

Screeningsafgørelse om ikke VVM-pligt for flyvning og etablering af start- og landingsbane i slået græs på sletten nord for Hangar 2 på den tidligere Flyvestation Værløse.

Foreningen Værløse Flyhistoriske Hangar (VFH), der efterfølgende har ændret navn til Foreningen Hangar 2 (HG2) har den 30. september 2019 fremsendt VVM-screeningsansøgning for projekt med flyvning og etablering af start- og landingsbane i slået græs på sletten nord for Hangar 2 på den tidligere Flyvestation Værløse.

HG2 arbejder på at genskabe en flyvehistorisk aktivitet på den tidligere flyvestation i Hangar 2, som danner rammerne om formidling af flyvehistoriske aktiviteter med udstilling af museums- og veteranfly. I dette arbejde ønsker foreningen at kunne vise veteranfly i luften.

Projektområdet ligger græsarealet ud for Hangar 2 på Flyvestationen på matr. nr. 5a, Bringe By, Værløse

Afgørelse

Det ansøgte projekt er omfattet af lov om miljøvurdering af planer og programmer og af konkrete projekter (VVM)¹. Projektet er omfattet af lovens bilag 2:

- 10 Infrastrukturprojekter
 - d) Anlæg af flyvepladser (projekter, som ikke er omfattet af bilag 1)

Furesø Kommune har screenet projektet for mulige miljøpåvirkninger. Ved vurderingen er der taget hensyn til kriterierne i lovens bilag 6. Furesø Kommu-

Dato: 07-04-2020
Sags id: 19/13873
Dok.nr.: 147846/19

Furesø Kommune
Center for By og Miljø
Tlf.: 7235 4000

Telefon åbningstider:
Mandag-fredag kl. 10-14
Torsdag kl. 10-17

Skriv til os via Digital Post fra
borger.dk og virk.dk

www.furesoe.dk

¹ LBK nr. 1225 af 25. oktober 2018 af Lov om miljøvurdering af planer og programmer og af konkrete projekter (VVM)



ne har på den baggrund truffet afgørelse efter lovens § 21 om, at det ansøgte projekt ikke er VVM-pligtigt og kan gennemføres uden miljøvurdering.

Denne afgørelse bortfalder, hvis den ikke er udnyttet, inden tre år efter den er meddelt, jf. lovens § 39.

Baggrund

Foreningen Hangar 2 (HG2) har søgt om tilladelse til at flyve med veteranfly fra den tidligere Flyvestation Værløse (Flyvestationen). Der er ansøgt om at benytte en græsslået start- og landingsbane på matr.nr. 5a Bringe By. HG har i 2016 – efter aftale med Naturstyrelsen – foretaget jordbehandling med bl.a. tromling og udsået speciel græsblanding på en del af den ansøgte græsbane. Den lagte bane udgør den østligste del af den ansøgte græsbane på 500 X 20 m og ligger uden for det beskyttede overdrev.

HG2 har søgt om tilladelse til 400 operationer om året, hvilket svarer til 200 starter og 200 landinger, med op til 70 operationer om måneden, i de 3 mest trafikerede måneder. Det forventes, at størstedelen (ca. 250) af operationerne vil foregå i maj, juni, juli og august. Flyvningerne vil foregå i tidsrummet fra solopgang til solnedgang.

Flyvning med veteranfly skal ske med udgangspunkt i et areal, der ligger i den sydlige del af Sletten nord for hangar 2 og syd for den store, øst-vestgående asfalterede start- og landingsbane. Her etableres en græsbane på 20x500 m, der etableres ingen fast anlæg, som f.eks. landingslys eller andet.

HG2 har oplyst, at flyene manuelt trækkes fra Hangar 2 til østligste af de 4 helikopterplatforme, der ligger ud for hangarene. Afstande fra hangaren til den østligste helikopterplatform er ca. 65 m. Herefter startes motoren og flyet kører/triller med laveste omdrejninger på motoren langsomt på græsset ud til startbanen – og afhængig af vindretningen til enten den vest- eller østlige baneende, for at starte mod vinden. Afstanden fra helikopterplatformen til den ansøgte start- og landingsbane er ca. 100 m.

Ankomne fly vil efter landing køre ved egen hjælp, med laveste omdrejninger på motoren, frem til asfalten (den østlige helikopterplatform), hvorfra det ved håndkraft trækkes til hangaren.

HG2 har i forbindelse med ansøgning om landzonetilladelse fået udarbejdet en støjrapport, der viser støjbilledet ved 4 forskellige flyvescenarier. På baggrund af de gennemførte støjberegninger har HG2 ansøgt om 400 operationer om året, med op til 70 operationer om måneden.



Støjberegningerne viser, at de vejledende støjgrænser for flystøj er overholdt ved de omkringliggende boligbebyggelser, men at der kan være tale om en mindre overskridelse af de vejledende støjgrænser for det rekreative areal, hvorpå den ansøgte start- og landingsbane ønskes etableret.

Projektet er nærmere beskrevet i:

- VVM-anmeldelse, 30. september 2019. Underskrevet VVM-anmeldelse af den 24. februar 2020
- Ansøgningsmaterialet til landzonetilladelse, 16. juli 2018, samt støjrapport, støjbelastning fra flyvning med veteranfly på Værløse Flyvestation, 5. april 2018

Plan- og naturforhold

Projektområdet er beliggende i landzone. Projektet ligger inden for Furesø Kommuneplan 2017, rammeområde 16F3, Friluftsområde omkring landingsbanen, der anvendes til rekreative formål, aktivitetslandskab. Området ligger i ydre grøn kile, og er desuden omfattet af det særlige landsplandirektiv for flyvestationen, Landsplandirektiv om afgrænsning og ramme for anvendelse af den grønne kile gennem Flyvestation Værløse, 2009.

Projektet etableres på Sletten på Flyvestation Værløse nord for helikopterlandingspladsen ud for Hangar 2. Den ønskede landingsbane er etableret, idet græsset er slået og vedholdende bliver slået på det pågældende areal. En mindre del af landingsbanens vestligste ende er beliggende i et § 3-naturbeskyttet areal (overdrev), og denne del af start- og landingsbanen vil kun blive slået 1-2 gange årlig.

