), når det er dokumenteret nødvendigt af hensyn til løbende nødvendig service og reparationer

f) **Vilkår 9** *bør præciseres yderligere med en række af beregningsforudsætningerne, samt der rettes tvivl om hvorvidt beregningsforudsætningerne holder.*

Her henvises der indledende til vurderingsafsnittet vedr. **vilkår 9**, se side 27-29.

Vedr. variation af flyvningen med faldskærmsflyet har Herning Kommune fået følgende oplysninger fra Herning Lufthavn. Oplysningerne er modtaget den 20. juni 2024 og bekræftet af Erik Thysell fra FORCE Technology den 25. juni 2024.

"Med undtagelse af landingsrunder, så fordeles al trafik - inklusive faldskærmsflyet - af de to flyveveje mod øst og vest, hvorfra trafikken fordeles ligeligt i 180 graders vifteform mod nord og syd. Støjkonturerne stopper jo ret tæt på det punkt, hvor viften starter, fordi trafikken fordeles derfra, så flyvningen videre ud har ikke nogen stor indflydelse på konturernes udformning.

Når faldskærmsflyet så kommer tilbage, så er det jo kommet op i højden, og ifølge Erik Thysell, så giver det pga. af den større afstand en 10 dB dæmpning i påvirkningen på jorden, at afstanden er øget fra 1.000 fod til 5.000 fod. 10 dB er jo altså i støjsammenhæng virkeligt meget, eftersom skalaen er logaritmisk. Så påvirkningen oppe fra højden har ikke ret stor indflydelse på støjkonturenes form og udbredelse. Ligeledes ændrer det jo så heller ikke konturen, om faldskærmsflyet flyver ud og vender 13 NM væk, eller om det vender tættere på - bare det følger vifteformen på vej væk."

g) Ønsker vilkåret om overflyvninger strammet fra 3000 til 6000 fod samt defineret en horisontal afstand til byerne. **Vilkår 9 og vilkår 15.**

Af **vilkår 9** og **vilkår 15** fremgår at overflyvning forstås som overflyvninger under 3000 fod (ca. 1000 meter) inden for byzone. Dette er allerede en stramning af Trafikstyrelsens retningslinjer som beskriver, at overflyvning ikke må ske i lavere højde end 300 meter over byzone, og bør ikke strammes yderligere.

I forhold til forslaget om at definere en horisontal afstand er det Herning Kommunes vurdering at dette ikke har været del af beregningsforudsætningerne i forhold til støj og vil derudover stille urimelige krav til lufthavnen i en begrænsning af mulige flyveveje i det åbne land og over byer.

h) GPS-oplysninger bør bevares 5 år frem for 6 måneder. **Vilkår 9 og 15.**

Vilkår 9 og 15 er tilrettet, så GPS-oplysninger skal gemmes i 18 måneder i stedet for 6, så det sikres, at Herning Kommune også kan inddrage GPS-oplysningerne ved årskontrol af lufthavnens drift. I **vilkår 24** er det i punkt 12 og 13 præciseret, hvad der skal registreres.

i) Ønsker indført et vilkår om at der ikke må laves skoleflyvning med landingsrunder i weekenden som ved tidligere miljøgodkendelse. Vil have indskrevet et maksimalt antal landingsrunder, som er lavere end antallet i udkast til miljøgodkendelse.

Antallet af landingsrunder som der gives mulighed for, er baseret på de beregningsmæssige forudsætninger omkring støj. Ligeledes er muligheden for landingsrunder i weekenden givet på baggrund i at kun 4 naboer udsættes for støj over de vejledende støjgrænser. Det er Herning Kommunes vurdering, at der er stillet rimelige krav overfor Herning Lufthavn ved at begrænse skoleflyvning med landingsrunder i 2 weekender om måneden.

j) Weekend bør defineres fra fredag kl. 15 og ikke fra kl. 22.00. **Vilkår 11.**

Definitionen af hvad der betragtes som weekend er allerede strammet i forhold til definitionen i Miljøstyrelsens vejledning nr. 5/1994 "Støj fra flyvepladser". Her begynder weekenden efter kl. 24.00 fredag aften og ophører igen kl. 24.00 søndag aften.

Med **vilkår 11** strammes afgrænsningen, så weekenden ikke kun er lørdag og søndag. I stedet defineres weekenden som perioden fra kl. 22.00 fredag til mandag morgen kl. 07.00. Det vil sige, at aktiviteter som begrænses i weekender, har udvidet begrænsning.

Herning Kommune indfører ikke yderligere stramning.

- k) *Naboerne ønsker miljøtilpasningen omkring friholdelse af weekender for faldskærmsflyvninger strammet, samt ligeledes et ønske om friholdelse af hverdage, herunder hvor lang tid i forvejen at friholdelsen skal annonceres. **Vilkår 12.***

Det er Herning Kommunes vurdering, at de begrænsninger, for faldskærmsflyvninger der er fastlagt, med udkast til tillæg til miljøgodkendelse er rimelige. Beregningerne viser at der kun er 4 boliger som udsættes for støj over de vejledende grænseværdier. Beregningsforudsætningerne forhold sig især til når fly ankommer og forlader lufthavnen. Derfor vil en kraftigere miljøtilpasning end den allerede foreslåede ikke være rimelig i forhold til faldskærmsflyvningen. Især ikke når landingsrunder med skolefly ligeledes er indskrænket i weekenderne.

Med **vilkår 12** følger, at weekender med begrænsning i faldskærmsflyvning skal varsles mindst 5 dage i forvejen. Det har tidligere været på tale at sætte en frist på mindst 4 uger før. Herning Lufthavn har gjort opmærksom på, at 4 uger kombineret med dårlige vejrforhold kan begrænse deres muligheder kraftigt for at flytte på flyvedage. De har tilkendegivet, at de gerne så, at de først skal fastlægge weekenden mandag i samme uge i forhold til deres drift. Dette er imødekommet.

- l) *Der stilles generel utilfredshed med **vilkår 13** om klippekortsordning for weekend flyvning med faldskærmsfly efter kl. 18.*

Vilkår 13 er en yderligere miljøtilpasning som netop skal begrænse weekendflyvninger i forhold til hvor ofte der flyves om aftenen lørdage og søndage. Vilkåret sikrer, at der er en begrænsning på hvor ofte fladskærmsflyvning kan foregå om aftenen i weekender.

- m) *Naboerne ønsker **vilkår 15** strammet yderligere med krav til flyvehøjder, flyveinstrumenter i flyene, skoleflyvning med mere.*

Det er Herning Kommunes vurdering, at de tiltag som ønskes indført ikke er mulige i henhold til den lovgivning som ligger til grund for den kommende tilladelse. Herning Kommune kan ikke stille krav ud over dem der er fastslået gennem lovgivningen samt beskrevet i de medfølgende vejledninger. Generelt ønskes lufthavnen reguleret langt mere detaljeret end hvad der er både rimeligt og praktisk muligt i forhold til, at lufthavnen skal have mulighed for at uddanne piloter og operere inden for rimelig drift. Der henvises i øvrigt til Trafikstyrelsens høringssvar, som sikrer at der udarbejdes en procedure for skoleflyvning med landingsrunder i korridorerne. Det er i **vilkår 15** præciseret, at der skal udarbejdes procedure for afvikling af landingsrunder.

- n) *Der ønskes en yderligere begrænsning af antallet af muligheder for events på lufthavnen. Herunder henvises til miljøstyrelsens vejledning. Der henvises til udkastets **vilkår 16 og 17.***

Det er Herning Kommunes vurdering, at 2 events af en uges varighed samt 3 events af en weekends varighed er et rimeligt antal hvis de forskellige klubber på lufthavnen skal have mulighed for at afvikle et eller flere events i løbet af et år. Miljøstyrelsens vejledning benytter formuleringen "Ganske få" flystævner. Det er forvaltningens vurdering, at et krav om højst 5

events er i overensstemmelse med dette. Der tages i hvert enkelt tilfælde, hvor der ansøges om at afvikle et event, konkret stilling til hvilke yderligere krav der skal stilles til Herning Lufthavn for at de kan afvikle eventet, jf. **vilkår 19**.

- o) Ønsker fjernet muligheden for at et event kan flyttes på grund af vejrforhold samt at events skal annonceres i samtlige lokalaviser. **Vilkår 18**.*

Det er Herning Kommunes vurdering, at der skal gives mulighed for at kunne flytte events med kort varsel på grund af vejrforhold, da det ellers vil kunne hindre afvikling af fx EM eller VM inden for sportsgrene som lufthavnen har ansvar for at afvikle.

Annoncering på egen hjemmeside som krav forud for afvikling af events betragtes som et rimeligt krav, som giver et entydigt sted for relevante parter at søge information. Herning Kommune vil normalt ikke stille krav om annoncering i aviser, da dette ikke kan betragtes som sikkerhed for at alle modtager eller ser en orientering. Desuden må forventes at der netop op til events er pressedækning som sikrer at dette bliver omtalt i de lokale aviser med mere.

- p) Naboerne ønsker eksempler på særlige vilkår som kan opstilles i forbindelse med events. **Vilkår 19**.*

I forhold til vilkår til events kan dette være svært at definere forud for at selve eventet er kendt. Det kunne f.eks. være krav til hvilke fly der må være i luften eller hvor mange fly der må flyves med samtidigt eller en begrænsning af tidspunkter hvor der må flyves. Det vil være afhængigt af det konkrete event, hvilke særlige vilkår der stilles.

- q) Ønsker indført som vilkår at Herning Kommune deltager i forbindelse med det årlige dialogmøde som Herning Lufthavn skal afholde for naboer og offentligheden. **Vilkår 20**.*

Herning Kommune har tilpasset vilkåret, så det fremgår at kommunen også deltager ved de årlige dialogmøder. Det er dog vigtigt at understrege at kommunen ved et sådant møde ikke står for afviklingen, men kun er tilhører.

- r) Der stilles en række spørgsmål i forhold til støj og beregningerne af disse samt til tilsyn med at støjberegningerne overholdes. Derudover ønskes vilkår 3.3.3 fra tidligere miljøgodkendelse ikke erstattet af nyt **vilkår 22**.*

Generelt skal det sikres, at alle virksomheder kan overholde de vejledende grænseværdier for støj. Dog vil der være enkelte tilfælde hvor dette ikke kan lade sig gøre grundet forskellige omstændigheder. I den konkrete sag er det vurderet at antallet af operationer vil blive reduceret kraftigt, med alvorlige økonomiske følger som konsekvens, hvis lufthavnen skal overholde de vejledende støjgrænser. I forhold til den nuværende miljøgodkendelse bliver antallet af boliger som udsættes for støj over de vejledende grænseværdier reduceret fra 5 til 4 med vedtagelse af tillægget. Der henvises i øvrigt til vurderingsafsnittet vedr. **vilkår 10-15** om miljøtilpasninger, se side 29-35.

Der føres kontrol med støjbelastningen fra lufthavnen gennem det kontrolprogram som er opstillet som del af vilkårene for lufthavnen. Ved overskridelse benyttes de normale

sanktionsmuligheder ved tilsyn med virksomheder. Det vil sige indskærpelse, påbud og ved ekstreme situationer politianmeldelse.

Vilkår 22 erstatter vilkår 3.3.3 da beregningsforudsætningerne er ændret med den nye støjberegning der er foretaget. Ved ændring af beregningsforudsætningerne, herunder flyvemønster og det lavere antal samlede operationer betyder en ændring af den TDENL-værdi som lufthavnen skal leve op til fra 127,1 dB til 128,8 dB. Det er derfor ikke muligt at fastholde det gamle vilkår uden at det stiller strammere krav end beregningsforudsætningerne definerer.

- s) *Der ønskes en mere detaljeret definition af hvornår Herning Kommune skal kræve nye beregninger eller støjmålinger, samt at vejledning fra januar 2024 bør benyttes ved genberegninger. **Vilkår 23.***

Der er Herning Kommunens vurdering, at **vilkår 23** ikke kan præciseres, da det forudsætter at kommunen skal kunne definere hvilke, tænkte situationer der kan opstå, som vil kræve fornyede beregninger eller støjmålinger.

Målinger eller beregninger af flystøj skal udføres i henhold til Miljøstyrelsens vejledning om støj fra flyvepladser nr. 5/1994, da denne vejledning ligger til grund for beregningerne som tillægget til miljøgodkendelsen udarbejdes ud fra.

- t) *Der rejses spørgsmål til hvorfor der ikke er udarbejdet en vvm-redegørelse eller truffet en screenings afgørelse. Derudover henvises til en Klagenævns afgørelse på baggrund af manglende screening.*

Herning Kommune skal i forbindelse med sagsbehandlingen af tillæg til miljøgodkendelsen til Herning Lufthavn, VVM-screene denne og træffe afgørelse efter lov om Miljøvurdering af Planer og Programmer og af konkrete anlæg (VVM).

