

1 Ikke-teknisk resumé

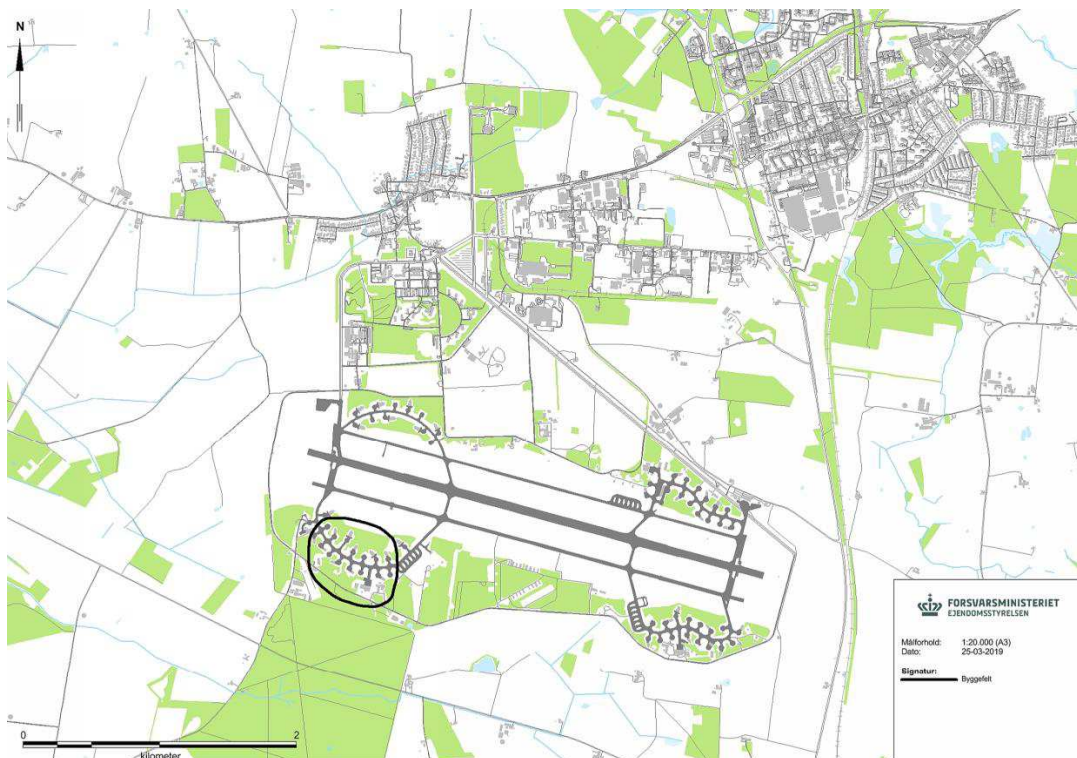
Dette ikke-tekniske resumé skitserer de væsentligste påvirkninger som følge af ændringerne på Flyvestation Skrydstrup og drift af de nye F-35 kampfly samt de forventede konsekvenser for omgivelserne.

1.1 Projektet

Det danske forsvar vil modtage 27 nye F-35A Joint Strike Fighter kampfly. Af disse vil ca. 22 F-35 kampfly forventeligt skulle operere fra Flyvestation Skrydstrup. Det endelige antal fly, som skal operere fra Flyvestation Skrydstrup, er afhængigt af behovet for kampfly i USA til omskoling og uddannelse.

Implementeringen af "Nyt Kampfly Program" betyder samtidig udfasning af de danske F-16 kampfly. Baggrunden for udskiftningen er, at F-16 flyene ved udfasningstidspunktet, har fløjet i mere end 40 år og dermed nærmer sig grænsen for, hvor mange flyvetimer der er tilbage i flyene.

Det forventes, at de sidste F-16 kampfly er udfaset med udgangen af 2024, og at F-35 kampflyene opstarter flyvning i 2023. Tidligere F-16 funktioner vil blive lukket ned, og værkstedsfunktioner mv. for F-35 flyttes over til et nyt kompleks i Flyvestation Skrydstrups sydvestlige område, se Figur 1-1.



Figur 1-1 Flyvestation Skrydstrup med angivelse af projektområde (byggefelt)

Forberedende anlægsarbejder med hovedforsyning, jordarbejder mv. blev igangsat medio 2019, og forventes afsluttet primo 2020. Herefter vil afsluttende anlægsarbejder, herunder opførelse af nye bygninger og hangaretter blive gennemført frem til primo 2023.