Der er i den vestlige del af Sletten registreret i § 3 beskyttet overdrev. Ca. 100 meter af den ansøgte græsbane på 500 meter berører et § 3 beskyttet overdrev.

Der må ikke ske tilstandsændring af et overdrev, der er omfattet af naturbeskyttelseslovens § 3. Selve de ansøgte flyveaktiviteter med start og landing på det beskyttede overdrev vurderes ikke at medføre tilstandsændringer. Derimod forventes hyppig slåning/klipning over en længere periode at medføre en tilstandsændring af overdrevet, og kan derfor ikke tillades. HG2 har således ikke mulighed for at foretage slåning/klipning med den hyppighed som HG2 ønsker, dvs. hver 14 dag/3. uge. Forvaltningen har vurderet, at der kan ske en slåning/klipning to gange om året, uden at det medfører en tilstandsændring. Dette er i overensstemmelse med forvaltningens administration af beskyttede overdrev andre steder i kommunen.



Forvaltningen har været i dialog med HG2, som er indforstået med, at den del af banen, som ligger i det § 3 beskyttede overdrev, maksimalt må slås to gange om året, f.eks. juni og august. Den del af banen der er etableret uden for det beskyttede overdrev, kan slås med den hyppighed, som foreningen ønsker efter aftale med Naturstyrelsen.

Der er ingen vandhuller i umiddelbar nærhed af den ansøgte start- og landingsbane.

Det er forvaltningens vurdering, at der vil kunne flyves fra arealet med det begrænsede antal operationer der er søgt om, uden det ændrer tilstanden af det § 3 beskyttede areal.

Miljøforhold

I det følgende beskrives de vigtigste miljøforhold, som indgår i vurderingen af flyvningen og etableringen af start- og landingsbanens forventede miljøpåvirkninger, og forhold som har været trukket frem fra omkringboende i forbindelse med den gennemførte partshøring.

Screeningen er foretaget på grundlag af kriterierne i bekendtgørelsens bilag 6 og omfatter projektets karakteristika, placering og forventede miljøpåvirkning. Screeningen skal ifølge VVM-vejledningen foretages på det foreliggende grundlag og ud fra kendt viden og er en foreløbig vurdering af, hvorvidt en væsentlig påvirkning af miljøet er påregnelig. Det betyder, at der må accepteres et vist spillerum for vurderingen.

Støj

Støj fra flyvning og start- og landingsbaner er omfattet af Miljøstyrelsens vejledende støjgrænser for flyvepladser², herunder hører bl.a. mindre private flyvepladser. Ifølge de vejledende støjgrænser gælder for områder med boliger og rekreative arealer som gør sig gældende på Flyvestationen:

Arealanvendelse	
Boligområder og støjfølsomme bygninger til offentlige formål (skoler, hospitaler, plejehjem o.l.)	45 dB
Andre rekreative områder uden overnatning	50 dB

² Vejledning fra Miljøstyrelsen, nr. 5 1994. Støj fra flyvepladser

En stor gruppe af omkringboende har i efteråret 2018 og sommeren 2019 anført, at etablering af en flyveplads vil medføre en meget stor stigning i støjniveauet i området. Mange har bosat sig på den gamle flyvestation med en forventning om at dette fremover vil være et stilleområde, og dette blive nu spoleret af kommende flyvninger med veteranfly.

Der foreligger støjberegninger for flyvning med veteranfly fra projektområdet, for at kunne vurdere støjbelastningen for de nærmeste boliger og det rekreative område.

De gennemførte støjberegninger for flyvning med veteranfly, viser at Miljøstyrelsens vejledende støjgrænse på 45 dB er overholdt for alle boliger. Dog viser beregningerne at de vejledende støjgrænser for det rekreative område uden overnatning på 50 dB er overskredet i et begrænset område svarende til 23.000 m² lige omkring eller på start- og landingsbane.



Det vurderes, at en mindre overtrædelse af støjgrænserne for det rekreative område vil kunne accepteres med det begrænsede antal flyvninger på 400 operationer om året.

Det vurderes, at støj fra flyvning med veteranfly ikke vil give anledning til en påvirkning af miljøet, og at de vejledende støjgrænser ikke er overskredet ved de tilstødende boligbebyggelser.

Vurdering af luftforurening

En gruppe af omkringboende har en kritisk tilgang til at tillade flyvning med veteranfly og peger på den forurening som vil ske fra flyvningerne.



De ansøgte flyvninger sker typisk med 160-180 km/t og vil vare fra 10-15 minutter til max. to timer, på grund af tankenes størrelse. Hvis det forudsættes, at der årligt gennemføres 200 flyvninger af én timers varighed, vil det resultere i udledning af i alt ca. 18 tons CO₂ pr. år. Det svarer omtrent til, hvad én dansker i gennemsnit udleder pr. år.

Udledning af NO_x fra fly med stempelmotorer, som er små fly der flyver på benzin og ikke jet-fuel, er i samme størrelsesorden som udledningen fra moderne biler pr. fløjet/ kørt km. Dog er udledningen af partikler er ca. 6 gange større.

Hvis der gøres samme antagelse som ovenfor, dvs. 200 flyvninger pr. år, på hver én time, vil den samlede årlige udledning fra aktiviteterne være ca. 18 kg NO_x og ca. 2,5 kg partikler pr. år. Det svarer til 0,8 % af NO_x og partikeludledningen fra flyvning med stempelmotorfly i Danmark i 2017.

Det vurderes derfor, at forureningen med CO₂, NO_x og partikler fra flyvning med veteranflyene vil være relativt beskedne.

Opbevaring af flybrændstof, vedligeholdelse af fly herunder motorafprøvninger
Det vil ikke blive etableret mulighed for tankning af flybrændstof på Flyvestationen. De fly som skal flyve fra Flyvestationen, vil skulle tanke andet sted, og det betyder, at der ikke vil ske en påvirkning af miljøet på Flyvestationen.

De fly, der skal flyve fra Flyvestationen, vil blive vedligeholdt på autoriserede værksteder. At flyene vedligeholdes andet sted betyder, at det ikke vil give anledning til påvirkning af miljøet på Flyvestationen.