Herning Kommune har truffet afgørelse om at projektet ikke er omfattet af krav om miljøvurdering, da projektets omfang ikke er af en sådan karakter eller grad, at det medfører væsentlig påvirkning af miljøet, herunder internationalt beskyttede naturtyper og arter. Afgørelsen er truffet 2. juli 2024, og annonceret samme dag.

- u) *Der ønskes benyttet et andet grundlag end den gældende miljøgodkendelse som udgangspunkt for at der udarbejdes et tillæg, herunder at den oprindelige miljøgodkendelses 25.000 operationer ikke bør være gældende.*

Der gives et tillæg til den nuværende miljøgodkendelse fra september 2004, hvis vilkår fortsat er gældende, medmindre der fremgår andet af tillægget. Tillægget omfatter faldskærmsaktiviteter og udvidede flyvetider for andre flyveaktiviteter. Det samlede antal tilladte operationer ændres fra 25.000 i miljøgodkendelsen fra 2004 til 17.603 fastsat i tillægget. En operation udgør enten én start eller én landing.

Vurdering og begrundelse for vilkår

Vilkår nr.	Vurdering og begrundelse																												
	Generelt																												
1	Ifølge godkendelsesbekendtgørelsens § 37 fastsætter godkendelsesmyndigheden en frist for udnyttelse af godkendelsen. Godkendelsen bortfalder, hvis den ikke er udnyttet inden for udløbet af denne frist. Fristen bør normalt ikke fastsættes til længere end to år fra godkendelsens meddelelse.																												
2	Vilkåret er fastsat i overensstemmelse med godkendelsesbekendtgørelsens § 22 nr.13																												
3	Vilkåret er fastsat, da det er afgørende at operatørerne på Herning Flyveplads til enhver tid har adgang til tillægget, og er bekendte med de enkelte vilkår.																												
	Indretning og drift																												
	<i>Flyoperationer</i>																												
4	Miljøgodkendelse til Herning Flyveplads, september 2004 giver lov til 25.000 operationer om året. Med tillægget reduceres dette til 17.603. En operation udgør enten én start eller én landing. Baggrunden for miljøgodkendelsen i 2004 var et ønske fra Herning Lufthavn om udvidelse med en luftfartsskole for civile erhvervspiloter. Dette ville indebære en øgning på 20.000 operationer pr. år. Årsstatistik for flyvningen i perioden 2018-2023 viser, at man ikke er i nærheden af de 25.000 operationer om året, og at udbygningen af skoleflyvningen aldrig er blevet realiseret. <table><tr><td></td><td>Total #operationer</td><td>Skoleflyvning*</td><td>Faldskærmsflyvning</td></tr><tr><td>2018</td><td>9.203</td><td>3.085</td><td>478</td></tr><tr><td>2019</td><td>10.924</td><td>2.144</td><td>732</td></tr><tr><td>2020</td><td>8.958</td><td>1.901</td><td>805</td></tr><tr><td>2021</td><td>8.477</td><td>1.998</td><td>786</td></tr><tr><td>2022</td><td>10.703</td><td>2.839</td><td>1.565</td></tr><tr><td>2023</td><td>12.617</td><td>3.107</td><td>1.233</td></tr></table> <i>*Herunder landingsrunder (LA)</i> I <i>Miljøansøgning for tillæg til miljøgodkendelse for Herning Lufthavn</i> fra september 2022 ansøges der om op til 23.500 operationer om året. Det fremgik af "Testrapport – Beregning af støj omkring Herning Lufthavn" af 26. august 2022, at 45 boliger ville få påvirkning af støj over de vejledende støjgrænser i Miljøstyrelsens vejledning nr. 5/1994 "Støj fra flyvepladser". Det ville give en øgning på 40 boliger sammenlignet med miljøgodkendelsen fra 2004, og dermed langt fra acceptabelt. Et af tiltagene for at begrænse antallet af boliger, belastet over de vejledende støjgrænser, var en reduktion i antallet af operationer. De 17.603 operationer		Total #operationer	Skoleflyvning*	Faldskærmsflyvning	2018	9.203	3.085	478	2019	10.924	2.144	732	2020	8.958	1.901	805	2021	8.477	1.998	786	2022	10.703	2.839	1.565	2023	12.617	3.107	1.233
	Total #operationer	Skoleflyvning*	Faldskærmsflyvning																										
2018	9.203	3.085	478																										
2019	10.924	2.144	732																										
2020	8.958	1.901	805																										
2021	8.477	1.998	786																										
2022	10.703	2.839	1.565																										
2023	12.617	3.107	1.233																										

	indgår som en del af beregningsforudsætningen i "Testrapport – Ekstra beregning af støj omkring Herning Lufthavn" af 14. juli 2023. Derfor fastsættes vilkåret om max. antal operationer om året.																					
5	Vilkåret er fastsat, da fordelingen af operationer inden for de enkelte flykategorier er en del af beregningsforudsætningerne angivet i "Testrapport – ekstra beregning af støj omkring Herning Lufthavn" fra 14. juli 2023 udført af FORCE Technology. Fordelingen har ændret sig i forhold til ansøgningen i september 2022, se tabellen herunder. <table><tr><th>Trafikkategori/ Antal operationer pr. år</th><th>Testrapport 14. juli 2023</th><th>Testrapport 26. august 2022 ifm. ansøgningen</th></tr><tr><td>Almenflyvning (GA)</td><td>3.780</td><td>6.000</td></tr><tr><td>Svævefly (SV)</td><td>2.520</td><td>2.000</td></tr><tr><td>Helikoptere (HELI)</td><td>630</td><td>1.000</td></tr><tr><td>Ultralet (UL)</td><td>2.205</td><td>3.500</td></tr><tr><td>Faldskærmsflyvning (FA)</td><td>4.458</td><td>4.000</td></tr><tr><td>Landingsrunder (LA)</td><td>4.010</td><td>7.000</td></tr></table> For de særlige trafik kategorier Landingsrunder i forbindelse med skoleflyvning (LA) og Ultralet flyvning (UL), er der tale om betydelige reduktioner i antallet af operationer om året. For den særlige trafik kategori Faldskærmsflyvning (FA) er der tale om en stigning i operationsantallet. Den ændrede fordeling på trafik kategorier er et af tiltagene for at begrænse antallet af boliger belastet over de vejledende støjgrænser, se under vurdering af vilkår 4.	Trafikkategori/ Antal operationer pr. år	Testrapport 14. juli 2023	Testrapport 26. august 2022 ifm. ansøgningen	Almenflyvning (GA)	3.780	6.000	Svævefly (SV)	2.520	2.000	Helikoptere (HELI)	630	1.000	Ultralet (UL)	2.205	3.500	Faldskærmsflyvning (FA)	4.458	4.000	Landingsrunder (LA)	4.010	7.000
Trafikkategori/ Antal operationer pr. år	Testrapport 14. juli 2023	Testrapport 26. august 2022 ifm. ansøgningen																				
Almenflyvning (GA)	3.780	6.000																				
Svævefly (SV)	2.520	2.000																				
Helikoptere (HELI)	630	1.000																				
Ultralet (UL)	2.205	3.500																				
Faldskærmsflyvning (FA)	4.458	4.000																				
Landingsrunder (LA)	4.010	7.000																				
6	Vilkåret er stillet for at give en fleksibilitet mht. flyvningen, uden at dette giver negativ indvirkning på støjpåvirkningen af omgivelserne. Det er præciseret hvilken rangorden der er støj mæssigt for de enkelte typer af operationer. Operationer kan udskiftes én til én (samme tid på ugen og døgnet) med operationer der står længere nede på ovenstående liste. Der ikke mulighed for at øge antallet af operationer med faldskærmsflyvning.																					
7	Vilkåret er stillet for at gøre opmærksom på en af de vigtige beregningsforudsætninger i "Testrapport – ekstra beregning af støj omkring Herning Lufthavn" fra 14. juli 2023 udført af FORCE Technology.																					
	Faldskærmsflyvning																					
8	Vilkåret er stillet for at fremhæve en af de vigtige beregningsforudsætninger i "Testrapport – ekstra beregning af støj omkring Herning Lufthavn" fra 14. juli 2023 udført af FORCE Technology. Her er der regnet med det nye og mindre støjende faldskærmsfly, som Dropzone Denmark har anskaffet og taget i brug i 2023. Det er Cessna 208b Grand Caravan D-FSWW med et støjtal på 69 dB mod 73 dB for OY-RUL (det tidligere faldskærmsfly).																					

	Vilkåret giver mulighed for at bruge andre faldskærmsfly, når flyet brugt i beregningsforudsætningerne, er til service og/eller reparation. Dette er for at tilgodese, at lufthavnens drift kan opretholdes. Hvis et mere støjende faldskærmsfly anvendes, så afspejles det i bidraget til støjbelastningen i de perioder hvor flyet anvendes, og dette indgår i beregningen af den samlede støj fra lufthavnen. Det er en del af vilkåret, at Herning Kommune straks skal orienteres, hvis det kortvarigt bliver nødvendigt at indsætte et andet faldskærmsfly. Der har i 2023 været situationer, hvor det gamle OY-RUL fly var indsat, og det gav anledning til klager, og derfor er det vigtigt at kommunen er orienteret. Der skal foreligge dokumentation for service og reparationer. Dermed kan det kontrolleres, at faldskærmsflyet kun er taget ud af brug (og dermed kan erstattes af et andet faldskærmsfly med højere støjtal), når det er dokumenteret nødvendigt af hensyn til løbende nødvendig service og reparationer
9	I den nuværende VFR Flight Guide (VFG Danmark) er faldskærmsspring ved Herning Lufthavn taget med under "Lokale regler/Bemærkninger" punkt g: <i>"Faldskærmsspring kan finde sted. Medvind til RWY 09 og 27 bør foregå 2,5 NM syd for banen når faldskærmsspring er aktiv. Yderligere information om faldskærmsspring kan findes på www.ekhg.dk under "faldskærmsprocedure".</i> I nævnte "faldskærmsprocedure" står der blandt andet i punkt 7 at: <i>"Der skal generelt vises udstrakt hensyn til lufthavnens naboer (støj), hvorfor climb ruter skal varieres, og det skal undgås at overflyve byområder i nabolaget."</i> I "Testrapport – ekstra beregning af støj omkring Herning Lufthavn" fra 14. juli 2023 udført af FORCE Technology er det indskrevet som en af forudsætningerne om faldskærmsflyvning: <i>"Det forudsættes derfor, at flyvningerne spredes og foretages langs forskellige ruter hver gang indenfor et område omkring lufthavnen med en radius på 13NM, dog undviges større byområder som fx Herning."</i> Dette har givet anledning til en del spørgsmål om tolkningen af denne forudsætning. Dette har Herning Lufthavn/ FORCE Technology har svaret på i e-mail af 15. december 2023. Med hensyn til spredning af flyvningen er svaret fra FORCE Technology: <i>"Forudsætningen er blot at de spredes indenfor den periode som beregningen omfatter – de tre mest trafikerede måneder. Et fly kan næppe følge eksakt samme spor (flyvevej) to gange men kan godt følge omtrent det samme spor nogle gange uden at det betyder at støjbelastningen L_{den} overstiger 45 dB når der midles ud af de tre mest trafikerede måneder, forudsat at de ellers følger andre spor. Taget i betragtning at støjkonturerne ikke går længere ud end de gør, med de 17.603 operationer på et helt år, omkring lufthavnen, vil det nok kræve forholdsvis mange flyvninger langs det samme spor før støjbelastningen overstiger 45 dB."</i> ...

"Det forudsættes at de (faldskærmsfly red.), i lighed med alle andre fly, ved selve starten og landingen flyver lige ud/lige ind i banens forlængelse som vist på figur 2 i rapporten, men ellers flyver i en sløjfe som muliggør stigning til den pågældende højde. Hvor stor en sløjfe der er nødvendig, afhænger en række variabler som fx flyets aktuelle vægt, vindforhold mv. Da flyverne forudsættes at befinde sig på en vis (større) højde i dette område og flyvningerne spredes, vil støjbelastningen LDEN være mindre end 45 dB."

...

"Såfremt flyvningerne foregår som forudsat og beskrevet (i rapporten og her ovenfor) er det i princippet ikke nødvendigt at undgå byområder for at holde støjbelastningen under 45 dB. Såfremt støjkonturerne havde vist sig at være større, ud over det åbne land, havde det evt. været nødvendigt. Da erhvervsområder har en højere vejledende grænseværdi, er det ikke nødvendigt at undgå disse, men da erhvervsområder ofte ligger tæt på boligområder (grænser ofte til hinanden) og flyverne befinder sig forholdsvis højt oppe ville det være svært at overflyve et erhvervsområde uden at samtidigt påvirke et boligområde."