1.1.1 Flyoperationer

Udskiftning af flytype vil i mange henseender ikke medføre ændringer i flyveje. Det forventes, at de eksisterende ruter fortsat vil blive anvendt til træningsflyvninger. Flyveruter for F-35 kampflyene vil således stort set blive de samme som anvendes i dag med F-16 kampflyene.

At de eksisterende F-16 kampfly udskiftes med nye F-35 kampfly vil betyde, at støjdbredelse og støjniveauer ændres i forbindelse med ændret frekvens i flyvninger, ændret kildestyrke samt indretningen og placering af hangaretterne.

Ud over de danske jagerflyoperationer gennemføres fortsat udenlandske jagerflyoperationer og øvrige flyoperationer.

1.1.2 F-35 komplekset

Der vil være op til ca. 150 medarbejdere mere på flyvestationen, når F-35 indfasningen er fuldt implementeret. Adgangen til området bliver kontrolleret ved et ydre hegn omkring F-35 komplekset med porte og personkarrusel samt særlige indgange ved taxiveje.

Der etableres 20 hangaretter med plads til de nye kampfly. Hver hangarette etableres med plads til et kampfly. Alle aktive hangaretterne skal udover mandskabsfaciliteter anvendes til mindre reparations- og

vedligeholdelsesopgaver samt påfyldning af brændstof. To af de 20 hangaretter færdigindrettes ikke i forbindelse med projektet, men vil blive brugt til opbevaring af udstyr mv. og vil efterfølgende kunne indrettes til fly. Der etableres støjafskærmning, som udhæng ud over åbningen, ved hangaretternes portåbninger.

1.2 Vand

F-35 komplekset ligger indenfor et område med særlige drikkevandsinteresser (OSD) og nitratfølsomt indvindingsområde, hvor grundvandet i særlig grad skal beskyttes. Spildevand og overfladevand fra Flyvestation Skrydstrup afledes i dag til Skrydstrup Renseanlæg, samletanke, recipienter og til nedsivning.

I F-35 komplekset etableres det samlede afløbsanlæg med tre hovedsystemer til hhv. regnvand, sanitært spildevand og processpildevand.

Generelt ledes alt regnvand fra bygningstage og befæstede arealer til nedsivning i området. I projekteringen af regnvandssystemet indgår LAR (lokal afledning af regnvand) i videst muligt omfang, herunder græsklædte klimaveje, der kan fungere som midlertidige oplag af regnvand i områder, regnvandsbassiner/ nedsivningsområder samt sne-depoter. Med de planlagte LAR-løsninger vil alt overfladevand blive håndteret inden for F-35 komplekset, og der vil ikke blive afledt regnvand til recipient fra F-35 komplekset.

Sanitært spildevand fra bygninger samles og afledes til i pumpebrønd og føres til det eksisterende offentlige renseanlæg placeret på flyvestationen (Skrydstrup Renseanlæg). De bygninger, der hidtil har afledt sanitært spildevand til nedsivningsanlæg, vil blive fjernet og anlægget nedlagt.

Der etableres et inddampningsanlæg til behandling af processpildevand fra afløb i værksteder, maler- og vedligeholdelsesdokke, hangaretter samt vand fra skylning og vask af fly. I anlægget fordampes spildevandet, hvorefter dampen kondenseres. Herved opnås rensset vand, der genbruges på flyvestationen og et restprodukt, der bortskaffes som farligt affald til flyvestationens miljøplads. Der vil således ikke være afledning af processpildevand fra F-35 komplekset til kloak, vandløb eller lign.

Samlet vurderes det, at etablering af F-35 komplekset vil medføre forbedringer i forhold til flyvestationens påvirkning af vandmiljøet fordi:

- > Nedsivning af husspildevand fra de eksisterende bygninger i området, der nedrives, ophører.
- > Mængden af processpildevand, der afledes til Skrydstrup Renseanlæg, vil falde fordi processpildevand fra F-35 komplekset behandles i inddampningsanlæg og genbruges.
- > Etableringen af en lang række LAR løsninger i F-35 komplekset vil betyde at afledningen af vand til vandløb mindskes og belastningen herpå tilsvarende reduceres.

1.2.1 Ændret drift på flyvestationens øvrige område

I forbindelse med projektet vil der ske ændringer i den øvrige drift, dels i de bygninger, der bliver nedrevet for at gøre plads til F-35 komplekset, dels flytning af aktiviteter, som bliver neddrolet som

følge af F-16 kampflyenes udfasning eller overført til det nye F-35 kompleks. Værkstedsaktiviteter i flyvestationens 500-kompleks og brug af F-16 flysimulator vil i takt med etableringen og indfasningen af nye kampfly i F-35 komplekset blive gradvist udfaset. Parallelt med disse ændringer vil bygningsmassen i 500-komplekset blive frigivet til andre formål, der dog ikke er kendte på tidspunktet for denne miljøvurdering.