Kulturmiljø

Flyvestationen udgør en enestående og vigtig fortælling om militærhistorie fra hæren etablerede sig på stedet i 1910 og til den kolde krig, hvor Flyvestationen udgjorde det østlige tyngdepunkt i luftforsvaret af Danmark.

Stedets militære historie er aflæselig overalt i bygninger, anlæg og i deres sammenhæng med landskabet og dets udformning. Hver periode har føjet nye spor til de eksisterende. Mange af bygningerne og anlæggene rummer i sig selv stor kulturhistorisk og/eller arkitektonisk værdi, men er også vigtige dele af det store helstøbte kulturmiljø, som dannes af Nordlejren, Sydlejren og den store slette herimellem.

Det vurderes, at etablering af et levende værksted med udstilling af fly og flyvning med veteranfly i begrænset omfang, er et relevant kulturhistorisk supplement til fortællingen om en flyvestation.



Natura 2000-områder og beskyttede bilag IV-arter³

Det nærmeste internationale naturbeskyttelsesområde er Natura 2000-område nr. 139 Øvre Mølleådal, Furesø og Frederiksdal Skov, der omfatter habitatområde H123, fuglebeskyttelsesområde F109, beliggende ca. 1,6 km sydøst for den ønskede start- og landingsbane. Natura 2000-området strækker sig i sin helhed fra den sydlige del af Furesø Kommune omfattende skovarealerne ved Hareskoven op til Furesø og Farum Sø. Natura 2000-området er udpeget op grundlag af tilstedeværelsen af følgende naturtyper og arters levesteder; kransnålalge-sø (3140), brunvandet sø (3160), næringsrig sø (3150), kalkoverdrev (6210), surt overdrev (6230), hængesæk (7140), rigkær (7230) og elle- og askeskov (91E0) samt levesteder for stor kærguldsmed, lys skivevandkalv og ynglefugle som plettet rørvagtel og sortspætte.

Generelt er der et rigt dyre- og fugleliv på hele Flyvestationen. Der er observeret flere bilag IV-arter samt bilag I-fuglearter på området. Flagermus er observeret i området omkring bygningerne syd for og langs den store øst-vestgående asfalterede start- og landingsbane. Spidssnudet frø er observeret i Bringe Mose, som ligger i den vestlige del af området i forlængelse af den store øst-vestgående asfalterede start- og landingsbane.

Der etableres ikke nye bygninger, fældes træer eller iværksættes aktiviteter, der kan indebære forringelse eller væsentlig forstyrrelse af bilag IV-dyre og plantearter eller af fredede eller rødliste arter.

Der vurderes, at flyveaktiviteterne vil kunne ske uden påvirkning af Natura 2000-områder, bilag IV-arter samt bilag I-fuglearter, da støj ikke medfører forringelse eller forstyrrelse af naturtypen og bilag IV-arternes levesteder.

Samlet vurdering

Projektets væsentligste miljøpåvirkning knytter sig til støj og naturhensynene.

Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier for støj er overholdt for boligerne i området, der er dog en mindre overskridelse af de vejledende støjgrænser for det rekreative område, men det vurderes som værende ubetydelig.

Anvendelse af et § 3- naturbeskyttet areal som start- og landingsbane, kan accepteres, da kommunen vurderer, at de ansøgte 400 operationer årligt ikke vil medføre en tilstandsændring af det beskyttede areal. Begrænsningerne på hyp-

³ Bek. nr. 1595 af 6. december 2018 om Udpegning og administration af internationale naturbeskyttelsesområder og af visse, strengt beskyttede arter.

pigheden af slåning inden for det beskyttede areal sikrer ligeledes, at arealet opretholder tilstanden.

Det ansøgte projekt med etablering af start- og landingsbane i slået græs og flyvning med veteranfly vurderes ikke at medføre væsentlige miljøpåvirkninger enkeltvis, samlet set eller i kumulation med andre miljøpåvirkninger.

Projektet er dermed ikke VVM-pligtigt og kan gennemføres uden VVM-redegørelse og – tilladelse.

Høring af berørte myndigheder

Udkast til afgørelse om, at det ansøgte projekt om etablering af start- og landingsbane i slået græs og flyvning med veteranfly ikke er VVM-pligtigt har været i høring hos berørte myndigheder.

Høringen har givet anledning til enkelte præciseringer.

Offentliggørelse

Screeningsafgørelsen og det tilhørende screeningsskema vil sammen med VVM-anmeldelsen med tilhørende bilag blive offentliggjort på Furesø Kommunes hjemmeside. Det forventes at ske i uge 15.

Klage

Der kan klages over screeningsafgørelsen for så vidt angår retlige spørgsmål, jf. Lov om miljøvurdering af planer og programmer og af konkrete projekter (VVM), § 49, stk. 1.

Klageberettiget er miljø- og fødevareministeren og enhver med retlig interesse i afgørelsen samt landsdækkende foreninger og organisationer, hvis hovedformål er beskyttelsen af natur og miljø eller varetagelsen af væsentlige brugerinteresser inden for arealanvendelsen og har vedtægter eller love, som dokumenterer deres formål, og som repræsenterer mindst 100 medlemmer.

Hvis du ønsker at klage over denne afgørelse, kan du klage til Miljø- og Fødevareklagenævnet, inden 4 uger fra afgørelsen er offentliggjort. Hvis klagefristen udløber på en lørdag eller helligdag, forlænges fristen til den efterfølgende hverdag.

Du klager via Klageportalen, der linker til forsiden af klagenævnets hjemmeside www.naevneneshus.dk

Klagen sendes gennem Klageportalen til den myndighed, der har truffet afgørelse. En klage er indgivet, når den er tilgængelig for myndigheden i Klageportalen. Når du klager, skal du indbetale et gebyr på 900 kr. For offentlige myndigheder, foreninger og organisationer er gebyret på 1.800 kr. Du betaler gebyret med betalingskort i Klageportalen. Du kan få nærmere oplysninger om gebyrordningen på klagenævnets hjemmeside www.naevneneshus.dk

Miljø- og Fødevareklagenævnet skal som udgangspunkt afvise en klage, der kommer uden om klageportalen, hvis der ikke er særlige grunde til det. Hvis du ønsker at blive fritaget for at bruge Klageportalen, skal du sende en begrundet anmodning herom til den myndighed, der har truffet afgørelse i sagen. Myndigheden videresender herefter anmodningen til Miljø- og Fødevareklagenævnet, som træffer afgørelse om, hvorvidt din anmodning kan imødekommes.