LDEN Day-Evening-Night-Level) repræsenterer støjen i et middeldøgn, midlet over de tre mest støjbelastede måneder pr. år. LDEN omfatter tillæg afhængigt af ugedagen (hverdag eller weekends) og om operationerne udføres dag, aften eller nat. Tillæg udløses endvidere ved særlige flyaktiviteter, eksempelvis landingsrunder ved skoleflyvning, faldskærmsflyvning og flyvninger med ultralette fly (UL-fly).

Grænseværdierne er gældende for støj fra fly i forbindelse med start og landing, inkl. taxikørsel til og fra standpladser. Grænseværdierne er gældende udendørs, beregnet efter DENL-metoden, som angivet i Miljøstyrelsens vejledning nr. 5/1994 "Støj fra flyvepladser".

Som det fremgår af svaret fra FORCE Technology, så er det ikke reelt nødvendigt helt at undgå overflyvninger af byområder.

I Miljøstyrelsens vejledning nr. 5/1994 "Støj fra flyvepladser" fremgår det under 12. Godkendelse af flyvepladser at:

"På flyvepladser, hvor der foregår de i afsnit 2.3 (i vejledningen red.) omtalte særlige flyaktiviteter (faldskærmsflyvning, visuelle landingsøvelser i forbindelse med skoleflyvning, flyvning med ultralette fly, knustflyvning, rundflyvning) er de mulige støjgener for omgivelserne ikke som ved almindelig trafikflyvning fortrinsvis knyttet til start og landinger. Der vil typisk også blive tale om støjgener som følge af overflyvninger af et videre område omkring flyvepladsen. En vurdering af disse støjgenernes omfang bør indgå i behandlingen af godkendelsessagen. Der kan fastsættes vilkår i godkendelsen til imødegåelse af sådanne ulemper."

Herning Kommune har som myndighed ikke hjemmel til helt at forbyde overflyvninger, men vi kan med vilkåret tage brodden af de værste gener. Vilkåret er også i tråd med den intention man allerede har i dag, jf. ovennævnte "faldskærmsprocedure". Med vilkåret bliver det fremhævet hvor vigtigt det er, at der vises hensyn til omgivelserne, herunder ved overflyvninger i lokalområdet. Med overflyvning forstås flyvning indenfor byzonen i højder op til 3.000 fod. Herning Lufthavn oplyser i kommentar af 24. marts 2024 at: *"Byerne er ikke indtegnet på flyenes GPS'er, og jo højere flyet kommer op, jo sværere er det for piloten at se, om der flyves over byer. Piloten kan ikke se lige ned, men kun ud til siderne. Vi foreslår 3.000 fod".* Det spiller også ind, at jo højere flyet er oppe, jo mindre støj giver den.

	Vilkåret har også baggrund i, at det i flere tilfælde er oplevet, at variationen i flyvningen med faldskærmsfly ikke altid har været stor, og at der i gentagne tilfælde er fløjet ind over byområder. Med vilkåret tydeliggør Herning Kommune, at variation af flyvningen er vigtig. Herning Lufthavn gør i svaret af 15. december 2023 opmærksom på: <i>"Alle parter bedes huske på, at vi ikke kan regulere flyvninger, der ikke har Herning Lufthavn som destination. Dvs. at byområderne i vores lokalområde i et vist omfang vil opleve overflyvninger i ned til 1.000 fod AGL mens bebyggelser i det åbne land vil opleve overflyvninger ned til 500 fod AGL, hvilket svarer til Trafikstyrelsens regler."</i> Der vil med andre ord ske overflyvninger af byområder med fly og helikoptere, som ikke har noget med Herning Lufthavn at gøre. Der er før set eksempler på klager over overflyvninger, hvor flyet kom fra en anden flyveplads og ikke hverken lettede eller landede på Herning Lufthavn. Kravet om, at faldskærmsfly skal være udstyret med en GPS tracker og log registrering, er foreslået af Herning Lufthavn i ansøgningen fra september 2022. Vilkåret giver mulighed for, at Herning Kommune kan udføre stikprøvekontroller mht. flyvemønstret for faldskærmsfly og i øvrigt følge op ved klager over vedvarende overflyvninger af byområder og/eller manglende variation i flyveruter. Vedr. variation af flyvningen med faldskærmsflyet har Herning Kommune fået følgende oplysninger fra Herning Lufthavn. Oplysningerne er modtaget den 20. juni 2024 og bekræftet af Erik Thysell fra FORCE Technology den 25. juni 2024. <i>"Med undtagelse af landingsrunder, så fordeles al trafik - inklusive faldskærmsflyet - af de to flyveveje mod øst og vest, hvorfra trafikken fordeles ligeligt i 180 graders vifteform mod nord og syd. Støjkonturerne stopper jo ret tæt på det punkt, hvor viften starter, fordi trafikken fordeles derfra, så flyvningen videre ud har ikke nogen stor indflydelse på konturenes udformning.</i> <i>Når faldskærmsflyet så kommer tilbage, så er det jo kommet op i højden, og ifølge Erik Thysell, så giver det pga. af den større afstand en 10 dB dæmpning i påvirkningen på jorden, at afstanden er øget fra 1.000 fod til 5.000 fod. 10 dB er jo altså i støjsammenhæng virkeligt meget, eftersom skalaen er logaritmisk. Så påvirkningen oppe fra højden har ikke ret stor indflydelse på støjkonturenes form og udbredelse. Ligeledes ændrer det jo så heller ikke konturen, om faldskærmsflyet flyver ud og vender 13 NM væk, eller om det vender tættere på - bare det følger vifteformen på vej væk."</i>
	Miljøtilpasninger
10-15	Nuværende miljøgodkendelse fra 2004 Miljøgodkendelse til Herning Flyveplads, september 2004 giver lov til 25.000 operationer om året, hvilket ved fuld udnyttelse betyder, at 5 ejendomme i det åbne land udsættes for støj over den vejledende støjgrænse i Miljøstyrelsens vejledning nr. 5/1994 "Støj fra flyvepladser". (L_{DEN} 50 dB). L_{DEN} Day-Evening-Night-Level repræsenterer støjen i et middeldøgn, midlet over de tre mest

støjbelastede måneder pr. år. Overskridelsen vil være mellem 1 og 2 dB for de pågældende 5 ejendomme. Disse mindre overskridelser accepteres i vilkår 3.3.2 i miljøgodkendelsen fra 2004.

Da udvidelsen i 2004 omhandlede en forventning om kraftigt øget skoleflyvning, blev der lavet en miljøtilpasning med begrænsning af netop disse flyvninger i weekender. Skoleflyvninger med landingsrunder (omtalt som touch & go-flyvninger, i.e. Landingsøvelser) må ikke foretages i weekender og på helligdage. Øvrige skoleflyvninger må ikke udføres lørdag aftener, søndage og på helligdage.

Som det kan ses under vurdering af **vilkår 4**, så har der ikke på noget tidspunkt været mere end op til ca. 50% af de årlige 25.000 operationer. En halvering af antallet af operationer giver alt andet lige en reduktion af støjen på 3 dB. Men her skal der tages forbehold for, at faldskærmsflyvning ikke indgik i vurderingen, da man gav miljøgodkendelsen i 2004, og det netop er en aktivitet, der i høj grad er foregået i weekender.

Ansøgning om tillæg

Af "Testrapport – ekstra beregning af støj omkring Herning Lufthavn" fra 14. juli 2023 udført af FORCE Technology fremgår det, at ved 4 ejendomme overstiger støjen fra flyvepladsen grænseværdien på 50 dB (angivet som L_{DEN}), se vilkår 21. De særlige trafik kategorier faldskærmsflyvning (FA) og Landingsrunder (LA) ved skoleflyvninger udgør næsten 50% af det samlede antal operationer forudsat i rapporten. Faldskærmsflyvning har over de seneste været en stigende aktivitet, og i den forbindelse givet anledning til mange klager.

I Miljøstyrelsens vejledning nr. 5/1994 "Støj fra flyvepladser" fremgår det i kapitel 13 om miljøtilpasning:

"Hvis beregning af støjen fra flytrafik eller terminalaktiviteter omkring en flyveplads afdækker eksisterende eller forventede konflikter mellem luftfartsinteresser og interesser i at anvende områderne omkring flyvepladsen, vil det være fornuftigt at undersøge mulighederne for en miljøtilpasning.

Miljøtilpasningen kan enten bestå i at ændre arealanvendelsen, så den er mind støjfølsom, eller at ændre flytrafikken på eller omkring flyvepladsen, så den virker mindre støjende".

Der stilles derfor vilkår mht. miljøtilpasning i tillægget. Ved miljøtilpasningen er der fokus på de særlige flyaktiviteter faldskærmsflyvning (FA) og skoleflyvning med landingsrunder (LA). Disse aktiviteter har gennem de seneste år givet anledning til mange klager, og faldskærmsflyvning har været en stigende aktivitet over de seneste år (fra 478 årlige operationer i 2018, 1565 i 2022 og 1233 i 2023). Faldskærmsflyvning er ikke håndteret særskilt i den nuværende miljøgodkendelse fra 2004, da aktiviteten først blev introduceret i 2015.

I Miljøstyrelsens vejledning nr. 5/1994 "Støj fra flyvepladser" er der i afsnit 3.2 en beskrivelse af hvad der er kendetegnet ved særlige flyaktiviteter og hvorfor det er begrundet at de skal betragtes som særlige, herunder at:

"Visse former for flyvning opfattes af befolkningen som aktiviteter med særlig genevirkning.

Denne opfattelse kan være knyttet til, at støjen optræder på tidspunkter og steder, hvor man forventer fred for uvedkommende støj, at støjen generer ved en hyppig gentagelse af ensartede støjbegivenheder, at støjen generer ved højt niveau, lang varighed eller ved sin frekvenssammensætning (toneindhold), eller at genevirkningen opstår som følge af en skeptisk holdning til de pågældende flyaktiviteters samfundsmæssige betydning eller på grund af frygt for nedstyrtning.”

”Faldskærmsflyvning udføres ofte i weekender og om aftenen i sommerhalvåret og ofte med et koncentreret flyveprogram med mange starter og landinger. Flyene er ofte tungt lastede og skal stige til springhøjden så hurtigt som muligt, hvorfor motorydelsen må være høj. Ved afsætning af springere én ad gangen reduceres motorydelsen, hvorefter den atter øges for at genvinde den tabte højde inden næste springer afsættes. Dette medfører hyppige ændringer af støjen og øger genevirkningen” Se bemærkning fra Herning Lufthavn herunder.

Visuelle landingsøvelser består oftest af start efterfulgt af et venstredrej og tilbageflyvning parallelt med banen afsluttet med en anflyvning i baneretningen. Denne manøvre gentages et stort antal gange med hyppige overflyvninger af bestemte områder til følge.”

Herning Lufthavn har den 25. marts 2024 kommenteret, at med hensyn til faldskærmsflyvning, så sænkes farten af faldskærmsflyet ikke mellem hver springer og der tabes ikke højde.

Herning Lufthavn har 21. september 2023 indsendt forslag til miljøtilpasning, men disse blev vurderet til ikke at være vidtrækkende nok i forhold til at reducere generne for de omkringboende. I det følgende gennemgås vurderingen bag de mange miljøtilpasninger der indføres med tillægget. Af partsindlæg af 20. oktober 2023 fra Herning Lufthavn, Midtjysk Flyveskole og Dropzone Denmark fremgår også forslag til miljøtilpasninger. Dette har også indgået i den politiske behandling vedr. miljøtilpasninger.

En mulighed for generel miljøtilpasning kunne være en reduktion af det samlede antal operationer (uanset type og tidspunkt på døgnet/ugen). En reduktion på 50% ville give en reduktion på 3 dB(A). Dette er vurderet urealistisk, da det ikke ville være foreneligt med Herning Lufthavns behov for udvikling, herunder særligt mht. antal operationer med skoleflyvning og faldskærmsflyvning.

Ved miljøtilpasningen er der fokus på begrænsninger af faldskærmsflyvning og skoleflyvninger med landingsrunder i de tidsrum, hvor de fleste naboer til lufthavnen har fri – med særligt blik på weekender. Der skal skaffes perioder med ro for naboerne uden det betyder, at aktiviteterne begrænses så meget, at det giver alvorlige problemer for brugerne af lufthavnen.

Skoleflyvning med landingsrunder (LA) i weekender

I partsindlæg fra Herning Lufthavn fra 20. oktober 2023 foreslår Midtjysk Flyveskole følgende:

”Vores erfaring er, at naboerne i højere grad føler sig generet af landingsrunder i weekenderne, og specielt tidligt og sent på dagen. Det har vi i Midtjysk Flyveskole stor forståelse for, og selvom mange af vores aktiviteter naturligt ligger i weekender, foreslår vi følgende:

- Skoleflyvning med landingsrunder skal begrænses i weekender til perioden mellem kl. 10.00 og 16.00.