1.2.2 Projektalternativer

Placeringen af F-35 komplekset bliver i et andet område på flyvestationen end oprindeligt planlagt. Det skyldes, at Forsvarsministeriet efter et stærkt ønske fra lokale beboere har undersøgt en række alternative placeringer for at mindske støjgenerne fra den såkaldte terminalstøj fra hangar- og værkstedsområdet mest muligt. Støjberegninger i den indledende fase viste, at det foreslåede byggefelt er det optimale område i forhold til at reducere sådanne støjgener. Endvidere er der tale om en bedre løsning i forhold til operationelle hensyn, da en samlet placering i nærhed af landingsbanerne giver bedst mulighed for at understøtte den daglige flyvning, mindske transporttid og optimere logistiske aktiviteter.

1.2.3 Referencescenarie

Referencescenariet, også kaldet 0-alternativet, er den situation, der benyttes som sammenligningsgrundlag for at vurdere, hvilke påvirkninger projektet medfører. Referencescenariet er i denne henseende den situation, hvor de eksisterende F-16 kampfly ikke erstattes af F-35 kampfly, og hvor F-35 komplekset ikke etableres. Det vil sige, at vurderingen af miljøpåvirkningen af projektet er en vurdering af forskellen mellem den situation, hvor projektet er realiseret i år 2027, og den situation, hvor de nuværende forhold er fremskrevet til 2027.

1.3 Befolkning og menneskers sundhed

Miljøpåvirkninger i forhold til befolkning og menneskers sundhed er forbundet med støj, vejtrafik og rekreative forhold.

1.3.1 Anlægsfasen

I anlægsperioden fra 2019 – 2023 vil der være kørsel til og fra byggepladsen med tunge transportere med op til 1.000 køretøjer i perioden med mest belastning. Det antages, at hoveddelen af trafikken vil komme fra syd, hvor trafikken er meget begrænset, og i anlægsperioden kan trafikken i perioder, kortvarigt blive fordoblet. Trafikken vurderes ikke at give problemer i forhold til sikkerhed og fremkommelighed, men støjen fra anlægstrafikken kan påvirke de nærmeste boliger.

1.3.2 Driftsfasen

Støjbelastningen i driftsfasen deles op i flystøj og terminalstøj.

Flystøj

For flystøj anvendes et gennemsnit af flyoperationer pr. døgn til beregning af en middelværdi L_{DEN} , der er en sammenvejning af støjen i dag-, aften-, og natperioden.

Herudover er der for boliger og rekreative områder med overnatning en grænseværdi for den maksimale støj et fly må påføre omgivelserne om natten L_{Amax} . For Forsvaret gælder det, at de har nogle særlige forpligtelser i forhold til afvisningsberedskab ved suverænitetshævdelse, humanitære indsatser, redningsaktioner og lign. Støjen fra denne type opgaver er grundet de særlige betingelser ikke omfattet af miljøgodkendelsespligt og dermed omfattet af regulering iht. støjgrænseværdier. Støjudbredelsen fra sådanne flyvninger indgår derfor normalt ikke i støjberegningen. Forsvarsministeriet har dog valgt at beregne flystøj, hvor de flyvninger, der efter reglerne er undtaget for regulering, alligevel er medtaget, fordi det svarer til det, beboerne i området vil opleve. Dette illustreres i de fire scenarier kaldet 1A og 1B, som er for flyvninger med F-16 kampfly hhv. uden og med afvisningsberedskab og 2A og 2B som er det tilsvarende for F-35 flyvninger.

Resultaterne fra de fire scenarier, to for F-16 og to for F-35 er vist på støjbelastningskort (støjisokurver) og der er derefter lavet en optælling af antal støjbelastede boliger og illustreret de største støjniveauer ved boliger.

Med indfasningen af F-35 kampflyet ændres antallet af støjbelastede boliger i forhold de nuværende forhold med F-16 kampflyet. Det gælder uanset om flyvninger, der er undtaget for regulering medregnes.