Hvis sagen ønskes indbragt for domstolene, skal det ske inden for 6 måneder fra modtagelsen af afgørelsen.

Venlig hilsen


Bilag:
Screeningsskema

Skema til brug for screening (VVM-pligt)


[kriterier iht. bilag 3 i Lov om miljøvurdering af planer og programmer og af konkrete projekter (VVM)]

Tabel 1

VVM Myndighed	Furesø Kommune (journalnummer: 19/13873)
Basis oplysninger	
Projekt beskrivelse – jf. anmeldelsen:	<p>Foreningen Værløse Flyhistoriske Hangar (VFH), der efterfølgende har ændret navn til Foreningen Hangar 2 (HG2) har søgt om tilladelse til at flyve med veteranfly fra den tidligere Flyvestation Værløse (Flyvestationen). Der er ansøgt om at benytte en etableret græsslået start- og landingsbane på matr.nr. 5a Bringe By, Værløse, der ejes af Naturstyrelsen.</p> <p>HG2 har søgt om tilladelse til 400 operationer om året, hvilket svarer til 200 starter og 200 landinger, med op til 70 operationer om måneden. Det forventes at størstedelen (ca. 270) af operationerne vil foregå i maj, juni, juli og august. Resten af operationerne vil være fordelt over årets øvrige måneder.</p> <p>Flyvning med veteranfly skal ske med udgangspunkt i et areal, der ligger i den sydlige del af Sletten nord for hangar 2 og syd for den store eksisterende øst-vestgående start- og landingsbane. Banen vil udelukkende bestå af et klippet 20x500 m græsbane, uden faste anlæg som f.eks. landingslys eller andet.</p> <p>HG2 har oplyst at flyene manuelt trækkes fra Hangar 2 til den østligste af de 4 helikopterplatforme, der ligger ud for hangarene. Afstanden fra hangaren til den østligste helikopterplatform er ca. 65 m. Herefter startes motoren, og flyet kører/triller med laveste omdrejning på motoren langsomt på græsset ud til startbanen – og afhængig af vindretningen til den østlige eller vestlige baneende, for at starte mod vinden. Afstanden fra helikopterplatformen til den ansøgte start- og landingsbane er ca. 100 m.</p> <p>Ankomne fly vil efter landing køre ved egen hjælp, med laveste omdrejninger på motoren, frem til asfalten (den østlige helikopterplatform), hvorfra det ved håndkræft trækkes til hangaren.</p> <p>HG2 har som forening gennem en årrække arbejdet på at genskabe en flyvehistorisk aktivitet på den tidligere Flyvestation Værløse. HG2 holder til i Hangar 2, der ligger syd for Flyvestationens åbne slette. Hangar 2 danner rammerne om foreningens formidling af de flyvehistoriske aktiviteter. Hangar 2 er åben for offentligheden i dagtimerne. Som en del af det åbne formidlingsværksted i Hangar 2 udstilles museums- og veteranfly.</p>
Navn og adresse på bygherre	Foreningen Hangar 2 v/ Søren Pedersen, Hangar 2 Flyvestation Værløse

Bygherres kontaktperson og telefonnr.	Att. Søren Pedersen,				
Projektets placering	Græsareal ud for Hangar 2 på Flyvestation Værløse, Sydlejren, Matr. 5a, Bringe By, Værløse.				
Projektet berører følgende kommuner	Furesø Kommune.				
Oversigtskort (ikke målfast)					
Kortbilag i målestok					
Forholdet til VVM reglerne		Ja		Nej	
Er anlægget opført på bilag 1 til LBK. nr. 1225 af 25. oktober 2018		X		X	Hvis ja, er der obligatorisk VVM-pligtigt
Er anlægget opført på bilag 2 til LBK. nr. 1225 af 25. oktober 2018		X		X	Bilag 2, pkt. 10. INFRASTRUKTURPROJEKTER d) Anlæg af flyvepladser (projekter, som ikke er omfattet af bilag 1).
	Ikke relevant	Ja	Bør undersøges	Nej	Tekst
Anlæggets karakteristika:					

1. Arealbehovet i ha:					Der etableres en start- og landingsbane som en slået græsbane på 20x500 m i øst-vestlig retning, svarende til 10.000 m ² og 1.500 m ² til taxivej fra helikopterlandingspladsen til start- og landingsbanen. Der etableres ikke nye befæstede arealer i forbindelse med projektet
2. Er der andre ejere end Bygherre?		X			Naturstyrelsen ejer arealet, hvor start- og landingsbane i slået græs skal etableres (matr. 5a, Bringe By, Værløse). Naturstyrelsen Hovedstaden Boveskovgård Dyrehaven 6 2930 Klampenborg Att. Charlotte Mølgaard
3. Det bebyggede areal i m ² og bygningsmasse i m ³					Etablering af start- og landingsbane i slået græs omfatter ingen bygninger, dvs. ingen bebyggede arealer. Der etableres ingen faste anlæg i forbindelse med banen, som f.eks. landingslys eller andet.
4. Anlæggets maksimale bygningshøjde i m:	X				Ikke relevant
5. Anlæggets kapacitet for så vidt angår flow og opbevaring af: Råstoffer – type og mængde: Mellemprodukter – type og mængde: Færdigvarer – type og mængde:	X				Ikke relevant
6. Anlæggets kapacitet for strækingsanlæg:	X				Se beskrivelse af banen i pkt. 1
7. Anlæggets længde for strækingsanlæg:	X				Ikke relevant
8. Anlægget behov for råstoffer – type og mængde: I anlægsfasen:	X				Start- og landingsbanen anlægges som en græsbane, som vedligeholdes ved at græsset bliver slået. Placering af start- og landingsbane i slået græs samt flyveveje repræsenteret ved den gule linje fremgår af nedenstående figur.
I driftsfasen:	X				

					
9. Behov for vand – kvalitet og mængde:					Projektet forbruger ikke vand.
I anlægsfasen:	X				
I driftsfasen:	X				
10. Forudsætter anlægget etablering af yderligere vandforsyningskapacitet:				X	
11. Affaldstype og mængder, som følge af anlægget:					Etableringen og driften af start- og landingsbane i slået græs genererer ikke affald eller spildevand, ligesom selve flyvningerne heller ikke genererer hverken affald eller spildevand. Det skal bemærkes, at der ikke vil forgår hverken vedligeholdelse eller opbevaring af flybrændstof på arealet.
Farligt affald:	X				
Andet affald:	X				
Spildevand:	X				
12. Kræver bortskaffelse af affald og spildevand ændringer af bestående ordninger:				X	

13. Overskrides de vejledende grænseværdier for støj:

(X)

Støjberregning for flyvning med veteranfly svarende til 400 operationer årligt med maksimalt 70 operationer om måneden. Beregninger er gennemført jf. miljøstyrelsens vejledning nr. 5, 1994, Støj fra flyvepladser.