- Herudover foreslås weekenden at være gældende fra fredag aften kl. 22.00 til mandag morgen kl. 07.00.

Vi hører ønsket fra specielt de omtalte borgergrupper om at friholde weekender for særligt støjende aktiviteter. Vi er enige i, at skoleflyvning med landingsrunder særligt belaster vores umiddelbare nærområde, så på trods af den store påvirkning af muligheden for at flyve landingsrunder i weekender, foreslår vi:

- En weekend om måneden friholdes for skoleflyvning med landingsrunder. For at lette administrationen, er der fra Midtjysk Flyveskole et ønske om at fastholde den samme weekend, hver måned, således at både skolen og naboerne har et helt klart fast holdepunkt.”

Med **vilkår 10** begrænses skoleflyvninger med landingsrunder (LA) til tidsrummet kl. lørdage kl. 10.00 – 16.00 og søndage/helligdage kl. 10.00 – 16.00.

Med **vilkår 14** begrænses skoleflyvning med landingsrunder (LA), så der skal friholdes 2 weekender om måneden, hvor aktiviteten ikke må finde sted. Dette er en stramning i forhold til ovennævnte forslag. Anden skoleflyvning (uden landingsrunder) kan godt finde sted de pågældende weekender. Miljøtilpasninger for skoleflyvning med landingsrunder (LA) er dét, som kommer de allernærmeste naboer mest til gode. I modsætning til faldskærmsfly (FA), så medfører landingsrunder gentagne flyvninger i nærområdet til lufthavnen, og det vurderes at give større gener. Miljøtilpasningen gives også på baggrund af, at der gives større mulighed for faldskærmsflyvning.

Med **vilkår 14** følger, at den af de 2 weekender der friholdes, skal være sammenfaldende med én af de weekender der friholdes for faldskærmsflyvning i beskrevne tidsrum, jf. vilkår 12. Dermed sikres der mindst en weekend om måneden, hvor der ikke er skoleflyvning med landingsrunder (LA) og hvor der samtidigt er begrænsning i faldskærmsflyvningen (FA).

Med **vilkår 14** følger, at weekender uden skoleflyvning med landingsrunder (LA) skal varsles mindst 5 dage i forvejen. Det har tidligere været på tale at sætte en frist på mindst 4 uger før. Herning Lufthavn har gjort opmærksom på, at 4 uger kombineret med dårlige vejrforhold kan begrænse deres muligheder kraftigt for at flytte på flyvedage. De har tilkendegivet, at de gerne så, at de først skal fastlægge weekenden mandag i samme uge i forhold til deres drift. Dette er imødekommet.

Faldskærmsflyvning (FA) i weekender

Med hensyn til variation af flyveruter og at overflyvning af Herning, herunder forstæderne Hammerum-Gjellerup, Gullestrup, Tjørring og Sunds, i videst muligt omfang bør undgås, henvises til vurdering og begrundelse for **vilkår 9**.

Dropzone Denmark har i 2023 anskaffet et nyt faldskærmsfly, som støjere mindre. Det er Cessna 208b Grand Caravan D-FSFW med et støjtal på 69 dB mod 73 dB for OY-RUL (det tidligere faldskærmsfly). Der er teknisk set tale om mere end en halvering af støjen. Det er forudsat i "Testrapport – ekstra beregning af støj omkring Herning Lufthavn" fra 14. juli 2023 udført af FORCE Technology, at dette nye faldskærmsfly anvendes. Der skal derfor fortsat kigges på miljøtilpasninger i forhold til faldskærmsflyvning. Dropzone Denmark har i partsindlæg af 20. oktober 2023 kraftigt vendt sig mod en begrænsning, så der indføres en weekend om måneden helt uden

faldskærmsflyvning. Dette ville være en voldsom miljøpasning for dem, da dårligt vejr kan betyde at fly dermed bliver holdt på jorden flere weekender i træk, med alvorlige økonomiske konsekvenser til følge.

Med **vilkår 12** er der ikke krav om at nogen weekend helt friholdes for faldskærmsflyvning. En weekend om måneden må der ikke flyves med faldskærm fra lørdag kl. 17.00 til og med søndag. Da weekenden varer til og med mandag kl. 07.00, jf. **vilkår 11**, så gælder begrænsningen indtil da. Derudover må der en weekend om måneden ikke flyves med faldskærm fra lørdag kl. 17.00 til og med søndag kl. 10.00.

Dermed påvirkes naboer til lufthavnen ikke af støj fra faldskærmsflyvning en lørdag aften og en hel søndag i en uge pr. måned, samt en lørdag aften og en søndag til kl. 10.00 i en uge pr. måned.

Med **vilkår 12** følger, at weekender med begrænsning i faldskærmsflyvning (FA) skal varsles mindst 5 dage i forvejen. Det har tidligere været på tale at sætte en frist på mindst 4 uger før. Herning Lufthavn har gjort opmærksom på, at 4 uger kombineret med dårlige vejrforhold kan begrænse deres muligheder kraftigt for at flytte på flyvedage. De har tilkendegivet, at de gerne så, at de først skal fastlægge weekenden mandag i samme uge i forhold til deres drift. Dette er imødekommet.

Med **vilkår 13** gælder det for alle weekender, at der efter kl. 17.00 på lørdage og søndage kun må foretages op til 40 faldskærmsoperationer om måneden, dog gælder **vilkår 12** fortsat.

Variation i skoleflyvninger med landingsrunder (LA)

Herning Lufthavn har 21. september 2023 indsendt forslag til miljøtilpasning. Her er der bl.a. forslag om bedre variation i skoleflyvning med landingsrunder.

Herning Kommune har gentagne gange modtaget klager over, at denne flyvning ikke varieres, så der bl.a. forholdsvis ofte flyves parallelt med og/eller lige over Gudumkærvej syd for Herning Lufthavn.

Med **vilkår 15** indføres 4 korridorer. Skoleflyvninger med landingsrunder (LA) skal varieres, så man fordeler flyvningen over disse korridorer. Formålet er at få udjævnet denne flyvning over et større område, og dermed imødekomme de klager der har været over, at flyvningen har været "klumpet sammen" over bestemte arealer.

Vilkåret giver mulighed for, at Herning Kommune kan udføre stikprøvekontroller mht. flyvemønstret for skoleflyvninger med landingsrunder (LA) og i øvrigt følge op ved klager over vedvarende overflyvninger af byområder og/eller manglende variation i brugen af de 4 korridorer. Det er i øvrigt en del af **vilkår 24** om trafikregistrering, at Herning Lufthavn registrerer hvilken korridor der er anvendt for den enkelte flyvning.

Med hensyn til vilkåret vedr. at overflyvning af Herning, herunder forstæderne Hammerum-Gjellerup, Gullestrup, Tjørring og Sunds i videst muligt omfang bør undgås, henvises der til vurderingen under **vilkår 9** for faldskærmsflyvning (FA).

Midtjysk Flyveskole gør i partsindlæg af 20. oktober 2023 opmærksom på, at man allerede har gennemført en række andre miljøtilpasninger:

"I dagligdagen arbejder vi løbende med støjreduktioner ud over miljøgodkendelsen, som vi også kunne ønske os, at der kom mere fokus på. Det er tiltag som er svære generelt at regulere, idet flyvesikkerheden altid, og helt uden undtagelse, skal og må komme i første række. Derfor er disse tiltag svære at stille som regulære vilkår til miljøgodkendelsen, men det er tiltag som langt de fleste piloter arbejder med, når sikkerheden og pilotens overskud i cockpittet tillader det. Der er tale om grundtræning fra skolens side, og træning, som løbende bliver indarbejdet i de 'gamle' piloter, både generelt i dagligdagens italesættelse af støjreduktioner, og i forbindelse med deres krævede løbende instruktørtimer i forbindelse med fornyelse af rettighederne."

- Skoleflyvning med landingsrunder flyttes, når muligt, til Stauning for at begrænse støjgenerne for vores naboer.
- Procedurene i skoleflyvningen er ændret til at lave mere direkte ind og udflyvninger op i Karups TMA for at øge højden og undgå overflyvninger i nærområdet.
- Power reduceres til 2000 rpm på medvind (når sikker højde er nået).
- UL reducerer power fra ca. 500 fod.
- Nat-skoling søges hovedsageligt udført i vinterhalvåret, for at begrænse flyvninger mellem 19.00 og 07.00, og i særdeleshed efter kl. 22.00.

Herning Lufthavn har 21. september 2023 indsendt forslag til miljøtilpasning. Her fremgår det, at Midtjysk Flyveskole for nylig har investeret i flyet OY-TLA, som er med dieselmotor, og har et støjtal på 69 dB, hvor en traditionel benzindrevet Cessna 172 ligger på 72-74 dB. Dette nye fly har dog allerede indgået i støjkortlægningerne i både 2022 og 2023. Men det viser, at ved løbende fornyelser af fly (se også **vilkår 8** vedr. nye faldskærmsfly), også kan være støj-mæssige gevinster.

Herning Kommune finder disse yderligere tiltag meget positive, og forventer at disse og nye tiltag bliver taget op på de årlige dialogmøder for naboer og offentligheden, jf. vilkår 20.

Afgrænsning af weekender

I partsindlæg fra Herning Lufthavn 21. september 2023 foreslås det, at der indføres miljøtilpasning i forhold til weekendens længde.

Som udgangspunkt begynder weekenden efter kl. 24.00 fredag aften og ophører igen kl. 24.00 søndag aften.

Med **vilkår 11** strammes afgrænsningen, så weekenden ikke kun er lørdag og søndag. I stedet defineres weekenden som perioden fra kl. 22.00 fredag til mandag morgen kl. 07.00. Det vil sige, at aktiviteter som begrænses i weekender, har udvidet begrænsning.

Konklusion miljøtilpasninger

Med miljøtilpasningerne sikres omkringboende bl.a.:

- 2 weekender om måneden uden skoleflyvning med landingsrunder (LA). Med weekend menes helt fra fredag kl. 22.00 til mandag morgen kl. 07.00.
- Den ene af disse 2 weekender er sammenfaldende med weekend, hvor der også er begrænsning i forhold tidsrum for faldskærmsflyvning (FA).

	- 1 weekend om måneden uden faldskærmsflyvning (FA) fra lørdag kl. 17.00 til og med søndag dvs. til mandag morgen kl. 07.00. - 1 weekend om måneden uden faldskærmsflyvning fra lørdag kl. 17.00 til søndag kl. 10.00. - I weekender med faldskærmsflyvning (FA) efter kl. 17, må der kun foretages op til 40 faldskærmsoperationer om måneden. - Ændring af skoleflyvninger med landingsrunder (LA), så disse fremover varierer over 4 flyvekorridorer, så generne spredes mere ud end tidligere. - I forbindelse med skoleflyvninger med landingsrunder (LA) bør overflyvning af Herning, herunder forstæderne Hammerum-Gjellerup, Gullestrup, Tjørring og Sunds, i videst muligt omfang undgås. Med overflyvning forstås flyvning indenfor byzonen. - I forbindelse med faldskærmsflyvning (FA) skal flyveruterne varieres og overflyvning af Herning, herunder forstæderne Hammerum-Gjellerup, Gullestrup, Tjørring og Sunds, bør i videst muligt omfang undgås Disse miljøtilpasninger kommer særligt de nærmeste naboer til gavn, herunder de 4 ejendomme hvor den vejledende støjgrænse er overskredet med 0,4 til 1,8 dB. Det bemærkes, at de ovennævnte overskridelser først er fuldt til stede, når der efter udvikling af aktiviteterne på Herning Lufthavn opnås en fuld udnyttelse af tillægget til miljøgodkendelse, herunder op til 17.603 operationer om året. Til gengæld træder vilkårene om miljøtilpasning, herunder regulering af faldskærmsflyvning via vilkår 9, allerede i kraft fra første dag tillægget er gældende.
	<i>Events</i>
16-19	I Miljøstyrelsens vejledning nr. 5/1994 "Støj fra flyvepladser" omtales muligheden for at tillade enkelte flystævner om året, hvis disse offentliggøres minimum 1 måned for afholdelse, og hvis man vurderer hvilke aktiviteter der kan tillades ved det enkelte stævne. Dette gælder også i forhold til tilladte tidsrum for flyvning, hvilke fly der kan anvendes og hvor mange operationer der kan tillades under stævnet. Der lægges op til, at den konkrete ansøgning bedømmes. Med vilkår 16-19 gives der mulighed for afvikling af 5 årlige events (stævner), og der stilles krav om offentliggørelse minimum 1 måned før afholdelse. Der stilles krav om, at der indsendes oplysninger om det planlagte stævne til Herning Kommune, så det kan vurderes om der skal stilles særskilte vilkår for det enkelte stævne. Det fremgår af vilkår 18, at events kan flyttes med kort varsel på baggrund af vejrforhold, så de kan sikres afviklet. Dette er for at imødekomme, at vejrforhold har stor indvirkning på afvikling af lufthavnens aktiviteter og især kan få betydning ved events.
20	Med vilkåret sikres det, at der fremadrettet er et rum for dialog mellem Herning Lufthavn og naboer, hvor lufthavnens drift kan diskuteres. Herning Lufthavn har selv opfordret til, at dette indskrives som et vilkår. Udover dette forventes det naturligvis, at der løbende er en dialog mellem lufthavnen og naboer om forhold i perioden mellem disse årlige dialogmøder.