Ændringerne kan opsummeres til:

- > 466 flere boliger vil være belastet af støj over grænseværdien for L_{DEN} , når flyvninger undtaget regulering ikke indgår i beregningen (A-scenarie). Når alle flyvninger medregnes (B-scenarie), vil 708 flere boliger blive belastet.
- > For maksimalværdier L_{Amax} vil der ske en stigning i antallet af boliger i intervallet 80-85 dB L_{Amax} for A-scenariet men et stort fald i B-scenariet. Dette skyldes, at enkelte flyvninger med afvisningsberedskabet for F-16 kampflyet i scenarie 1B berører en hel del boliger mod øst. De tilsvarende flyvninger med F-35 kampflyet i scenarie 2B berører ikke disse boligområder tilsvarende, da F-35 kampfly stiger hurtigere efter start. Afvisningsberedskabet udgør dog kun et fåtal af flyvningerne. I intervallet 85-90 dB L_{Amax} vil der ske en stigning i antallet af boliger i begge scenarier. Dette gælder også for B-scenariet i intervallet 90-95 dB L_{Amax} . Til gengæld sker der et fald i antal boliger, der belastes over 95 dB L_{Amax} dog med en væsentlig undtagelse da 9 boliger vil opleve en maksimal støjeksponering på mere end 110 dB. Dette gælder i både A- og B-scenariet.

Tabel 1-1 Største støjniveauer ved boliger. Scenarie 1A og 1B er referencescenarie for F-16, hhv. uden og med afvisningsberedskab, 2A og 2B er for F-35 hhv. uden og med afvisningsberedskab.

Støjindikator	Scenarie 1A (F-16)	Scenarie 1B (F-16)	Scenarie 2A (F-35)	Scenarie 2B (F-35)
Største L_{DEN} i boligområder m.m. (Vejledende støjgrænse 55 dB)	57 dB	57 dB	61 dB	62 dB
Største overskridelse af den vejledende støjgrænse for L_{DEN} i boligområder m.m.	2 dB	2 dB	6 dB	7 dB
Største L_{DEN} ved spredt bebyggelse i det åbne land (Vejledende støjgrænse 60 dB)	72 dB	72 dB	72 dB	73 dB
Største overskridelse af den vejledende støjgrænse for L_{DEN} ved spredt bebyggelse i det åbne land	12 dB	12 dB	12 dB	13 dB

Støjindikator	Scenarie 1A (F-16)	Scenarie 1B (F-16)	Scenarie 2A (F-35)	Scenarie 2B (F-35)
Største $L_{Amax,nat}$ i boligområder m.m. (Tilstræbt max. 80 dB)	101 dB	101 dB	99 dB	101 dB
Største overskridelse af den tilstræbte max. $L_{Amax,nat}$ i boligområder m.m.	21 dB	21 dB	19 dB	21 dB
Største $L_{Amax,nat}$ ved spredt bebyggelse i det åbne land (Ingen grænse)	110 dB	110 dB	114 dB	114 dB
Største $L_{Amax,nat,taxi}$ i boligområder m.m. (Tilstræbt max. 70 dB)	64 dB	64 dB	63 dB	63 dB
Største overskridelse af den tilstræbte max. $L_{Amax,nat,taxi}$ i boligområder m.m.	-	-	-	-

Terminalstøj

Støjbelastningen fra terminalaktiviteter omfatter støj fra samtlige støjklender på flyvestationen, som kan have indflydelse på den eksterne støjbelastning, bortset fra flyvning. Støjklenderne dækker udover opstart af flyene også over aktiviteter forbundet med drift af flyvestationen såsom værkstedsaktiviteter, afkast fra skorsten, ventilation og interne transporter mv. Terminalstøjen er beregnet i referencepunkter placeret ved de nærmeste boliger omkring flyvestationen. Der er i alt udpeget 141 referencepunkter, som dækker alle typer områder (spredt bebyggelse, boliger og rekreative områder m.m.) omkring Flyvestationen.

Beregninger viser, at der sker overskridelser af de vejledende grænseværdier for terminalstøj (jf. Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier for ekstern støj fra virksomheder 5/1984) i både referencescenariet og i projektscenariet. Overskridelserne i referencescenariet i både dag-, aften og natperioden stammer hovedsagligt fra aktiviteterne forbundet med opstart og accelerationstest mens overskridelserne fra projektscenariet primært stammer fra opstart af F-35 i aften og natperioden.

Samlet viser beregningerne, at overskridelserne af de vejledende grænseværdier for terminalstøj i både dag-, aften- og natperioden vil være mindre, når F-35 kampflyet indføres. Dette på trods af, at F-35 kampfly støjer mere end F-16 kampfly under opstartsprocedure. Reduktionen skyldes tiltagene med støjdemping med støjskærme og -volde i F-35 komplekset. Desuden vil der ikke ske accelerationstest af F-35 kampfly som for F-16, og dermed udgår den støjkilde, der i reference- og overgangsscenarierne med F-16 er årsag til de største overskridelser af støjgrænserne i dagperioden.