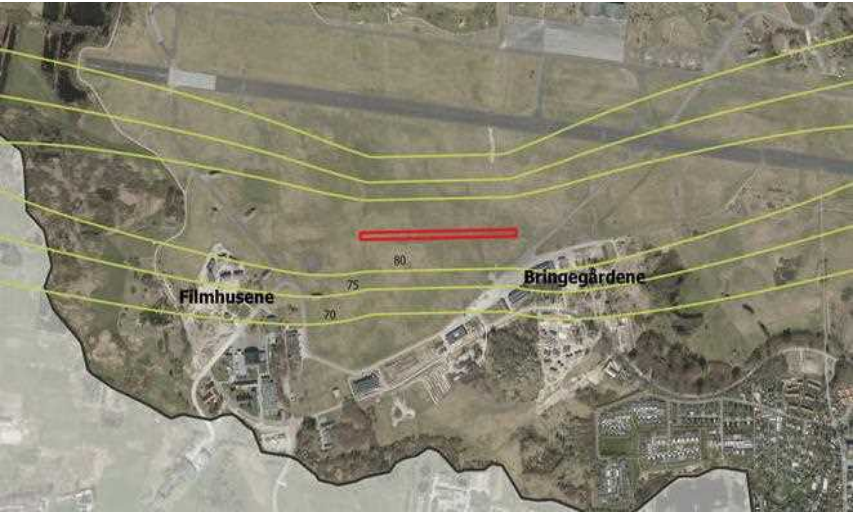
Støjberregningen udført efter vejledningen, fastlægger støjbelastningen for et gennemsnitsdøgn baseret på flytrafikken i de tre mest trafikerede måneder af året. Beregningsmetoden viser dermed en vægtet gennemsnitsberregning. Grænseværdierne i vejledningen er et udtryk for den støjbelastning, som ifølge Miljøstyrelsen er miljømæssigt og sundhedsmæssigt acceptabelt.

Af støjberregninger fremgår det, at Miljøstyrelsens vejledende grænseværdi på 45 dB er overholdt for alle boliger i området. Beregningerne viser også, at de vejledende grænseværdier for det rekreative område uden overnatning er overskredet i et begrænset område lige omkring eller på start- og landingsbanen. Her vil støjen overskride de vejledende støjgrænser på 50 dB i den periode, hvor et fly lander eller letter.




Ovenstående figur viser støjbelastningens geografiske udbredelse, og her ses at 45 dB-linjen ikke berører de omkringliggende boligområder. Dermed er de vejledende grænseværdier for støj til boliger overholdt. Figuren viser desuden en 50 dB-linje, og at der indenfor denne linje er højere støjbelastning. Dermed er de vejledende grænseværdier for støj til rekreative arealer uden overnatning.

Forvaltningen har endvidere fået foretaget en supplerende berregning, der viser den maksimale støjbelastning i boligområderne under start og landing. Den supplerende berregning fremgår af nedenstående figur, hvor den maksimale støjbelastning er illustreret ved 70, 75, og 80 dB-linjer.

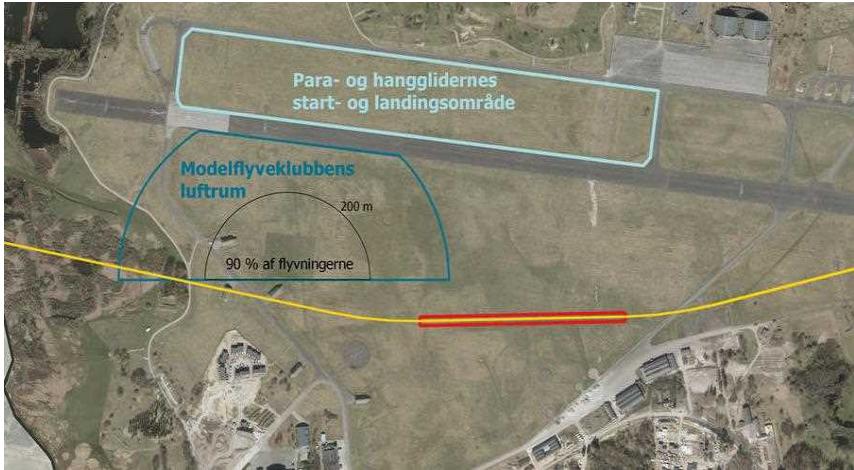
					 <p>Beregningerne viser, at filmhusene sydvest for den ansøgte græsbane og Bringegårdene sydøst for banen vil opleve en maksimal støjbelastning på 80 dB ved start og landing.</p> <p>Selvom den supplerende støjberegning viser en maksimal støjbelastning på mere end 45 dB, så er det <u>ikke</u> det samme som, at Miljøstyrelsens grænseværdi på 45 dB til boliger er overskredet. Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier bestemmes som en gennemsnitsværdi og ikke som en øjebliksmåling, som de 80dB repræsentere.</p>
<p>14. Overskrides de vejledende grænseværdier for luftforurening:</p>				<p>X</p>	<p>Flyvning med veteranflyvene vil udlede CO₂, NO_x og partikler og vil give anledning til luftforurening.</p> <p>De ansøgte flyvninger sker typisk med 160-180 km/t og vil vare fra 10-15 min til max to timer på grund af brændstoftankens størrelse. Hvis der forudsættes, at der årligt gennemføres 200 flyvninger af én times varighed, vil det resultere i en udledning af i alt ca. 18 tons CO₂ pr. år. Det svarer omtrent til, vad én dansker udleder pr. år.</p> <p>Udledningen af NO_x fra fly med stempelmotorer, som er små fly, der flyver på benzin og ikke jet-fuel, er i samme størrelsesorden som udledningen fra moderne biler pr. fløjet/kørt km. Mens udledningen af partikler er ca. 6 gange større.</p> <p>Baseret på samme forudsætning som ovenfor, vil den samlede årlige udledning fra aktiviteterne være ca. 18 kg NO_x og ca. 2,5 kg partikler pr. år. Det svarer til 0,8 % af NO_x og partikeludledningen fra flyvning med stempelmotorfly i Danmark i 2017.</p> <p>Udledningen af CO₂, NO_x og partikler fra flyvningen med veteranflyvene vil være relativt beskedne.</p>
<p>15. Vil anlægget give anledning til vibrationsgener::</p>				<p>X</p>	<p>Der vil ikke være vibrationer forbundet med anlægget, da veteranfly der letter og lander ikke vil give vibrationer.</p>