	Herning Kommune deltager på det årlige dialogmøde.
	Støj
21	I "Testrapport – ekstra beregning af støj omkring Herning Lufthavn" fra 14. juli 2023 udført af FORCE Technology er støjbelastningen L_{den} beregnet efter DENL-metoden fra starter og landinger samt taxikørsel i forbindelse med starter og landinger. Det giver en <u>støjkortlægning af områderne omkring lufthavnen</u> på grundlag af operationstal, trafikens døgn-, uge- og årsfordeling, støj- og præstationsdata for flyene samt flyvevejsmønstret. DENL står for <u>Day Evening Night Level</u>. Se figuren under vilkår 21. Vilkåret fastsætter støjgrænser, jf. Miljøstyrelsens vejledning nr. 5/1994 "Støj fra flyvepladser", men det accepteres, at der er mindre overskridelser af støjgrænserne (fra 0,4 til 1,8 dB) ved 4 ejendomme i det åbne land. Som konsekvens heraf, er der fastsat vilkår for miljøtilpasninger, se vilkår 10-15, samt vilkår 9.
22	Af "Testrapport – ekstra beregning af støj omkring Herning Lufthavn" fra 14. juli 2023 udført af FORCE Technology fremgår det, at TDENL-værdien er beregnet til 128,8 dB på månedsbasis. Støjbelastningen omkring en flyveplads kan beregnes ved hjælp af et enkelt tal TDNEL-værdien (<u>T</u>otal <u>D</u>ay <u>E</u>vening <u>N</u>ight <u>L</u>evel), der er en samlet værdi for lufthavnens støjbelastning. For hver flytype der flyver til eller fra Herning Lufthavn skal man kende en TSEL-værdi. TSEL-værdien er den totale lydenergi-immission der modtages på jorden under en operation normaliseret til en referencevarighed på 1 sekund og referenceareal på 1 m². TSEL-værdien benyttes som basisparameter i beregningen af TDENL-værdien. I beregningen indgår også tidspunktet på døgnet, ugedagen og om den pågældende operation hører til de særlige flyaktiviteter, der omfatter et støjtillæg. Der er sat vilkår 24 under egenkontrol, hvor Herning Lufthavn skal udregne TDNEL-værdier, og jf. vilkår 26 indsende TDNEL-værdier opgjort på månedsbasis for de tre mest støjbelasttede måneder. TDNEL-metoden kan bruges ved løbende kontrol, jf. Miljøstyrelsens vejledning nr. 5/1994 "Støj fra flyvepladser" afsnit 10.2, hvilket kræver langt mindre end hvis der løbende skal udarbejdes støjbelastningskort, jf. DENL-metoden, se vilkår 21. Vilkår 23 gør det dog muligt at kræve sådanne genberegninger af støjen, hvis det skønnes nødvendigt. Ved TDNEL-metoden forudsættes det, at flyvevejsmønstret (dvs. flyveveje og spredningsområder) og trafikens fordeling på flyvevejene er uændret i forhold til referencesituationen. I dette tilfælde udregningen foretaget i Testrapport – ekstra beregning af støj omkring Herning Lufthavn" fra 14. juli 2023 udført af FORCE Technology. Det kræver, at de trafikale forudsætninger angivet i rapporten er uændrede. $LDEN(aktuel)$ er omtrent lig med $LDEN(ref) - (TDENL_{ref} - TDENL_{aktuel})$. <i>Eksempel</i>

	TDNEL-værdien for juni måned er opgjort til 126,2 dB. TDNEL-ref er 128,8 dB. Hvis $L_{DEN (ref)}$ er beregnet til 51,8 dB ved en ejendom, jf. rapporten, så kan den aktuelle $L_{DEN(aktuel)}$ udregnes som følger: $51,8 \text{ dB} - (128,8 \text{ dB} - 126,2 \text{ dB}) = 49,2 \text{ dB}$, hvilket er lavere end støjgrænsen fastsat i vilkår 21 (støjgrænse på 50 dB for spredt bebyggelse i det åbne land).
23	Vilkåret gør det muligt, hvis det skønnes nødvendigt at kræve støjmålinger eller beregninger af flyvepladsstøj. Vilkåret fastsætter nærmere krav til udførelse m.v.
	Egenkontrol og driftsjournaler
24	Med vilkåret stilles der krav til, hvad der skal registreres for alle flyvninger. På baggrund af denne trafikregistrering skal Herning Lufthavn udregne TDNEL-værdier. TDNEL-værdien opgøres derefter på månedsbasis for de tre mest støjbelastede måneder, til kontrol af om vilkår 22 overholdes.
25	Med vilkåret stilles krav om registreringer til brug for kontrol af overholdelse af vilkår 4, 5 og 22 .
26	Med vilkåret stilles krav om Herning Lufthavns journal vedr. flyvninger, jf. vilkår 24 og 25 skal til enhver tid være tilgængelig for tilsynsmyndigheden. Herning Lufthavn skal årligt til Herning Kommune sende en kopi af periodeopgørelserne omfattet af vilkår 23 og TDNEL-værdien opgjort på månedsbasis for tre mest støjbelastede måneder. På den baggrund kan Herning Kommune lave en årskontrol af overholdelse af vilkår 4, 5 og 22.

4. Forhold til loven

Virksomheden er omfattet af godkendelsesbekendtgørelsens bilag 2, listepunkt H202.

Listepunkt	
H202	Lufthavne, flyvestationer og flyvepladser

Hvis der på en listevirksomhed udføres en biaktivitet, som ikke er optaget på godkendelsesbekendtgørelsens bilag 1 og 2, omfatter godkendelsespligten alle forurenende aktiviteter på virksomheden, jf. § 3, stk. 3 i godkendelsesbekendtgørelsen.

Afgørelsen omfatter:

- miljøgodkendelse efter miljøbeskyttelseslovens § 33, stk. 1 og godkendelsesbekendtgørelsen.

Godkendelsen er givet på grundlag af ansøgningen og supplerende oplysninger.

Virksomhedens indretning og drift skal være i overensstemmelse ansøgning, supplerende oplysninger og de ændringer, der fremgår af beskrivelsen og vilkårene i denne godkendelse. En kopi af miljøgodkendelsen skal til enhver tid være tilgængelig på virksomheden for de personer, der har ansvaret for virksomhedens indretning og drift.

Miljøgodkendelsen er gyldig straks efter modtagelsen.

Fremtidige nye aktiviteter, ændringer eller udvidelser såvel bygningsmæssigt som driftsmæssigt, som kan indebære forurening, herunder affaldsfrembringelse, må ikke påbegyndes, før der foreligger en afgørelse fra kommunen. Det er kommunen, der afgør om godkendelse er nødvendig (miljøbeskyttelsesloven § 33 og 37).

Bortfald af godkendelsen

Godkendelsen bortfalder, hvis de godkendelsespligtige aktiviteter ikke har været i drift i 3 på hinanden følgende år, jf. miljøbeskyttelseslovens § 78 a, stk. 1. Hvis driften genoptages, kræves der ny godkendelse. Begrundelsen for godkendelsespligten er, dels at omgivelserne i almindelighed vil have disponeret i tillid til, at virksomhedens drift er ophørt, dels at godkendelsen kan hvile på forældede vilkår, hvorfor forudsætningen for fortsat drift er en nyvurdering af virksomheden og vilkårene for driften.

Anden lovgivning

Virksomheden er ud over godkendelsesbekendtgørelsen bl.a. omfattet af:

- Olietankbekendtgørelsen
- Herning Kommunes regulativ for erhvervsaffald.

Offentliggørelse

Afgørelsen offentliggøres ved annoncering på kommunens hjemmeside den 2. juli 2024. Derudover orienteres en række interessenter direkte jf. liste over modtagere af kopi af afgørelsen.

Miljøgodkendelsen kan i klageperioden ses på kommunens hjemmeside <https://www.herning.dk/politik/planer-offentliggoerelser-og-hoeringer/offentliggoerelser-og-hoeringer/>

Klagevejledning

Der kan efter miljøbeskyttelseslovens kapitel 11 klages til Miljø- og Fødevareklagenævnet over kommunens afgørelse. Lovbekendtgørelse nr. 48 af 12. januar 2024 om miljøbeskyttelse.

Følgende kan klage: Ansøgeren, Sundhedsstyrelsen jf. Styrelsen for patientsikkerhed, Tilsyn og Rådgivning samt enhver, der må antages at have en individuel, væsentlig interesse i sagens

udfald. Der kan desuden klages af visse organisationer, som angivet i miljøbeskyttelsesloven §§ 99 - 100. Lovbekendtgørelse nr. 48 af 12. januar 2024 om miljøbeskyttelse.

Du klager via klageportalen, som du finder via borger.dk eller virk.dk. Du logger på klageportalen med Nem-ID eller MIT-ID. En klage er indgivet, når den er tilgængelig for Herning Kommune via klageportalen. Når du klager, skal du betale et gebyr på 900 kr. for borgere og 1.800 kr. for virksomheder, organisationer og offentlige myndigheder.

I klageportalen sendes din klage automatisk til Herning Kommune. Hvis Herning Kommune fastholder afgørelsen, sender kommunen klagen videre til behandling i nævnet via klageportalen. Du får besked om videresendelsen.

Miljø- og Fødevareklagenævnet afviser din klage, hvis du sender den uden om klageportalen, medmindre du er blevet fritaget for brug af klageportalen. Hvis du ønsker at blive fritaget for at bruge klageportalen, skal du sende en begrundet anmodning til Herning Kommune. Kommunen videresender din anmodning til nævnet, som herefter beslutter om, du kan fritages. Se betingelserne for at blive fritaget på klagenævnets hjemmeside: <https://naevneneshus.dk/>.

Klagefristen udløber 8 uger efter, at afgørelsen er meddelt. Er afgørelsen offentligt bekendtgjort, regnes klagefristen dog altid fra bekendtgørelsen.

Klagen skal være indgivet via klageportalen **senest den 27. august 2024**.

Hvis klagefristen udløber på en lørdag eller helligdag, forlænges klagefristen til den følgende hverdag.

En klage over en tilladelse, godkendelse eller dispensation har ikke opsættende virkning, medmindre Miljø- og Fødevareklagenævnet bestemmer andet. Udnyttelse af afgørelsen sker imidlertid på virksomhedens eget ansvar

Søgsmål

Ifølge miljøbeskyttelseslovens § 101, stk. 1 kan afgørelsen prøves ved domstolene. Sag skal anlægges inden 6 måneder efter, at afgørelsen er offentliggjort. Lovbekendtgørelse nr. 48 af 12. januar 2024 om miljøbeskyttelse.

Liste over modtagere af kopi af godkendelsen

Ansøger: S/I Herning Lufthavn, Skinderholmvej 25, 7400 Herning

Miljørådgiver for S/I Herning Lufthavn: Niels Kristian Pedersen

Sundhedsstyrelsen; E-mail: sst@sst.dk og Styrelsen for Patientsikkerhed, E-mail: stps@stps.dk

Danmarks Naturfredningsforening; E-mail: dn@dn.dk

Friluftsrådet, kreds Midtvestjylland; Lokal E-mail: herning@friluftsraadet.dk, Landsdækkende Email: lokalraad@friluftsraadet.dk

Dansk Idrætsforbund

Trafikstyrelsen; E-mail: info@trafikstyrelsen.dk

Ejer af grunden: Herning Kommune

Ikast-Brande Kommune

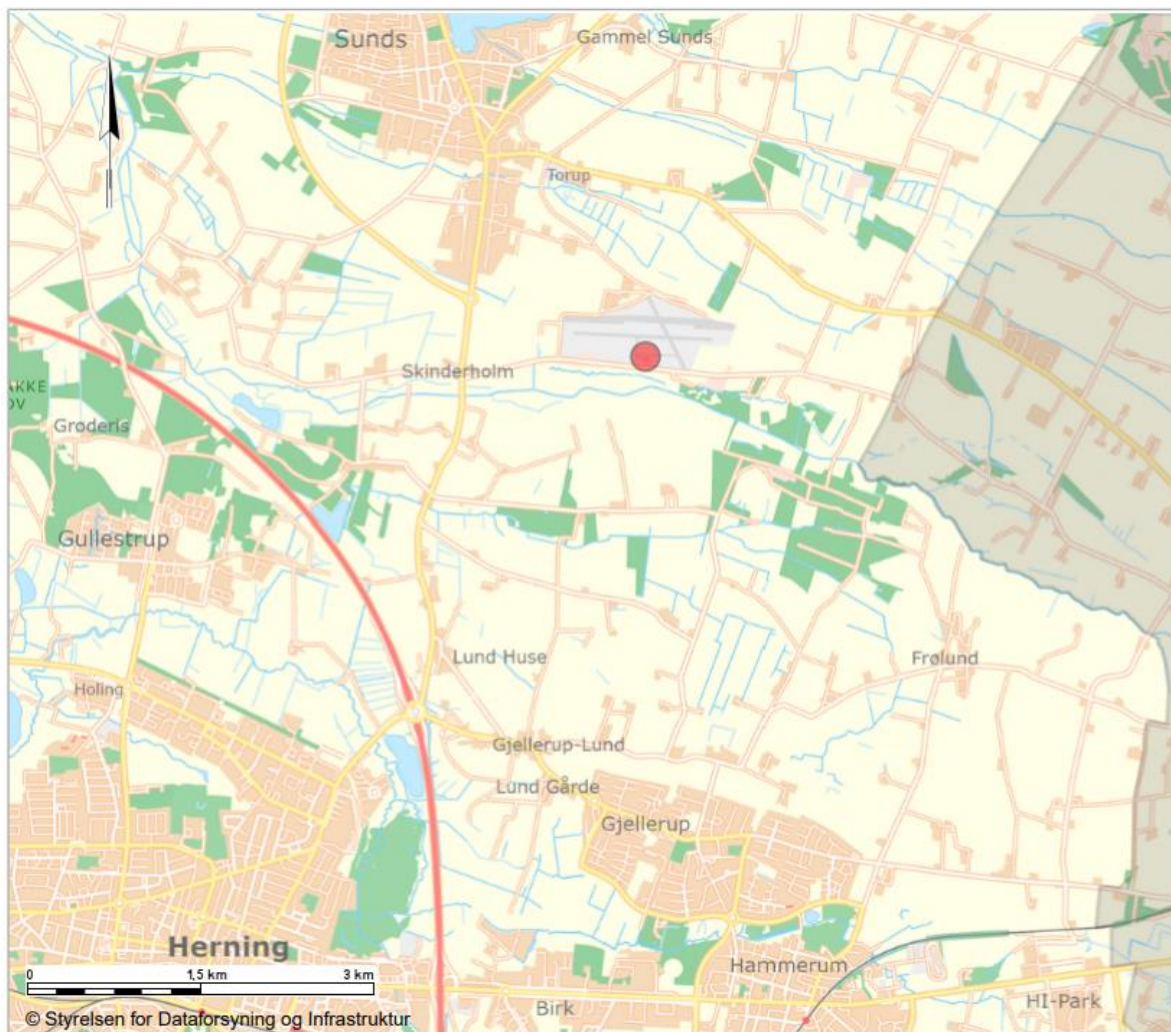
Dropzone Denmark ApS

Midtjysk Flyveskole

Foreningen Mindre Støj i Herning Kommune; E-mail: camilla.bjoerslev@dk.dlapiper.com

Bødkervej 2, 7451 Sunds
Bødkervej 3, 7451 Sunds
Nytoftevej 2, 7400 Herning
Nytoftevej 5, 7400 Herning
Nytoftevej 6, 7400 Herning
Skinderholmvej 1, 7451 Sunds
Skinderholmvej 24, 7451 Sunds
Thorupvej 43, 7451 Sunds
Thorupvej 47, 7451 Sunds
Thorupvej 48, 7451 Sunds

Bilag 1: Oversigtplan



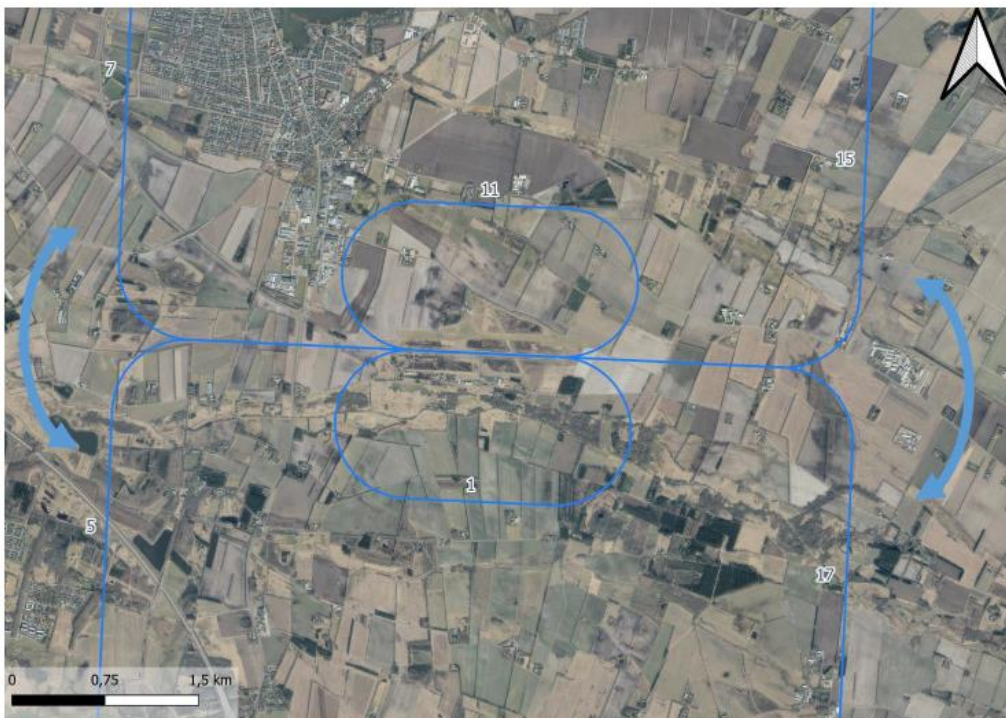
Placering af Herning Lufthavn (Røde prik), set i forhold til byer i området.

Bilag 2: Situationsplan



Figur 1. Luftfoto der viser Banesystemet og Forplads (Helipad) med markeringer for baneender, asfalt-banens banemidte og forpladsen. Taxiveje er vist med blå linje.

Kilde: Figur 1, Testrapport – ekstra beregning af støj omkring Herning Lufthavn fra 14. juli 2023 udført af FORCE Technology



Figur 2. Flyveveje knyttet til bane 09/27. De to blå buede pile viser de to 180° vifte/sektorer, hvor flyene kan flyve ud/ankomme i.

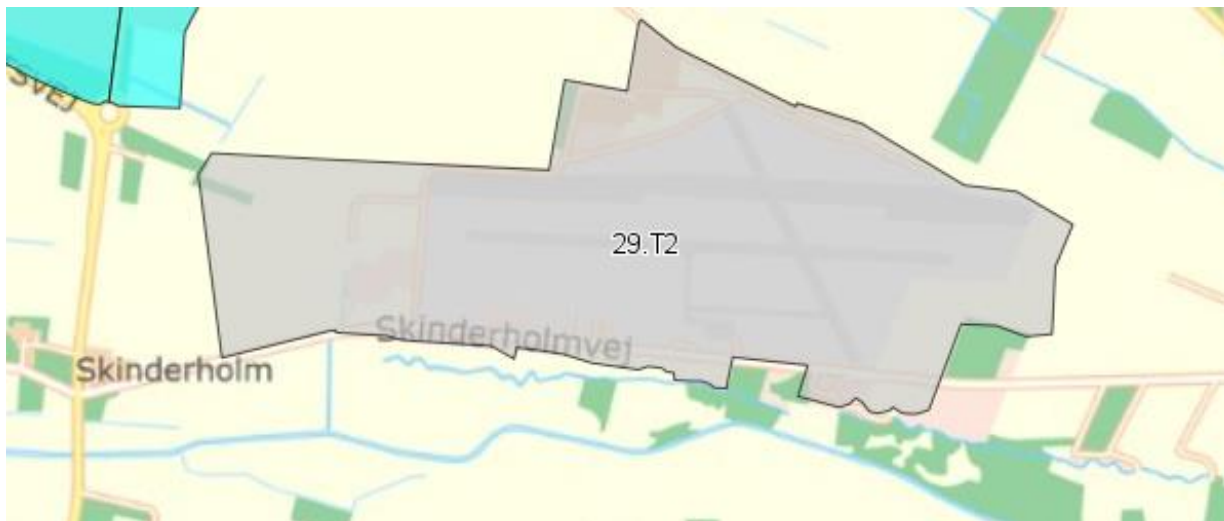
Kilde: Figur 2, Testrapport – ekstra beregning af støj omkring Herning Lufthavn fra 14. juli 2023 udført af FORCE Technology



Figur 3. Dropzoner for trafikategorien FA (hvor faldskærmsudspring foretages).
Kilde: Figur 3, Testrapport – ekstra beregning af støj omkring Herning Lufthavn fra 14. juli 2023 udført af FORCE Technology.

Bilag 3: Kommuneplanrammer (gældende kommuneplan)

Herning Lufthavn er beliggende i Kommuneplanramme 29.T2 (Kommuneplan 2021-2032), som er udlagt til Skinderholm Flyveplads.



Områdets anvendelse

Området skal fortsat anvendes til flyveplads, og der skal være plads til udvidelse af landingsbanen.

Formålet med udvidelsen er, at der skal kunne afvikles flyvning af alle kategorier, dvs. erhvervsmæssig trafik, privat trafik, lokal trafik, herunder skoleflyvning samt svæveflyvning og flyvning med modelfly. Alt sammen indenfor de godkendte støjgrænser.

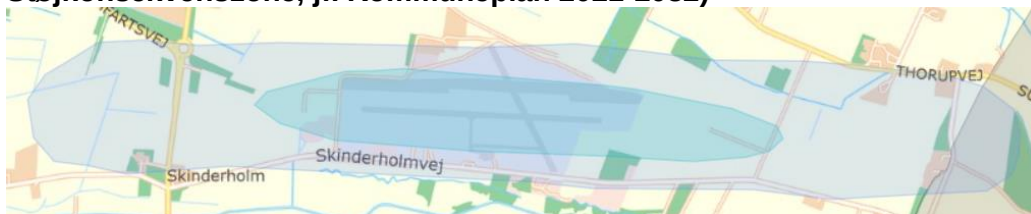
Der er omkring rammeområdet udlagt en konsekvenszone, hvor der ikke må etableres boliger og anden miljøfølsom anvendelse, bortset fra byggeri og anlæg, der er erhvervsmæssigt nødvendige for jordbrugserhvervene.

Eksisterende boliger, virksomheder, aktiviteter kan opretholdes indenfor konsekvensområdet.

Bebyggelsesforhold

- Indenfor flyvepladsområdet må kun opføres bygninger, der er nødvendige i forbindelse med flyvepladsens drift
- Bebyggelsesprocent højst 30 for den enkelte parcel
- Bebyggelsen må ikke opføres i mere end 2 etager
- Bebyggeshøjden i området må ikke overstige 8,5 m, bygningsdele nødvendige for flyvepladsens drift må gives en større højde
- Der kan også i området opføres bygninger for skoler, foreninger, institutioner med tilknytning til flyvepladsen, for eksempel weekendhytter til flyveklubbens brugere
- Indenfor støjzoneområdet må ikke opføres nye boliger

Støjkonsekvenszone, jf. Kommuneplan 2021-2032)



Indre zone angiver L_{DEN} 55 dB, mens den ydre angiver 50 dB.

Bilag 4: Virksomhedens miljøtekniske beskrivelse

Den miljøtekniske beskrivelse er udarbejdet på baggrund af virksomhedens beskrivelse i "Miljøansøgning for tillæg til miljøgodkendelse for Herning Lufthavn" fra september 2022, og oplysninger om driftsforudsætninger givet i "Testrapport – ekstra beregning af støj omkring Herning Lufthavn" fra 14. juli 2023 udført af FORCE Technology. Hertil kommer blandt andet oplysninger i partsindlæg af 20. oktober 2023 fra Herning Lufthavn, Midtjysk Flyveskole og Dropzone Denmark.

Indledning

Herning Kommune har 7. juli 2022 indskærpet, at Herning Lufthavn skal ansøge om tillæg til miljøgodkendelse i henhold til miljøbeskyttelseslovens §331. Baggrunden er, at Herning Kommune vurderer, at aktiviteten med faldskærmsflyvning på Herning Lufthavn ikke er tilstrækkeligt indarbejdet i virksomhedens eksisterende miljøgodkendelser.

Herning Lufthavn drives af den selvejende institution S/I Herning Lufthavn. Pladsen blev etableret 1943 efter udflytning fra en tidligere placering ved Platanvej i Herning. Svæveflyveklubben blev startet i 1945, og har siden 1970 haft den nuværende placering.

Området er omfattet af lokalplan "29.T1.1 Herning Flyveplads", vedtaget af Herning Byråd 1. november 1988, se bilag 3.

Virksomheden reguleres pt. af vilkår i følgende miljøgodkendelser:

- Miljøgodkendelse af 4. september 2004
- VVM-afgørelse og tillæg til miljøgodkendelse af 19. november 2009

Herning Lufthavn er Danmarks førende Luftsportscenter med faciliteterne til både UL flyvning, svæveflyvning, motorflyvning og skoler til brug for certifikaterhvervelse til alle ovennævnte aktiviteter.

Der ansøges om et tillæg til eksisterende miljøgodkendelser, der har til formål at regulere særlige flyaktiviteter jf. "Vejledning fra Miljøstyrelsen nr. 5, 1994 Støj fra flyvepladser".

Ansøger

S/I Herning Lufthavn
Skinderholmvej 25
7400 Herning
30 63 58 13
ekhg@ekhg.dk

CVR nr.: 67194055
P-nummer: 1002246756

Virksomhedens navn og adresse:
S/I Herning Lufthavn, Skinderholmvej 25, 7400 Herning

Virksomhedens kontaktperson:
Flyvepladsleder S/I Herning Lufthavn, Katrine Bæk
Bestyrelsesformand S/I Herning Lufthavn, Peter Svalø

Ejerforhold:
Jorden ejers af Herning Kommune
Bygninger og plads ejes af S/I Herning Lufthavn m.fl.

Virksomhedens listebetegnelse

Virksomheden er omfattet af listepunkt H 202 "Lufthavne, flyvestationer og flyvepladser." i Bekendtgørelse om godkendelse af listevirksomhed. Listepunktet er omfattet af samme bekendtgørelses bilag 4, punkt 26 ifølge hvilken der ved ansøgning skal vedlægges en støjberegning udført efter Miljøstyrelsens gældende vejledninger.

Oplysning om lufthavnens placering og driftstid

Herning Lufthavn er beliggende i Midtjylland mellem Sunds, Ikast og Herning på koordinater 56 11 05.09N - 009 02 40.02E.

Lufthavnen er godkendt til operationer VMC dag og VFR nat. Lufthavnen er åben hele døgnet som selvbetjeningsplads (dog bemannet i daglig åbningstid mandag – fredag 0830-1600)

Årligt antal operationer fordelt på trafik kategorier

Se Bilag 6 for definitioner mht. trafik kategorier.

Trafik kategori	Antal operationer pr. år
Almenflyvning (GA)	3.780
Svævefly (SV)*	2.520
Helikoptere (HELI)	630
Ultralet (UL)	2.205
Faldskærmsflyvning (FA)	4.458
Landingsrunder (LA)	4.010
Totalt	17.603

Tabel 1. Antal operationer pr. kategori og år.

*Af SV-flyene er der kun 500 operationer, som starter med egen motor, og 250 trækkes op af andet fly. Resten foregår med spil-optræk.

Kilde: Tabel 1, Testrapport – ekstra beregning af støj omkring Herning Lufthavn fra 14. juli 2023 udført af FORCE Technology

Banesystemets indretning og anvendelse

Banesystemet består af en 1200 m lang og 30 m bred asfaltbane for fastvingefly i omtrent østlig/vestlig retning kaldet bane 09/27, markeret med 09a og 27a ved baneenderne i Figur 1. Herudover er der to græsbaner, én kaldet 09/27 græs, som er parallelt forskudt fra asfaltbanen ca. 150 m mod nord med baneender kaldet 09g og 27g samt én bane kaldet 15/33, der går tværs over de to andre baner med baneender kaldet 15g og 33g. Der henvises til situationsplanen i Bilag 2. Se Bilag 6 for definitioner mht. trafik kategorier.

Bane	Start	Landing
09	31 %	31 %
27	61 %	61 %
09g	3 %	3 %
27g	2 %	2 %
15	1 %	1 %
33	1 %	1 %
Total	100 %	100 %

Tabel 2. Banebenyttelse for alle operationer

Kilde: Tabel 8, Testrapport – ekstra beregning af støj omkring Herning Lufthavn fra 14. juli 2023 udført af FORCE Technology

Bane	Start	Landing
9	34 %	34 %
27	66 %	66 %
Total	100 %	100 %

Tabel 3. Banefordeling for GA, HELI og FA
Kilde: Tabel 9, Testrapport – ekstra beregning af støj omkring Herning Lufthavn fra 14. juli 2023 udført af FORCE Technology

Bane	Start	Landing
9	32 %	32 %
27	63 %	63 %
15	3 %	3 %
33	3 %	3 %
Total	100 %	100 %

Tabel 4. Banefordeling for UL og LA
Kilde: Tabel 11, Testrapport – ekstra beregning af støj omkring Herning Lufthavn fra 14. juli 2023 udført af FORCE Technology

Bane	Start	Landing
9	22 %	22 %
27	43 %	43 %
09g	21 %	21 %
27g	14 %	14 %
Total	100 %	100 %

Tabel 5. Banefordeling for SV.
Kilde: Tabel 10, Testrapport – ekstra beregning af støj omkring Herning Lufthavn fra 14. juli 2023 udført af FORCE Technology

Flyveveje

Der henvises til Figur 2 i Bilag 2 med hensyn til oversigt over flyveveje.
Se Bilag 6 for definitioner mht. trafik kategorier.

Det forudsættes, at såvel fastvingefly som helikoptere på bane 09/27 flyver ud/ankommer i en 180° vifte mellem hhv. flyvevej 5-7 og 15-17, jf. Figur 2. LA på bane 09/27 forudsættes at følge flyvevej 11 (landingsrunder nord for banen) på hverdage og flyvevej 1 (landingsrunder syd for banen) på lørdage og søndage.

For operationer, der foretages på bane 09/27 græs, forudsættes, at samme flyveveje som på bane 09/27 parallelforskydes ca. 150 m mod nord, således at de passer med de to koordinater for baneenderne på bane 09/27 græs.

For operationer, der foretages på bane 15/33, forskydes og drejes flyvevejene på tilsvarende måde, så de passer med koordinaterne for baneenderne på bane 15/33.

Det forudsættes, at flyene starter ca. 50 m fra baneenderne, og at sætpunktet ved landing er 50 m fra baneenden undtagen bane 15/33, hvor sætpunktet forudsættes at være 150 m fra baneenden.

For trafik kategorien faldskærmsflyvning (FA) forudsættes det, at udspring sker over de i Figur 3 i Bilag 2 med rødt markerede områder, og at flyvningerne sker ligeligt fordelt over dette område, samt at ind- og udflyvningerne i dette område hovedsageligt sker enten fra øst eller fra vest. For 25 % af flyvningerne forudsættes det, at udspring foregår både i 6.000 fods højde og i 13.000 fods højde. For de resterende 75 % forudsættes det, at udspring kun foregår i 13.000 fods højde.

Fordeling af operationer på døgnet og ugen

I forbindelse med støjberegninger vægtes operationerne afhængigt af tidspunktet på døgnet og for særlige flyaktiviteter også afhængigt af tidspunkt på ugen, hvor der skelnes mellem hverdage og weekend. Døgnperioderne er dag (kl. 07-19), aften (kl. 19-22) og nat (kl. 22-07).

Trafikkategori	Dag (kl. 07-19)	Aften (kl. 19-22)	Nat (kl. 22-07)
Almenflyvning (GA)	89 %	9 %	2 %
Svævefly (SV)	91%	9 %	0%
Helikoptere (HELI)	89 %	9 %	2 %

Tabel 6. Døgnfordeling for GA, SV og HELI (ikke-særlige flyaktiviteter)

Kilde: Tabel 5, Testrapport – ekstra beregning af støj omkring Herning Lufthavn fra 14. juli 2023 udført af FORCE Technology

Særlige flyaktiviteter	Døgnfordeling hverdage			Døgnfordeling weekend		
Trafikkategori	Dag (kl. 07-19)	Aften (kl. 19-22)	Nat (kl. 22-07)	Dag (kl. 07-19)	Aften (kl. 19-22)	Nat (kl. 22-07)
Ultralet (UL)	40 %	10 %	0 %	45 %	5 %	0 %
Faldskærmsflyvning (FA)	40,4 %	13,5 %	0,1 %	38,1 %	7,9 %	0,1 %
Landingsrunder (LA)	49 %	10 %	1 %	30 %	9 %	1 %

Tabel 7. Døgn- og ugefordeling for særlige flyaktiviteter.

Kilde: Tabel 6, Testrapport – ekstra beregning af støj omkring Herning Lufthavn fra 14. juli 2023 udført af FORCE Technology

Beskrivelse af aktiviteterne faldskærmsflyvning og skoleflyvning med landingsrunder

Operationer med faldskærmsflyvning

Dropzone Danmark er Danmarks største faldskærmscenter og det eneste professionelle faldskærmscenter i Danmark med 40 ansatte fordelt på fuldtid og deltid. Dropzone Danmark bidrager således til en betydelig positiv gevinst både for lokalmiljøet i form af Herning Kommune og for hele Danmark. Det tiltrækker rigtigt mange gæster - på en weekend med godt vejr kan der være op mod 1000+ besøgende.

Ved faldskærmsoperationer tilstræbes det, at udflyvningsvejene varieres mest muligt for at sprede støjpåvirkningen mest muligt og således ikke belaste de samme naboer mere end højst nødvendigt.

Det forudsættes, at faldskærmsflyet har et støjtal på 69 dB, jf. "Testrapport – ekstra beregning af støj omkring Herning Lufthavn" fra 14. juli 2023 udført af FORCE Technology.

Operationer med skolefly og landingsrunder

Der er i tidligere miljøgodkendelse stillet vilkår om, at touch and go landingsrunder ikke er tilladt i weekender og på helligdage.

Landingsrunder udføres lejlighedsvis af piloter for træningens skyld eller for at kunne medtage passagerer i flyet efter en længere periode uden flyvning jf. regler fastsat af Trafikstyrelsen. Imidlertid praktiseres landingsrunder primært af flyveskoler, eftersom starten og landingen er den klart sværeste del at lære for en pilotaspirant.

For at kunne drive flyveskole for fritidspiloter, kræves det at der skoleflyves når disse privatpersoner har fri fra arbejde. Det er for de flestes vedkommende på hverdagsaftener og i weekends.

Der udføres skoleflyvning hele året rundt, og det er fuldt forståeligt, at det kan være generende med støj fra fly på sommerdage, hvor naboer til flyvepladsen hygger på terrassen. Det har været nødvendigt hidtil at forlægge en del af skoleflyvnings-aktiviteterne til andre omkringliggende flyvepladser såsom Skive Lufthavn og Stauning Lufthavn. Det er forbundet med ekstra omkostninger for eleverne, at disse ture skal være nødvendige for at kunne drive flyveskole.

For at reducere påvirkningen af omgivelserne mest muligt har Midtjysk Flyveskole investeret i et diesel(jetfuel) drevet fly med propel og udstødningsanordninger, der har fokus på at støj-emissionen er mindst muligt. Det bliver dermed muligt at udføre landingsrunder med en motor-ydelse på kun 40%, hvorved det er begrænset hvor meget naboerne påvirkes.

Beskrivelse af andre flyaktiviteter

Ultralette fly

Ultralette (UL) fly hører under kategorien "særlige flyaktiviteter" jf. "Vejledning fra Miljøstyrelsen nr. 5, 1994 Støj fra flyvepladser". Dette er imidlertid et levn fra gamle dage, som Miljøstyrelsen er ved at tilrette i fremtidige flystøjvejledninger. Da UL fly kom frem var de forsynet med støjende totaktsmotorer, langsom flyvehastighed, kort rækkevidde og blev derfor oplevet som en meget stor støjbelastning i nærmiljøet omkring en flyveplads. UL fly har de seneste år gennemgået en imponerende teknisk udvikling. En stor del af denne udvikling er design og udvikling af aerodynamiske egenskaber.

Ultralette fly er blevet hurtige rejsefly med præstationer, der fuldt ud matcher mere konventionelle motorfly, ligesom motor og propel egenskaberne er i rivende udvikling. Der er udviklet nye typer, der betydeligt mindsker støjbelastning under start og landing. De er desuden billige i drift og vedligeholdelse. Herning Ultralet Flyveklubs to skolefly har i øvrigt blandt andet fået monteret nye 3 bladede propeller, der reducerer støjen. Det er derfor en luftsport, hvor alle økonomisk kan være med.

I Herning Ultralet Flyveklub findes alt fra helt unge mennesker til pensionister, der alle nyder at flyve. Flyvningen er grundstenen i klubben, men der er også mange sociale arrangementer i løbet af året, der bidrager til et godt socialt sammenhold for klubbens 70 medlemmer.

Det forudsættes, at alle UL-operationer foretages med et propelfly med støjtal 63 dB og stigegradient 19 % samt en rulningsstrækning ved start på 200 m. Disse oplysninger stammer fra en undersøgelse af ultralette fly i Danmark udført af FORCE Technology i 2020.

Svævefly og motorsvævefly

I henhold til "Vejledning fra Miljøstyrelsen nr. 5, 1994 Støj fra flyvepladser" opfattes et areal, hvorfra der alene foretages optræk af svævefly med spil, ikke som en flyveplads, hvorved det heller ikke er en godkendelsespligtig aktivitet. Imidlertid følger det af godkendelsesbekendtgørelsen, at en aktivitet, der ikke i sig selv er godkendelsespligtig, bliver omfattet af godkendelsespligt, såfremt den optræder i teknisk og forureningsmæssig sammenhæng med en aktivitet, der er godkendelsespligtig. Derfor er der stillet vilkår om operationsantal for svævefly, men såfremt der er tale om svævefly, der ikke hører under kategorien TMG eller selvstartende svævefly, så udsender disse ingen støjmission, hvorved de heller ikke tæller med i en støjberregning.

Motorsvævefly (TMG -Touring Motor Glider): Et motorsvævefly med fastmonteret (altså ikke indfældelig) motor og propel starter og lander som et konventionelt motorfly, dog med den variation, at landingen typisk foretages med motoren helt i tomgang og regulering af glidevinkel ved brug af luftbremser. I luften kan motorsvæveflyets motor standses, hvorved det kan flyve som et konventionelt svævefly, dog med ringere glidetæl. I Herning Svæveflyveklub anvendes motorsvævefly som slæbefly ved flyslæb.

Flyslæb: Svæveflyet bliver trukket i et slæbetov, der er 30 – 60 meter langt efter et motorfly. Som slæbefly anvendes som nævnt ovenfor motorsvævefly. Slæbepiloten trækker så vidt muligt svæveflyet op i et område med termik, hvorfra svæveflyet så kan stige videre uden motorhjælp. Fordelen ved flyslæb som startmetode er, at svæveflyet kan komme i en langt større højde end i en spilstart.

Selvstart: Startmetoden selvstart ligner på mange måder i sin profil et flyslæb, bortset fra at slæbeflyet er erstattet af svæveflyets egen motor. Når vi taler om denne startmetode, tænkes først og fremmest på selvstartende svævefly (SLG - Self Launching Glider, hvor motoren kan fældes ind i kroppen, når flyet har nået den ønskede højde), men der mange lighedspunkter med start i en TMG som omtalt ovenfor.

Svævefly med hjemhentningsmotor: Svævefly med hjemhentningsmotor er i princippet bygget op på samme måde, som en selvstartende svæveflyver. Dog kan den ikke starte ved egen hjælp. Efter en spilstart vil man normalt teste motoren, ved at folde motoren ud og starte den på medvindbenet til banen. Derefter vil den stige og finde termik. Når termikken er fundet, vil man folde motoren ind og flyve videre uden brug af motor. En sådan flyvning kun tæller for én operation, eftersom starten og flyvning til medvindsbæn er lydløs og derfor sammenlignelig med en landingsrunde foretaget med spilstart med et svævefly uden motor.

Det forudsættes for SV-operationer, at der er 500 starter, hvor flyet starter selv og 250 starter, hvor flyet trækkes af et slæbefly. Da der er tale om et forholdsvis lille antal starter med forholdsvis støjsvage fly, forudsættes alle $500 + 250 = 700$ starter at foretages med Diamond HK-36TC. Øvrige starter der sker med spil-start på jorden og alle landinger forudsættes ikke at bidrage til støjbelastningen fra startende og landende fly.

Taxikørsel

Omfatter kørsel med fly til og fra standpladser i forbindelse start og landing.

I henhold til Vejledning fra Miljøstyrelsen Nr. 5, 1994, skal støj fra taxikørsel beregnes efter samme retningslinjer som støj fra starter og landinger. Indgår derfor i "Testrapport – ekstra beregning af støj omkring Herning Lufthavn" fra 14. juli 2023 udført af FORCE Technology.

Taxivejene er skitseret i Figur 1 i Bilag 2.

Der forudsættes, at alle starter og landinger inkluderer én taxikørselsoperation enten fra forpladsen til baneenden (ved start) eller fra baneenden til forpladsen (ved landing). For landingsrunder (LA) gælder dog, at der for hver taxi ind- og udkørsel foretages 5 landingsrunder, hvorfor antallet af taxikørsler er 1/5 af antallet af operationer vist i Tabel 1.

Der regnes med, at alle fastvingefly taxier (taxikørsel) mellem forplads og den baneende, de skal starte fra eller modsat baneende, hvor de lander.

Taxikørsel mellem forplads og banen regnes at foregå med en hastighed på 8 m/s.

Helikoptere forudsættes at taxie (hovre) på samme måde som øvrige fastvingefly, 1 m over terræn.

Antal støjbelastede boliger

Der er i "Testrapport – ekstra beregning af støj omkring Herning Lufthavn" fra 14. juli 2023 udført af FORCE Technology foretaget en optælling af antal støjramte boliger med en støjbelastning over $L_{DEN} = 45$ dB i 5 dB trin for hver af de områdetyper med forskellige vejledende grænseværdier. Der henvises i øvrigt til figuren og tabellen under Vilkår 21.

L _{DEN} -interval	Antal boliger		
	Boligområde (grænseværdi: 45 dB)	Spredt bebyggelse (grænseværdi: 50 dB)	Liberale erhverv (grænseværdi: 60 dB)
45-50 dB	0	45	8
50-55 dB	0	4	0
>55 dB	0	0	0

Tabel 8. Antal støjbelastede boliger fordelt på områdetyper, jf. Miljøstyrelsens vejledning nr. 5/1994 "Støj fra flyvepladser", og intervaller. Gråtonede celler viser interval med antal boliger, hvor grænseværdien er overholdt.

Kilde: Tabel 12, Testrapport – ekstra beregning af støj omkring Herning Lufthavn fra 14. juli 2023 udført af FORCE Technology

Bilag 5: Lovgrundlag

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

- Lov om miljøbeskyttelse, nr. 358 af 6. juni 1991, jf. lovbekendtgørelse nr. 48 af 12. januar 2024 (miljøbeskyttelsesloven).
- Bekendtgørelse om godkendelse af listevirksomhed, nr. 1083 af 9. august 2023 (godkendelsesbekendtgørelsen).
- Bekendtgørelse om lov om miljøvurdering af planer og programmer og af konkrete projekter (VVM), nr. 4 af 3. januar 2023 (miljøvurderingsloven).
- Bekendtgørelse om miljøvurdering af planer og programmer og af konkrete projekter, nr. 806 af 14. juni 2023 (miljøvurderingsbekendtgørelsen).
- Bekendtgørelse om udpegning og administration af internationale naturbeskyttelsesområder samt beskyttelse af visse arter, nr. 1098 af 21. august 2023 (habitatbekendtgørelsen).
- Bekendtgørelse om kvalitetskrav til miljømålinger, nr. 811 af 19. juni 2024 (analysekvalitetsbekendtgørelsen).

Der er desuden benyttet følgende vejledninger/orienteringer fra Miljøstyrelsen:

- Flystøjvejledningen, Miljøstyrelsens vejledning nr. 5/1994 om støj fra flyvepladser, inkl. tillæg til og med oktober 2013.

Bilag 6: Definitioner og beskrivelser vedr. registrering af flyoperationer på Herning Lufthavn

Dette definitions katalog er udarbejdet til brug for lufthavnens ansatte, der registrerer flyvninger og den tilsynsførende miljømyndighed Herning Kommune, således der er enighed om, hvorledes operationer på Herning Lufthavn registreres.

De nedenfor anførte definitioner, der henviser til begreber i støjberegninger eller i miljøgodkendelsen, er efterfulgt af en forkortelse i parentes. Dette angiver de forkortelser der er benyttet i de beregninger der ligger som bilag i ansøgningen til miljøgodkendelsen. Dette skulle medvirke til en større overskuelighed for alle parter.

En flyvning registreres kun et sted til brug for miljømyndigheden. Luftfartøjer der starter og lander registreres. Dog registreres afbrudte anflyvninger også. Flyvninger der ikke starter eller lander, men krydser over eller nær Herning Lufthavn defineres som krydsende trafik. Dette har ingen relevans for miljømyndigheden.

Flyvninger, der uanset årsag, ikke skulle være tilladt iflg. Miljøgodkendelsen vil aldrig blive afvist, hvis det vurderes at flyvesikkerheden ville blive tilsidesat. Disse flyvninger vil blive registreret og indrapporteret til miljømyndigheden af Lufthavnen.

Svæveflyvning registreres på månedsbasis den sidste dag i hver måned, som et samlet udtræk fra Herning svæveflyveklubs registreringssystem.

Forkortelser

Almen Flyvning – (GA)

Svævefly – (SV)

Helikopter – (HELI)

Ultralette fly – (UL)

Faldskærmsflyvning – (FA)

Landingsrunder – (LA)

Definitioner

Erhvervsflyvning (E)

Alle flyvninger med kommerciel hensigt, uanset pilotens certifikat.

Privat (P)

Flyvninger uden kommerciel hensigt, uanset pilotens certifikat.

Militær (M)

Flyvninger med alle typer militærfly. Såfremt der er tale om en statsflyvning, har dette ingen relevans for miljømyndigheden. Som militærfly regnes alle fly registreret eller opereret af alle landes forsvare.

Svævefly (SV)

Flyvninger med svævefly optrukket med wire eller fly og selvstartende svævefly.

Selvstartende svævefly registreres som svævefly jævnfør støjberegning dog maks. 500 operationer om året.

Hvis svæveflyet optrækkes med fly, registreres svæveflyet i egen kategori og det optrækkende fly registreres som privatflyvning (GA).

Ultralette fly (UL)

Flyvninger med alle typer af luftfartøjer, der er registreret som ultralette fly inkl. gyrokoptere. Disse er registreret som med eller uden nationale kendingsbokstaver samt fire tal.

Faldskærmsflyvning (FA)

Flyvninger med hensigt at afsætte faldskærmsspringere til landing på Herning Lufthavn. Flyvninger foretaget med faldskærmsflyet uden hensigt med at afsætte faldskærmsspringere over Herning Lufthavn vil blive registreret efter anden mest hensigtsmæssig kategori.

Landingsrunder (LA)

Landingsrunder i forbindelse med kommerciel skoling. Landingsrunder følger en standardrunde til venstre eller højre på alle baner. Flyvninger som ikke følger standard landingsrunder bliver registreret som skoleflyvning (GA).

Skoleflyvning

Erhvervsmæssige flyvninger med henblik på opnåelse af certifikat eller rettighed. Enten med en instruktør, eller med eleven solo og autoriseret af en instruktør til soloflyvning. Efterfølgende løbende træning defineres ikke som skoleflyvning – heller ikke selvom en instruktør måtte være med.

Rundflyvning, kommerciel

Flyvninger der starter og lander på Herning Lufthavn med betalende passagerer registreres som erhvervsflyvning.

Overflyvning

En flyvning indenfor byzonen i en højde op til 3.000 fod MSL

MSL

Mean Sea Level. Den aflæste højde på højdemåleren i flyet samt på radarer mm.

GPS

Global Positioning System er et satellitbaseret system, der kan benyttes til at positionsbestemme hvor man befinder sig overalt på kloden. I forbindelse med GPS-registrering af skolefly der udfører landingsrunder og flyvning med faldskærmsfly registreres også flyvehøjden.

Events

Et event i forhold til miljøgodkendelsen defineres ved, at det er anmeldt til Herning Kommune og adviseret på hjemmesiden som værende et event i forhold til miljøgodkendelsen. Øvrige aktiviteter på Herning Lufthavn indgår i den almindelige daglige drift.

Operation

En operation er en start eller en landing. En flyvning med start og landing i Herning Lufthavn er derfor to operationer.

Fremtidens fly

Luftfartøjer der fremføres af en motor der drives af el, brint, hybrid eller lignende vil blive

registreret i den af de nuværende kategorier, der er mest hensigtsmæssig.

Afbrudte landinger

Uanset årsag til afbrydelsen skal operationen registreres i den relevante kategori som luftfartøjet og brugen af denne tilhører.

Særlige flyaktiviteter

Følgende flyvninger på Herning Lufthavn kan beskrives som særlige flyaktiviteter, jf. Miljøstyrelsens vejledning nr. 5/1994 om støj fra flyvepladser afsnit 2.3.

- Faldskærmsflyvning (FA)
- Landingsrunder i forbindelse med skoleflyvning (LA)
- Flyvning med ultralette fly (UL)