1.3.3 Biologisk mangfoldighed, naturtyper og -arter

Natura 2000

Natura 2000 områder er et netværk af særlig værdifuld natur i EU. Områderne skal bevare og beskytte naturtyper og vilde dyre- og plantearter, som er sjældne, truede eller karakteristiske for EU-landene. De nærmeste Natura 2000 områder er Mandbjerg Skov samt Pamhule Skov og Stevning Dam. Der er over 5 km fra projektområdet til disse områder, og på grund af afstanden vurderes det, at anlægsfasen vil have en ubetydelig påvirkning.

I driftsfasen vil der, som i dag, være en støjpåvirkning af Natura 2000-områder, men det vurderes, at projektet ikke vil medføre væsentlig påvirkning af udpegningsgrundlaget for de Natura 2000-områder,

som ligger nærmest Flyvestation Skrydstrup, herunder beskyttede fuglearter i Pamhule Skov og Stevning Dam.

Bilag IV arter

Der er ikke kendskab til yngle- eller rasteområder for internationalt beskyttede arter (såkaldt bilag IV-arter) indenfor projektområdet, og det konkluderes, at projektet ikke vil medføre nogen påvirkning af bilag IV-arters yngle- og rasteområder. Samtidig vurderes det, at anlægsarbejdet i øvrigt ikke vil påvirke områdets økologiske funktionalitet for bilag IV-arter, hvis sådanne arter mod forventning forekommer i området.

I driftsfasen vil der være en støjpåvirkning af f.eks. flagermus, der er sammenlignelig med i dag. På den baggrund vurderes det, at der ikke vil ske en ændring i bilag IV-arternes mulighed for at anvende området sammenlignet med i dag, og der vil dermed ikke være nogen påvirkning af evt. yngle- og rasteområder.

Beskyttede naturtyper

Der er ikke registreret beskyttede naturtyper indenfor projektområdet, og anlægsarbejdet vil i øvrigt ikke medføre en påvirkning af beskyttet natur. Grundet afstanden til nærmeste areal med en beskyttet naturtype vurderes det, at der i anlægsfasen heller ikke vil kunne være en påvirkning af naturtypens tilstand.

Ammoniakkfølsom skov

Emission af NO_x fra lastbiler og entreprenørmaskiner i anlægsfasen vurderes ikke at være af et omfang eller varighed, hvor det kan påvirke tilstanden af den potentielt ammoniakkfølsomme skov (Bevtoft Plantage) væsentligt. Påvirkningen er derfor ubetydelig.

I driftsfasen vil der være en moderat påvirkning af Bevtoft Plantage som følge af kvælstofdeposition, da påvirkningen er permanent i flyenes levetid. Da den samlede kvælstofdeposition i plantagen fortsat er lavere end den øvre grænseværdi i tålegrænseintervallet, så vurderes det dog samtidig, at skiftet fra F-16 kampfly til F-35 kampfly kun vil medføre en mindre, ikke væsentlig, ændring i plantagens tilstand, samt at der ikke vil være behov for afværgetiltag.

Fredskov og skovbyggelinje

Anlægsfasen omfatter fældning af fredskov, hvortil der er givet tilladelse. Herudover er der ryddet et mindre areal til den midlertidige adgangsvej, hvilket dog vurderes som en mindre påvirkning af plantagen, da de berørte træer er forholdsvis unge (ca. 14 år), og da det ryddede areal tilplantes igen efter endt anlægsarbejde.

De nye flyfaciliteter, jordvolde mm placeres indenfor skovbyggelinjen for Bevtoft Plantage, men grundet projektområdets placering på Flyvestation Skrydstrups område, så er det ikke i et område, hvor offentligheden har indblik til skovbrynet. Af denne grund vurderes ændringen ikke at udgøre en væsentlig påvirkning. Samlet set vurderes påvirkningen dog at være moderat, da den er af længere varighed, men der vurderes ikke at være behov for afværgetiltag. I driftsfasen vil der ikke ske en påvirkning af fredskov, og forhold vedrørende skovbyggelinjen afklares i anlægsfasen.

1.3.4 Jordarealer og jordbund

F-35 komplekset etableres på et areal indenfor flyvestationens eget område. Området er i dag delvist bebygget og delvist på grønt areal. Ud fra oplysninger om nuværende og tidligere aktiviteter i området vurderes det, at området kan være forurenet, og en del af den jord som opgraves i forbindelse med anlægsarbejdet, kan således være forurenet.

I forbindelse med anlæggelse af de nye hangaretter, veje og støjvolde, vil der være behov for håndtering af større mængder jord. Eventuel overskudsjord vil, så vidt muligt, søges anvendt internt på området. Dog skal der benyttes større mængder jord til etablering af støjvoldene og byggemodning, og det kan derfor blive nødvendigt at køre jord ind til området udefra. Det er hensigten at bruge blandt andet lettere forurenet jord til voldanlæggene og der er ved opbygningen af disse indarbejdet tiltag til sikring mod forurening af jord og grundvand.

I driftsfasen vil der være oplag af olie til nødgeneratorer, smøremidler mv. Der er truffet foranstaltninger ved placeringen af oplag, mv. på en måde, så der ikke er øget risiko for forurening af jord og grundvand fra de nye anlæg.

1.4 Luft og klima

I anlægsfasen kan der forekomme lokale påvirkninger, som følge af støj fra byggearbejdet, transport og oplagring af materiale mv. Der kan derudover forekomme emissioner fra kørende materiel. I driftsfasen forventes de nye F-35 kampfly, at kunne påvirke luftkvaliteten i mindre grad og i lokalt omfang. I forhold til klimatiske faktorer, forventes projektet ikke at medføre væsentlig øget udledning af drivhusgasser og klimatiske faktorer er ikke vurderet nærmere.

I anlægsfasen kan arbejdet medføre støvgener i nærområdet fra byggearbejdet, transport og oplagring af materiale mv. Generelt vil støv, der spredes i omgivelserne, lægge sig på overflader inden for en radius på 500 m fra kilden. Det er meget sjældent, at der opleves støvgener uden for en radius på 1 km. Det kan dog ikke udelukkes, at der særligt ved boligen Savværksvej 10 på grund af den kortere afstand i perioder kan forekomme støvgener fra transport og anlægsarbejde. Almindeligvis vil støvgener blive reduceret ved anvendelse af afværgeforanstaltninger, såsom vanding, køreplader, afvask af maskiner mv.

I driftsfasen vil der være luftforurening fra flyvning, værksteder, tankanlæg og energianlæg.

Luftforurening fra flyvning afhænger af flyvemønster, hyppighed, opstartsprocedure, brændstofforbrug mv. Det vurderes, at den lokale belastning vil være forbundet med flyenes opstart. Luftforureningen fra flyvning vurderes i forhold til EU's luftkvalitetskriterier, hvor der er fastsat grænser for kvælstofoxider, svovldioxid og partikler. De nyeste oversigter over luftkvaliteten i Danmark, der udarbejdes af Nationalt Center for Miljø og Energi viser, at kvælstofoxider og partikler ligger under luftkvalitetskriterierne. Der er ikke tilsvarende opgørelse for svovloxider, men svovlindholdet i jetfuel ligger generelt lavt, og samlet vurderes det, at der ikke vil være væsentlig ændring i luftforureningen fra flyvning og dermed heller ikke ændringer i den lokale luftkvalitet. Påvirkningen fra Nyt Kampfly Projekt på luftkvalitet er derfor ubetydelig.

Grænseværdier for udledning af miljøfremmede stoffer forventes at kunne overholdes med god margin for malerianlæg, energianlæg og øvrige værkstedsprocesser. Der forventes ikke lugtgener fra projektet,

da håndtering af brændstof koncentrerer omkring hangareterne og ikke som tidligere i det åbne, ligeledes er opstartsprocessen for motorer med det nye F-35 kompleks flyttet længere væk fra bymæssig beboelse.

1.5 Materielle goder

Projektet vil have en moderat positiv påvirkning på materielle goder i forhold til beskæftigelse, både direkte samt indirekte via følgeerhverv, særligt i anlægsfasen, men også i driftsfasen.

Der er udført litteraturstudie for så vidt angår flystøjs effekt på huspriser og resultaterne tyder på, at effekten af flystøj er et fald i boligpriserne, der ligger i intervallet 0,5-1,1 % pr. dB stigning i flystøjen. Effekten på huspriser kan i de konkrete tilfælde ikke kvantificeres uden en afdækning af niveauforskellen før/efter og den oplevede forskel i støjeksponering. Derudover kan den subjektivt oplevede genevirkning variere afhængig af, hvornår støjeksponeringen forekommer (opfattelsen og geneniveauet af flyvning om natten og i weekender er oftest større end på andre tidspunkter).

Ifølge et litteraturstudie udført af Institut for Husdyrvidenskab ved Aarhus Universitet, vedlagt som bilag, kan flystøj fra F-35 potentielt have en påvirkning på husdyr i besætninger i nærheden af flyvestationen i form af en akut reaktion, men effekten vil afhænge af dyreart og de konkrete forhold i besætningerne. Aarhus Universitet påpeger, at der ud fra støjniveauerne alene ikke er grund til at antage, at der er væsentlig forskel på støjpåvirkningen fra F-16 og F-35, men understreger, at der er andre faktorer (frekvens, hyppighed og forudsigelighed), der kan spille ind. Ydermere mangler der generelt viden på området.

1.6 Kulturarv og arkæologi

Projektområdet rummer ikke arealer af kulturhistorisk værdi eller arkæologisk interesse fredninger, kendte fortidsminder eller beskyttede sten- og jorddiger.

Det vurderes, at det planlagte projekt ikke vil have væsentlig negativ påvirkning på kulturhistoriske interesser eller tilstandsændringer på fredede fortidsminder. I anlægsfasen vil der ske gennembrud af et beskyttet jord- og stendige, men vejen bliver fjernet og diget retableret efter afslutning på anlægsfasen, forventeligt ved udgangen af 2023. Påvirkningen er derfor forbigående.

Fortidsminder indenfor projektområdet er blevet katalogiseret ved den arkæologiske undersøgelse, og arealet er frigivet til anlægsarbejder.

I driftsfasen vil der ikke ske ændringer af fortidsminder eller påvirkning af øvrige kulturhistoriske interesser.

Projektet vil samlet set kun have mindre, forbigående påvirkning på kulturhistoriske interesser.

1.7 Landskab

Det nye F-35 kompleks vil potentielt være synligt fra randbebyggelsen i den vestlige del af Skrydstrup og kan medføre en ændring af udsigten over det åbne landskab.

Der er udarbejdet visualiseringer af projektet fra seks punkter, der vurderes at være repræsentative for den landskabelige påvirkning i området, fra steder, hvor anlægget kan ses. De seks fotopunkter er:

- 1 Lilholtvej ved Vojens Lufthavn
- 2 Plantagevej øst for Bevtøft Plantage
- 3 Plantagevej vest for Bevtøft Plantage
- 4 Savværksvej
- 5 Smedagervej
- 6 Ribevej vest for Skrydstrup by

Selv om landskabet er fladt og forholdsvis sårbart overfor nye bebyggelser, herunder store tekniske anlæg, vil F-35 komplekset ikke være synlig fra fotostandpunkt 1 – 4 på grund af placeringen bag læhegn og plantager.

F-35 komplekset vil kun være synligt i landskabet fra fotostandpunkt 5 og 6, hvilket vil sige fra eksisterende bebyggelse vest for Skrydstrup. Da landskabet på disse punkter ligger i omtrent samme højde som projektområdet, der kun ligger et par meter lavere i terrænet, vil det medvirke til, at anlægget sløres bag den eksisterende, spredte beplantning. Det vil dog stadig kunne ses fra de to punkter.

Det konkluderes, at en realisering af projektet vil medføre en moderat påvirkning af landskabet. Idet den nærmeste bebyggelse er placeret i en relativt stor afstand fra projektområdet, vil det nye anlæg ikke opleves som dominerende i landskabet, fordi den placeres i sammenhæng med det eksisterende anlæg.

1.8 Afværgeforanstaltninger

Projektet indeholder i sig selv afværgeforanstaltninger, der skal sikre, at negative påvirkninger af miljøet begrænses mest muligt. I oversigten nedenfor er indarbejdede afværgeforanstaltninger samt forslag til supplerende afværgeforanstaltninger kort angivet.

Flystøj og terminalstøj

- > Indarbejdede foranstaltninger:
 - > Der flyves med et miljøtilpasset flyvemønster.
 - > Mest mulig natflyvning gennemføres i aftenperioden (inden kl. 22).
 - > De tre mest trafikerede måneder er marts, april og november, som ligger udenfor sommerperioden.
 - > Placeringen af de nye anlæg er optimalt i forhold til at reducere støjgener.
 - > Støjafskærmning (støjvolde) omkring hangarettet.
 - > Støjafskærmning over de aktive hangaretters portåbninger.
- > Forslag til supplerende foranstaltninger flystøj
 - > Kompensationsordning for de mest støjudsatte naboer. Udgangspunktet for kompensationsordningen er støjsikring af boliger eller tilbud om frivilligt opkøb afhængigt af omfanget af støjbelastningen.

- > Forslag til supplerende foranstaltninger terminalstøj
Flytning af damprensning af køretøjer til et område med større afstand til boliger.

Biologisk mangfoldighed, naturtyper og arter

- > Indarbejdede foranstaltninger:
 - > Ingen.
- > Forslag til supplerende foranstaltninger
 - > Rydning af træer i forbindelse med byggemodning bør optimalt ske i perioden fra 1. september til 31. oktober for at undgå fuglenes yngletid.
 - > Evt. tilplantning af areal i Bevtøft Plantage, der ryddes til adgangsvej, efter endt anlægsarbejde

Jordarealer og jordbund

- > Indarbejdede foranstaltninger:
 - > Tildækning af forurennet jord med ren jord på ubefæstede arealer for at undgå fysisk kontakt.
 - > Markering af overgang mellem ren og forurennet jord udlægges med markeringsnet eller geotekstil.
- > Forslag til supplerende foranstaltninger
 - > Ingen.

Vand

- > Indarbejdede foranstaltninger:
 - > Miljøplan for anlægsarbejdet med beskrivelse af forholdsregler i forbindelse med uheld i anlægsfasen.
 - > Lokal afledning af regnvand (LAR løsninger), der mindsker afledning af overfladevand til recipienter.
 - > Inddampningsanlæg til behandling af processpildevand.
- > Forslag til supplerende foranstaltninger
 - > Ingen.

Luft og klima

- > Indarbejdede foranstaltninger:
 - > Begrænsning af støvgener ved renholdelse og evt. befugtning af arbejdsarealer i tørre perioder samt befugtning eller overdækning af oplag af materialer.
 - > Evt. hastighedsbegrænsning især i meget tørre perioder er en mulighed. Lokalt omkring flyvestationen er der hastighedssænkning til 20 km/h.
- > Forslag til supplerende foranstaltninger
 - > Ingen.

Materielle goder

Der foreslås ikke afværgeforanstaltninger udover det, der er nævnt under flystøj og terminalstøj.

Kulturarv og arkæologi

Der foreslås ikke afværgeforanstaltninger.

Landskab

Der foreslås ikke afværgeforanstaltninger.

1.9 Overvågning

I det omfang projektet kan have væsentlige påvirkninger på miljøet, skal miljørapporten indeholde et program for overvågninger af disse. Der er for en række af de nævnte miljøtemaer en række eksisterende overvågningsordninger, der forventes at kunne anvendes ligesom der er emner, hvor regulering vil ske som i andet regi f.eks. ved en anlægslov.

Flystøj

Støj fra F-35 kampfly vil reguleres særskilt i anlægslov. Det forventes at overvågningstiltag vil indgå som en del af kompensationsmodellen og som en del af reguleringen heri.

Terminalstøj

Støj fra F-35 kompleksets terminalaktiviteter vil reguleres i anlægslov, og det er derfor vurderet, at der ikke er behov for særskilt overvågning.

Biologisk mangfoldighed, naturtyper og arter

Forsvarsministeriets drifts- og plejeplaner varetager forsvarets overvågning og der foreslås ingen særskilt overvågning indenfor emnet biologisk mangfoldighed, naturtyper og arter.

Jordarealer og jordbund

Der foreslås ikke overvågning. Forhold vedrørende forurenede jord herunder genanvendelse af forurenede jord vil indgå som en del af anlægsloven og overvågning vil reguleres heraf samt via tilladelser til håndtering af forurenede jord.

Vand

Driften af inddampningsanlægget forventes reguleret ved miljøgodkendelsen og der foreslås ingen særskilt overvågning af øvrige forhold vedrørende vand.

Luft og klima

Såfremt der i anlægsfasen opleves gener fra diffuse emissioner (støv mv.) kan der udarbejdes tiltag til dæmpning af disse som beskrevet under afværgeforanstaltninger. Der er ikke vurderet at være behov for overvågning i forbindelse med anlægsfasen.

Emissioner til luften fra F-35 komplekset vil være reguleret af vilkår i flyvestationens miljøgodkendelse. Der foreslås derfor ingen særskilt overvågning.

Materielle goder

Det er ikke på det nuværende vidensgrundlag muligt at vurdere, om der vil være en påvirkning på husdyr som følge af Nyt Kampfly Program og derfor ikke muligt at identificere evt. overvågningsforslag.

Kulturarv og arkæologi

Der foreslås ikke overvågning.

Landskab

Der foreslås ikke overvågning.