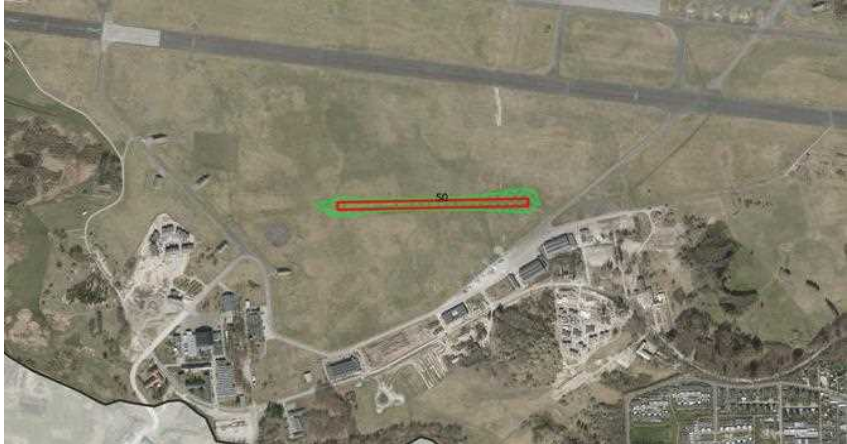
16. Vil anlægget give anledning til støvgener:				X	I anlægsperioden, forventes der ingen støvgener, da banen er etableret. I driftsfasen, kan der forekomme støv fra græsslåning. De nærmeste naboejendomme er beliggende ca. 150 m fra græslandingsbanen, så der forventes ingen støvgener hos omkringboende.
17. Vil anlægget give anledning til lugtgener:				X	
18. Vil anlægget give anledning til lysgener:				X	Der etableres ikke lysanlæg på start- og landingsbanen, og banen vil kun blive benyttet i tidsrummet fra solopgang til solnedgang.
19. Må anlægget forventes at udgøre en særlig risiko for uheld:				X	Anlægget udgør i sig selv ikke en særlig risiko for uheld. Det er oplyst, at der i forbindelse med starter og landinger, er folk fra foreningen til stede for at sikre, at der ikke er personer på start- og landingsbanen, når veteranfly letter og lander. Flyvevejene sker ikke over boliger. Se. Pkt. 8, hvor flyveveje fremgår af figuren.. Veteranflyene er godkendt til kun at flyve i dagslys, dvs. i tidsrummet fra solopgang til solnedgang.
Anlæggets placering					
20. Forudsætter anlægget ændring af den eksisterende arealanvendelse:		(X)			Den ansøgte græslandingsbane ligger på Flyvestationen i landzone og kræver en tilladelse efter planlovens landzonebestemmelser jf. § 35, stk. 1. Flyvestationen er gået fra at være et lukket militært område til i efteråret 2013 at blive åbnet for offentligheden. Området anvendes til rekreative og naturmæssige formål. Anlægget ligger inden for Furesø Kommuneplan 2017, rammeområde 16F3, Friluftsområde omkring landingsbanen, der anvendes til rekreative formål, aktivitetslandskab. Området ligger i ydre grøn kile, og er desuden omfattet af det særlige landsplandirektiv for flyvestationen. Ifølge kommuneplanens rammebestemmelser og landsplandirektivet for flyvestationen skal området forbeholdes overvejende almen, ikke bymæssig friluftsanvendelse. Slettens åbne karakter og områdets karakter som tidligere flyveplads med store befæstede arealer skal fastholdes, ligesom området skal holdes åbent og tilgængeligt for offentligheden med et minimum af publikumshegninger. Landsplandirektivet for Flyvestationen indeholder blandt andet bestemmelser om, at der ikke må etableres støjende friluftsanlæg. Af bemærkninger til landsplandirektivet fremgår, at der ikke må etableres støjende friluftaktiviteter, der kræver miljøgodkendelse. Det er kommunens vurdering at flyvning med op til 400 operationer om året ikke kræver miljøgodkendelse, og at flyvning med op til 400 operationer kan rummes inden for de planmæssige rammer.
21. Forudsætter anlægget ændring af en eksisterende lokalplan for området:				X	Se pkt. 20
22. Forudsætter anlægget ændring af kommuneplanen:				X	Se pkt. 20

23. Indebærer anlægget behov for at begrænse anvendelsen af naboarealer ud over hvad der fremgår af gældende kommune- og lokalplaner:				X	HG2 skal i forbindelse med start og landing på græsbanen sikre, at der ikke er publikum på landingsbanen inden et veteranfly enten lander eller letter.
24. Vil anlægget udgøre en hindring for fremtidig anvendelse af områdets råstoffer og grundvand:				X	Projektet udgør i sig selv ingen hindring for fremtidig anvendelse af områdets råstoffer og grundvand.
25. Indebærer anlægget en mulig påvirkning af sårbare vådområder:				X	
26. Er anlægget tænkt placeret indenfor kystnærhedszonen:				X	
27. Forudsætter anlægget rydning af skov:				X	
28. Vil anlægget være i strid med eller til hinder for etableringen af reservater eller naturparker:				X	
29. Tænkes anlægget placeret i Vadehavsområdet:				X	
30. Kan anlægget påvirke registrerede, beskyttede eller fredede områder – Nationalt: Internationalt (Natura 2000):				X	<p>Start- og landingsbanen etableres på sletten på Flyvestation Værløse nord for helikopterlandingspladsen ud for Hangar 2. Den ønskede landingsbane er etableret, da foreningen efter aftale med Naturstyrelsen, som ejer arealet, har slået græsset og regelmæssigt slår græsset på arealet. En mindre del af landingsbanens vestligste ende er beliggende i et § 3-naturbeskyttet areal, som er registreret som et overdrev, og har en størrelse på ca. 14,5 ha. Det pågældende del af overdrevet vil kun slået 1-2 gange årligt, hvor der tages høslet, i modsætning til den resterende del af start- og landingsbanen som vil blive slået 1-2 gange om ugen. Der er foretaget en naturfaglig vurdering i forhold til, hvor ofte græsset i det §3-beskyttede overdrev må slås. For foreningen er det vigtigt, at landingsbanen har den ønskede længde af sikkerhedsmæssige hensyn, og i den forbindelse er det ikke vigtigt at græsset i den yderste del af banen er slået jævnlige.</p> <p>Det nærmeste Natura 2000-område nr. 139, Øvre Mølleådal, Furesø og Frederiksdal Skov, ligger ca. 1,6 km sydøst for den ønskede start- og landingsbane. Natura 2000-området strækker sig i sin helhed fra den sydlige del af Furesø Kommune omfattende skovarealerne ved Hareskoven op til Furesø og Farum Sø. Natura 2000-området er udpeget op grundlag af tilstedeværelsen af følgende naturtyper og arters levesteder; kransnålalge-sø (3140), brunvandet sø (3160), næringsrig sø (3150), kalkoverdrev (6210), surt overdrev (6230), hængesæk (7140), rigkær (7230) og elle- og askeskov (91E0) samt levesteder for stor kærguldsmed, lys skivevandkalv og ynglefugle som plettet rørvagtel og sortspætte.</p> <p>Det vurderes, at start- og landingsbanen i klippet græs samt flyveaktiviteterne ikke vil medføre en forringelse eller forstyrrelse af naturtyper og bilag IV-arternes levesteder.</p>

<p>Forventes området at rumme beskyttede arter efter bilag IV</p> <p>Forventes området at rumme danske rødlistearter:</p>					<p>Der er observeret flere bilag IV-arter på Flyvestationen. Flagermus er observeret i området omkring bygningerne syd for og langs med den store eksisterende øst-vestgående start- og landingsbane. Det forventes, at flagermusene primært holder til i Bringe Mose, og vil ikke blive forstyrret af flyvningerne i det begrænsede omfang af 400 operationer årligt.</p> <p>Spidssnudet frø er observeret i Bringe Mose, som ligger i den vestlige del af den tidligere flyvestation i forlængelse af den store eksisterende øst-vestgående start- og landingsbane.</p> <p>Der er ingen vandhuller i umiddelbart nærhed af den ansøgte start- og landingsbane.</p> <p>Projektet vil ikke berøre eller påvirke Nature 2000-områder, bilag IV-arter eller danske rødlistearter.</p>
<p>31. Kan anlægget påvirke områder, hvor fastsatte miljøkvalitetsnormer allerede er overskredet:</p> <p>Overfladevand:</p> <p>Grundvand:</p> <p>Naturområder:</p>				<p>X</p> <p>X</p> <p>(X)</p>	<p>Der vil ikke foregå tankning af flyvemaskiner på området, og der vil ikke blive etableret tankningsanlæg og derfor er der ikke risiko for spild af brændstof.</p> <p>Ca. 100 meter af den ansøgte græsbane berører et overdrev beskyttet af naturbeskyttelseslovens §3. Det §3- beskyttede areal har en størrelse på ca. 14,5 ha. Den del af banen som er placeret på det §3- registrerede areal, sikres ved at græsset kun slås 1-2 gange årligt (naturpleje), i modsætning til den resterende del af bane, hvor græsset vil blive slået 1-2 gange om ugen. Det bevirker, at den del af banen vil fremtræde visionelt og funktionsmæssigt som resten af overdrevsarealet. Overdrevet er vist på nedenstående figur.</p>  <p>Der er udført støjberegninger for flyvning med veteranfly på den ønskede bane for at</p>

Boligområder (støj/lys og Luft):				X	<p>vurdere, om boligområderne vil blive belastet med støj over Miljøstyrelsens vejledende støjgrænser.</p> <p>De gennemførte støjberegninger viser overholdelse af Miljøstyrelsens vejledende støjgrænser for boliger.</p> <p>Der er en overskridelse af de vejledende støjgrænser på 50 dB for det rekreative område svarende til et areal på ca. 23.000 m² i et begrænset område lige omkring eller på den etablerede start- og landingsbane. Se udbredelsen af det areal, hvor de vejledende støjgrænser er overskredet på figur i pkt. 38.</p>
32. Tænkes anlægget etableret i et tæt befolket område:				X	<p>Start- og landingsbanen placeres på sletten nord for Hangar 2. Området syd og øst for Hangar 2 bliver til nye boligområder, og boligområdet øst for Hangar 2 er beliggende i en afstand af ca. 150 m, og boligområdet syd for Hangar 2 er beliggende i en afstand af ca. 300-350 m. Vest for start- og landingsbanen er boligområdet Filmhusene beliggende i en afstand af ca. 400 m. Nord for flyvestationen er boligområdet Laanshøj beliggende i en afstand af ca. 800 m.</p> <p>Ind- og udflyvningsveje i forbindelse med start og landing sker ikke over boligbebyggelse.</p> <p>De udførte støjberegninger viser, at de gældende støjgrænser er overholdt ved boligområderne.</p>
33. Kan anlægget påvirke:				X	<p>Flyvestationen udgør en enestående og vigtig fortælling om militærhistorie fra hæren etablerede sig på stedet i 1910. Flyvevåbenet i 1934, tyskernes overtagelse af Flyvestationen under 2. verdenskrig og til den kolde krig, Hvor Flyvestationen udgjorde de østlige tyngdepunkt i luftforsvaret af Danmark.</p> <p>Stedets militære historie er aflæselig overalt i bygninger, anlæg og i deres sammenhæng med landskabet og dets udformning. Hver periode har føjet nye spor til de eksisterende. Mange af bygningerne og anlæggene rummer i sig selv stor kulturhistorisk og/eller arkitektonisk værdi, men er også vigtige dele af det store og helstøbte kulturmiljø, som dannes af Nordlejren, Sydlejren og den store slette herimellem.</p> <p>Projektet medfører ingen nye bygninger og andre konstruktioner, der kan påvirke områdets historiske, kulturelle, æstetiske, arkæologiske værdier / landskabstræk eller geologiske landskabstræk.</p> <p>Etablering af et levende værksted med udstilling af fly og flyvning med veteranfly i begrænset omfang, er et relevant kulturhistorisk supplement til fortællingen om en flyvestation, som har ligget i området siden 1910.</p>
Kendetegn ved den potentielle miljøpåvirkning					
34. Er området, hvor anlægget tænkes placeret, sårbar overfor den forventede miljøpåvirkning:				X	
35. Er der andre anlæg eller aktiviteter i område, der sammen med				(X)	På Flyvestation Værløse er der tidligere givet tilladelse til en modelflyveplads og en start-

<p>det ansøgte medfører en påvirkning af miljøet (Kumulative forhold):</p>					<p>og landingsområde til para- og hanggliderne.</p>  <p>Kortet viser arealet som para- og hanggliderne benytter som start- og landingsbane. Kortet viser også modelflyveklubbens luftrum. Desuden fremgår det luftrum, der ligger inden for en afstand af 200 m fra pilotfeltet, hvor 90 % af flyvningerne med modelfly foregår. Veteranflyenes flyveveje er repræsenteret ved den gule linje.</p> <p>Modelflyvepladsens aktiviteter overholder de vejledende støjgrænser overfor boligerne i området, der er dog en overskridelse af de vejledende støjgrænser for det rekreative område for modelflyveklubbens luft.</p> <p>Par- og hangglidernes aktiviteter vurderes ikke at bidrage til en støjbelastning i området.</p> <p>Veteranflyene vil ved start og landing overflyve den yderste vestlige del af modelflyveklubbens luftrum.</p> <p>Veteranflyene vil ved start og landing bidrage til en overskridelse af de vejledende støjgrænser for det rekreative område, se pkt. 13. De vejledende støjgrænser overholdes overfor boligerne i området.</p> <p>Der vil ske en påvirkning med støj fra både modelflyveklubben og flyvning med veteranfly, men omfanget af veteranflyvningen er så begrænset, at det vurderes, at det ikke vil give en negativ kumulativ påvirkning af miljøet.</p>
<p>36. Er der andre kumulative forhold?</p>				<p>X</p>	
<p>38. Den forventede miljøpåvirknings geografiske udstrækning i areal:</p>					<p>Nedenstående figur viser, at veteranflyene overskrider Miljøstyrelsen vejledende grænseværdier på 50 dB for støj til rekreative områder uden overnatning inden for et areal på ca. 23.000 m².</p>

					 <p>Se desuden pkt.13</p>
39. Omfanget af personer der forventes berørt af miljøpåvirkningen:					Beboerne i både sydlejren og Laanshøj vil kunne høre, at der lander og letter fly fra græslandingsbanen. De vejledende støjgrænser er overholdt overfor alle boliger i området.
40. Vil den forventede miljøpåvirkning række ud over kommunen?				X	Flyene flyver væk fra Flyvestation Værløse og forbi passerende fly vil kunne registreres af beboere i det pågældende flys rute.
41. Vil den forventede miljøpåvirkning berøre nabolande:				X	
42. Forventes miljøpåvirkningerne at kunne være væsentlige – Enkeltvis: Eller samlet:				X	Projektets mulige miljøpåvirkninger vurderes alle at være ubetydelige såvel enkeltvis som samlet set.
43. Må den samlede miljøpåvirkning betegnes som kompleks:				X	
44. Er der stor sandsynlighed for miljøpåvirkningen:				X	Støj vil være en miljøpåvirkning, se pkt. 13. De vejledende støjgrænser overholdes i forhold til boliger, mens der vil være en overskridelse af de vejledende støjgrænser for det rekreative område på og omkring start- og landingsbanen i slået græs. Beregningerne

					viser, at de vejledende grænseværdier er overholdt i resten af det rekreative område. Se pkt. 42
45. Er påvirkningen af miljøet –					Se pkt. 42
Varig:				X	
Hyppig:					
Reversibel:		X			
Konklusion					
Giver resultatet af screeningen anledning til at antage, at det anmeldte projekt vil kunne påvirke miljøet væsentligt, således at der er VVM-pligtigt:				X	<p>Furesø Kommune har screenet projektet med etablering af start- og landingsbane i klippet græs og flyvning med veteranfly fra den tidligere Flyvestation Værløse. Screeningen giver ikke anledning til at antage, at det ansøgte projekt vil påvirke miljøet væsentligt.</p> <p>Det mest betydende miljøforhold i forhold til start- og landingsbanen i slået græs knytter sig til støj og beskyttet §3-natur.</p> <p>De gennemførte støjberegninger viser at Miljøstyrelsens vejledende støjgrænser overholdes overfor områdets boliger, men at der vil ske en overskridelse i det rekreative område på og lidt udenfor selve start- og landingsbane.</p> <p>Selve start- og landingsbanens vestlige del er etableret i og omkranset af §3-natur (overdrev) At veteranflyene lander og letter fra et beskyttet overdrev vurderes ikke at påvirke overdrevet.</p> <p>Der er Furesø Kommune, Center for By og Miljø vurdering, at de forventede miljøpåvirkninger på ovennævnte og øvrige, undersøgte miljøforhold ikke vil være væsentlige hverken hver for sig, samlet set eller i kumulation med de andre aktiviteter i aktivitetslandskabet, defineret som rammeområde 16F3 i Furesø Kommuneplan 2017. Projektet er dermed ikke VVM-pligtigt og kan gennemføres uden VVM-redegørelse og VVM-tilladelse.</p>

Dato: 7. april 2020

Sagsbehandler: