

Bilag 2 til Miljøstyrelsens afgørelse om VVM pligt/myndighedsvurdering

Høringsnotat af høring afholdt den 30. april 2018:

- Myndighedshøring af Allerød Kommune
- Orienterende høring af borgere med ejendom beliggende nærmest projektområdet

| Høringsvar | Bygherrens bemærkning | Miljøstyrelsens bemærkninger |
|---|---|--|
| Høringsvar nr. 1: Allerød Kommune | | |
| Byggepladsvand kan skade miljøforholdene i Kajerød Å, som den eksisterende regnvandsledning udleder til. Kajerød Å er et målsat vandløb. Der bør redegøres for evt. risiko ved udledning af byggepladsvand i anlægsperioden. Der kan stilles vilkår i miljøgodkendelsen, der håndterer dette. | Spildevand fra Skurby pumpes til nærmeste spildevandsbrønd på grunden | Det er oplyst af bygherren, at der etableres dræn omkring hele banen som føres til en ny olieudskiller og et nyt rense- og forsinkelsesbassin (et BST-bassin). Dræn og bassin etableres som det første, således at også overfladevandet i anlægsfasen bliver renset og ledt ud herigennem. Yderligere om overfladevandsvandsprojektet ses nedenfor. |
| Vi forventer at overfladevandet fra banen kan sidestilles med almindeligt belastet vejvand. NMKN har i flere tilfælde peget på, at BAT for rensning af vejvand er åbent, vådt bassin. Der bør redegøres for, hvorfor der ikke anvendes BAT til rensning af overfladevandet fra banen. Der er ansøgt om forsinkelse til 55 l/s. Der er ikke redegjort tilstrækkeligt for, at en udledning på 55 l/s tager hensyn til kapaciteten i den eksisterende regnvandsledning samt kapaciteten i Kajerød Å. | Der er fremsendt revideret projekt, hvor BAT bassin etableres. | Allerød Kommune har med mail af 23. august 2018 oplyst, at kommunen har modtaget projektet og på det grundlag frafalder bemærkninger vedr. rensning og udledning af overfladevandet fra banen. Miljøstyrelsen lægger til grund for afgørelsen, at bortskaffelse af spildevand fra projektområdet vil foregå i overensstemmelse med kommunes krav. |

| Høringssvar | Bygherrens bemærkning | Miljøstyrelsens bemærkninger |
|--|---|--|
| <p>Ifølge vejledning er grænseværdi for dagtimerne områdetype 5 – 45 dB</p> <p>Ifølge vejledning er grænseværdi for aftentimerne områdetype 5 – 40 dB</p> | | <p>Miljøstyrelsen er enig heri. Det er disse grænseværdier, der indgår i støjvurderingerne vedhæftet bygherrens ansøgning, samt i grundlaget for styrelsens afgørelse.</p> |
| <p>I Byggefasen skal der også sikres at §3 arealerne ikke beskadiges.</p> | <p>§3 områder vil blive afskærmet med byggepladshegn således at det sikres at oplag og maskine kørsel ikke finder sted i disse områder.</p> | <p>Dette forhold fremgår også af bygherrens projektbeskrivelse og udgør dermed en forudsætning for styrelsens afgørelse.</p> |
| <p>Den udledte volumenstrøm afhænger ikke af bassinets opmagasineringsskapacitet (volumen) men af afløbet fra bassinet. Hvis afløbet er tilstrækkeligt stort, vil der ikke ske opmagasinering/forsinkelse i bassinet. Kommunen forstår derfor ikke MSTs konklusion?</p> <p>Der er ansøgt om forsinkelse til 55 l/s. Der er ikke i forhold til kommunens oplysninger redegjort tilstrækkeligt for, at en udledning på 55 l/s ikke vil medføre en hydraulisk påvirkning af Kajerød Å.</p> <p>I kommunens spildevandsplan er angivet, at der <u>for den eksisterende udledning</u> skal etableres et bassin til forsinkelse i forbindelse med udløbet af hensyn til den hydrauliske kapacitet i Kajerød Å, og det forventes at der vil blive stillet krav om forsinkelse til 2 l/s/red.ha. Det vil være hensigtsmæssigt, at denne forsinkelseskapacitet etableres i forbindelse med at systemet ændres, hvorved den nødvendige bassinkapacitet vil blive en del større end ansøgt. Dertil kommer evt. volumen til rensning (se nedenfor).</p> | <p>Der er fremsendt revideret projekt, hvor BAT bassin etableres. Allerød kommune frafalder bemærkninger vedr. rensning og udledning af overfladevandet fra banen. Jf. mail af 23.08.2018</p> | <p>Allerød Kommune har med mail af 23. august 2018 oplyst, at kommunen har modtaget projektet og på det grundlag frafalder bemærkninger vedr. rensning og udledning af overfladevandet fra banen.</p> <p>Miljøstyrelsen lægger til grund for afgørelsen, at bortskaffelse af spildevand fra projektområdet vil foregå i overensstemmelse med det forelagte projekt og i henhold til kommunes tilladelse.</p> |

| Høringssvar | Bygherrens bemærkning | Miljøstyrelsens bemærkninger |
|--|---|--|
| Af ansøgningsmaterialet fremgår, at overfladevandet bliver rensed i sandfang og olieudskiller. NMKN har i flere tilfælde peget på, at BAT for rensning af vejvand er åbent, vådt bassin. Der bør redegøres for, hvorfor der ikke anvendes BAT. Der er ændringer til bestående afledning af regnvand både i anlægs- og driftsfasen. | Der er fremsendt revideret projekt, hvor BAT bassin etableres. Allerød kommune frafalder bemærkninger vedr. rensning og udledning af overfladevandet fra banen. Jf. mail af 23.08.2018 | Allerød Kommune har med mail af 23. august 2018 oplyst, at kommunen har modtaget projektet og på det grundlag frafalder bemærkninger vedr. rensning og udledning af overfladevandet fra banen. Miljøstyrelsen lægger til grund for afgørelsen, at bortskaffelse af spildevand fra projektområdet vil foregå i overensstemmelse med kommunes krav. |
| <i>Miljøstyrelsens konklusion til Høringssvar nr. 1</i> | | <i>De påpegede spildevandsforhold tages til efterretning og indarbejdes i myndighedsscreeningsskemaet.</i> |
| <p>Høringssvar nr. 2 a: Ellen C. Jørgensen og Søren Christensen, Stenhøjgårdsvej 80, 3460 Birkerød + 41 andre medunderskivende husstande i Birkerød og Allerød (modtaget den 14. maj 2018)</p> <p>Høringssvar nr. 6: Drabæksvej Ejerlaug</p> | | |
| <p><u>Drabæksvej Ejerlaug</u> mener ikke at oplysningerne i screeningsskemaet er retvisende og kan danne grundlag for Miljøstyrelsens afgørelse og henviser til høringssvaret fra Ellen C. Jørgensen og Søren Christensen (Stenhøjgårdsvej 80, 2360 Birkerød) – her benævnet også Høringssvar 2, som er opsummeret i teksten nedenfor.</p> <p>I <u>høringssvaret 2a</u> fra maj 2018 er følgende anført:</p> <p>I støjrapporten angives, at støjniveauet vil være på 39,7 Lr dB i tidsrummet 18-22 ved</p> | <p>Støjniveauet baseres ikke på målinger over 1 time. Den referenceperiode, der relateres til er på 1 time, idet der skal dokumenteres støjbelastningen i den mest støjbelastende time i perioden kl. 18-22 på hverdage.</p> <p>En støjbelastning på 39,7 dB(A) fremkommet ved en effektiv drift på 60%, ville ved 100% drift give en støjbelastning på 41,5 dB(A). Det vil altså sige, at med drift i 100% af tiden vil støjbelastningen ikke komme over 41,5 dB(A).</p> | <p>Vi er enige med borgerne i, at støjberegninger og reguleringen af støj generelt er særdeles fagteknisk tung og kan være svært forståelig for den brede befolkning.</p> <p>Miljøstyrelsen har imidlertid udgivet en række vejledninger, som er rettet såvel myndigheder, virksomheder og den brede befolkning, hvor de forskellige begreb, der anvendes på støjområdet, er defineret og forklaret.</p> |

| Høringssvar | Bygherrens bemærkning | Miljøstyrelsens bemærkninger |
|--|---|--|
| <p>referencepunkt RP2, Stenhøjgårdsvej/Birkerød. De teoretisk angivne støjniveau er baseret på "målinger" over 1 time. Af støjrapporten fremgår det, at Forsvaret vil udnytte motorbanen med 60%. Den beregningsmetode betyder, at der i 40% af tiden ingen støj vil være, mens der i 60% af tiden kan være et støjniveau op til 66 dB.</p> <p>Idet høringsmaterialet skrives til almindelige borgere, finder vi ikke kommunikationsformen tilstrækkelig forklarende.</p> <p>Det kan ikke forudsættes, at almindelige borgere har en sådan specialiseret indsigt i støjberegninger, at man kan forstå de reelle støjmæssige konsekvenser – eksempelvis at støjen i perioder kan være op til 66 dB eller mere afhængig af den aktuelle anvendelse af motorbanen - og således væsentligt forskelligt fra det, der umiddelbart fremgår af støjrapporten.</p> <p>De fleste borgere, der læser støjrapporten, vil sandsynligvis få det indtryk, at støjniveauet vil være på 38-40 dB, men i realiteten – og efter motorbanen er anlagt - opleve støj på 66 dB eller mere. Dermed overraskende højt i relation til normale forventelige støjniveauer i villakvarterer.</p> | <p>Hvordan de 66 dB fremkommer, er uvist.</p> | <p>Vejledningerne omfatter desuden klare regler for, hvordan støjberegninger skal udføres, hvordan beregnings- og/eller måleresultaterne skal fortolkes, og hvordan disse forhold skal indgå i myndighedernes behandling af sager, som omhandler støj fra forskellige aktiviteter i samfundet.</p> <p>Disse vejledninger er rettet såvel virksomheder, myndigheder og borgere og er tilgængelige på miljøstyrelsens hjemmeside www.mst.dk via dette link:</p> <p>https://mst.dk/luft-stoej/stoej/regler-love-og-direktiver-om-stoej/oversigt-over-vejledninger/</p> <p>Miljøstyrelsen kan for så vidt angår den konkrete svar konstatere, at bygherrens støjberegninger og vurderingen af resultaterne følger anvisningerne i disse vejledninger. Specifikt i forhold til korrektion for driftstid henvises til reglerne og beregningsmetoden beskrevet i styrelsens Vejledning nr. 5/1993, afsnit 5.2.2. På det grundlag kan styrelsens konstatere, at bygherrens beregning, jf. kommentaren i kolonnen til venstre, er korrekt.</p> |
| <p>Støjrapporten er alene baseret på teoretiske beregninger. Der er ikke foretaget afprøvninger på</p> | <p>Definitionen på en impuls er: "En impuls er den bratte begyndelse af en lyd". For objektivt at afgøre, om der er tale om</p> | <p>Miljøstyrelsen har gennemgået støjrapporten og konstateret, at den opfylder kravene i</p> |

| Høringssvar | Bygherrens bemærkning | Miljøstyrelsens bemærkninger |
|--|--|---|
| <p>lokationen. Således tages der ikke højde for eksempelvis refleksioner fra bygninger og heller ikke de allerede forekomne støjkloder i området. Rapporten udgør en isoleret og teoretisk betragtning uden at indarbejde de faktuelle forhold. Det betyder, at de oplevede støjforhold meget vel kan være væsentligt anderledes end dem rapporten umiddelbart giver indtryk for.</p> <p>I rapportens punkt 7.1. om støjens karakter forudsættes det, at støjen ikke indeholder impulser eller toner, der udløser et tillæg på 5dB til det beregnede støjniveau iflg. Miljøstyrelsen vejledninger. I støjrapportens bilag 3 fremgår de anvendte lydeffekter for IKK og PMV køretøjer.</p> <p>Alene for IKK køretøjer stiger støjniveauet fra 92,2 db i tomgang til 127,7 db ved acceleration. Altså en stigning på 35,5 db. En sådan væsentlig støjforøgelse må nødvendigvis opfattes som en "impuls". Yderligere er støj ved frekvenser under 63 Hz ikke omfattet af støjberegningen (se bilag 3), hvilket er meget væsentligt ved store og tunge køretøjer som IKK og PMV. Eksempelvis ses af bilag 3, at støjniveauet er langt højere ved lave frekvenser under 120 Hz end ved højere frekvenser. Vi må konkludere, at der i høj grad vil være tale om et afbrudt</p> | <p>impulser, som udløser et tillæg, skal det vurderes om der ved modtageren vil kunne optræde impulskomponenter i støjen, som vil kunne udløse et tillæg. Til vurdering af dette indgår både impulsens tydelighed, samt om impulserne er karakteristiske for driften.</p> <p>Vurderingen af om en impuls kan give tillæg, afhænger desuden væsentligt af stejlheden af impulsen. Det er således ikke forskellen mellem lydeffekterne som er afgørende for om der skal tildeles impulstillæg.</p> <p>Rapporten forudsætter ikke "kontinuerligt støjniveau" men at støjen er sammensat af: "<i>Acceleration forlæns</i>", "<i>Acceleration baglæns</i>", "<i>Konstant lav fart</i>", "<i>Konstant normal fart</i>", "<i>Konstant høj fart</i>" og "<i>Tomgang</i>".</p> | <p>gældende støjvejledninger fra Miljøstyrelsen, jf. svaret ovenfor.</p> <p>De nærmere omstændigheder og regler for hvornår, der skal gives et tillæg på 5 dB til støjniveauet fremgår af Støjvejledningen, Vejledning nr. 5/1984. Tillægget gives for enten tydelig hørbare toner eller for impulser. Tydelig hørbare toner kan forekomme fra fx ventilationsanlæg, pumper, elektriske motorer, mens impulser kan skyldes fx nitning, bankning, ventilåbning, tryklufblæsning o. lign. Ingen af disse aktiviteter forekommer på det her omhandlede anlæg, hvorfor der heller ikke foreligger grundlag til at kræve, at der skal regnes med et 5 dB-tillæg.</p> |
| <p>Det anføres, at der vil blive opført en støjvold omkring anlægget. Af støjrapporten fremgår det, at den planlagte støjvold på 3 meter i højden kun vil reducere støjniveauet marginalt.</p> | <p>Beregningerne er gennemset, og resultaterne er korrekte.</p> <p>Effekten af en støjvold afhænger ikke kun af højden men i lige så høj grad af afstandene</p> | <p>Støjvolden skulle oprindeligt afskærme for støjen fra kørsel med IKK i aftenperioden. Projektet er siden hen ændret og i det foreliggende projekt bliver der ikke kørt med IKK på banen uden for dagtimerne. Volden har</p> |

| Høringssvar | Bygherrens bemærkning | Miljøstyrelsens bemærkninger |
|--|---|---|
| <p>Eksempelvis reduceres støjen på hverdage kl 18-22 for referencepunktet RP2 (Stenhøjgårdsvej) alene med 1,3 dB. Der må være fejl i enten støjrapporten eftersom en støjvold med på 3 meter (i højden) må formodes af reducere støjen væsentligt mere, eller også er intentionen med støjvolden anderledes. Vi synes ikke argumentationen er konsistent og under alle omstændigheder mener vi, at en støjafskærmning skal reducere støjniveauet markant mere end 1,3 dB for at give mening</p> | <p>mellem volden og kilderne og afstanden til referencepunkterne.</p> <p>Intentionen for volden er både for at reducere støjen samt afskærmning således områdets beboere synsmæssigt ikke bliver generet af øvelser på styrebremse banen.</p> <p>I de oprindelige støjberegninger fra 2016, hvor der var indregnet kørsel med IKK om aftenen, var der en lille overskridelse af grænseværdierne om aftenen, og det var derfor nødvendigt at opføre en støjvold. Efterfølgende blev det vurderet, at det ikke var nødvendigt at køre med IKK om aftenen, hvilket gjorde at støjvolden egentlig ikke var nødvendig. Det blev dog besluttet at bibeholde støjvolden, dels af hensyn til den støjdæmpende effekt, dels for at skærme mod indblik.</p> | <p>derfor ikke længere nogen støjmæssig funktion, men bygherren har valgt at beholde den af synsmæssige hensyn. Det har Miljøstyrelsen ikke bemærkninger til.</p> |
| <p>Støjrapporten forholder sig ikke til kumulerede støjef effekter. Altså det forhold, at der kan være andre støjkilder til stede samtidig med støjen fra motorbanen. I realiteten er der allerede andre støjkilder i området herunder bilstøj fra Kongevejen (som tydeligt kan høres på eks. Stenhøjgårdsvej helt oppe fra Høveltegaard), Forsvarets kørsel med køretøjer og kampvogne på øvelsesarealet, skydninger på øvelsesarealet samt lav overflyvning med helikopter hen over øvelses-areale. Med andre ord er</p> | <p>Som angivet i projektbeskrivelsen vil det være den samme pulje køretøjer, der benyttes på øvelsesterrænet og styre-bremsebanen, og der vil derfor ikke ske en forøgelse i antal køretøjer. Derimod vil kørsel på styre-bremsebanen betyde en mindre støjbelastning, da der etableres støj dæmpning på banen.</p> <p>Støj beregningerne, hvor der ikke benyttes IKK om aftenen, viser at støjen på intet tidspunkt er over 35 dB ved boligerne i referencepunkterne.</p> | <p>Bygherrens svar er dækkende. Miljøstyrelsen har ikke yderligere bemærkninger til de fremførte synspunkter.</p> |

| Høringssvar | Bygherrens bemærkning | Miljøstyrelsens bemærkninger |
|--|--|---|
| <p>der mange støjkilder der gør, at det samlede støjniveau bliver ganske voldsomt og at støjniveauet kun forværres med motorbanen. Dette forhold er ikke indarbejdet i screeningskemaet, men skal af indlysende årsager inkluderes for at et komplet billede af støjforholdene indgår som grundlag for beslutning om en VVM undersøgelse. Spørgsmålet om kumulerede effekter er omfattet af Miljøstyrelsens bekendtgørelse af lov om miljøvurdering af planer og programmer og af konkrete projekter (VVM). Det fremgår af bekendtgørelsen, at der er pligt til at inddrage andre forhold og vurderinger med henblik på at klargøre kumulerede effekter. Vi mener, at den øvrige og meget omfattende aktivitet på Høvelte øvelsesområdet, støj fra Kongevejen, helikopterflyvning m.v. repræsenterer sådanne andre forhold og dermed skal inkluderes i screeningsmaterialet. Disse andre forhold er ikke inddraget i screenings-materialet, som bekendtgørelsen foreskriver.</p> | <p>Vi vurderer således ikke at styre-bremsebanen vil bidrage til kumulerede støjef effekter.</p> <p>Aktiviteter fra luftfartøjer, herunder helikoptere, er kun reguleret med antal dage, aftener og nætter om året. Jf. "Bekendtgørelse om støjregulering af forsvarrets øvelsespladser og skyde- øvelsестerræner", for Høvelte er dette 20 dage, 5 aftener og 5 nætter. Der er således ingen støjberegninger, der viser hvor meget disse flyvninger støjer i øvelsesområder. Den gældende støjkonsekvenszone er kun baseret på beregning af støj fra våben.</p> | |
| <p>Opsummerende ser vi støjrapporten som tendentiøs og et partsindlæg, der alene har til formål at fremme Forsvarets interesser og ikke almenvellets. Rapporten indeholder alene teoretisk beregninger og man tager ikke de lokale forhold i betragtning, herunder de eksisterende støjkilder som primært kommer fra Forsvarets eget brug af øvelsesområdet. Den tegner langt fra det fulde billede af støjniveauet. Man skjuler de reelle resultater i støjtekniske termer, som den almindelige borger ikke har nogen mulighed for at gennemskue konsekvensen af. Støjrapporten kan således ikke udgøre et fyldestgørende</p> | <p>Nærværende undersøgelse vurderer alene den forventede støjpåvirkning i omgivelserne fra aktiviteterne på styre- og bremsebanen, med udgangspunkt i den forventede aktivitet på banen. Beregningerne tager desuden hensyn til de lokale forhold i form af topografien og terrænet, samt at der regnes med let medvind til samtlige referencepunkter. Beregninger er udført jvnf. Vejledning fra Miljøstyrelsen nr. 5 1995 Beregning af ekstern støj fra Virksomheder.</p> | <p>Miljøstyrelsen konstaterer, at bygherrens støjberegninger og støjvurderinger er udført i overensstemmelse med anvisningerne i de gældende støjvejledninger og med udgangspunkt i den drift af banen, som anført i projektbeskrivelsen. Styrelsen kan på det grundlag konstatere at de beregnede støjniveauer uden for Forsvarets arealer vil ligge under 32 dB(A), dvs. over 8 dB under den vejledende grænseværdi for støjbidrag i aftentimerne, som er dimensionerende for anlæggets støjemission.</p> |

| Høringssvar | Bygherrens bemærkning | Miljøstyrelsens bemærkninger |
|--|--|---|
| <p>beslutningsgrundlag for, om der skal foretages en VVM undersøgelse eller ej.</p> | <p>De øvrige aktiviteter på området reguleres efter andre regler, hvor støjberegningen beregnes efter andre metoder. De kan derfor ikke umiddelbart sammenlignes.</p> <p>Det skal dog nævnes, at Sjælsø Skydebane som ligger på arealet, netop er blevet støjdæmpet, og overholder alle krav til skydebaner.</p> | <p>Støjbidraget fra det heromhandlede anlæg er således uden nogen væsentlig betydning for støjniveauet ved boligerne i området, hverken i sig selv eller i kumulation med de øvrige støjkilder i området.</p> <p>Det er i øvrigt tale om en aktivitet, der er led i forsvarrets øvelsesaktiviteter, og som foregår inden for Forsvarets øveterræn med de selv samme køretøjer, som der normalt øves med inden for øveterrænet.</p> <p>Miljøstyrelsen besigtigede området den 2. april 2019. Ved besigtigelsen blev konstateret, at terrænet tydeligt bærer præg af, at der bliver kørt i området med forskellige tunge køretøjer.</p> <p>Ved besigtigelsen kunne der endvidere konstateres, at der er forholdsvis meget begrænset indsyn fra de omkringliggende boliger og boligområder til det sted, anlægget ønskes placeret. Efter etablering af volden og reetablering af beplantningen vil indsynet til øveområdet blive endda mindre, end det er i dag.</p> |
| <p>Det anføres i screeningskemaet, at Forsvarets udnyttelse af øvelsesområdet ikke vil blive øget i forbindelse med kørebanen. Vi kan ikke forstå den argumentation. Der er tale om et ny-anlæg, der</p> | <p>Mandskabet skal i forbindelse med deres træning lære at føre de forskellige militære køretøjer både i terræn og på vej. Træning på vej foregår på Styre-bremsebanen.</p> | <p>Vurderingen af hvorvidt et projekt skal underkastes en miljøvurderingsproces sker på baggrund af beskrivelsen af det konkrete projekt og ud fra en række kriterier, der er</p> |

| Høringssvar | Bygherrens bemærkning | Miljøstyrelsens bemærkninger |
|--|--|---|
| <p>tjener et helt andet formål end at foretage øvelser i det åbne terræn. Motorbanens formål er at træne personel i kørsel med Forsvarets køretøjer under kontrollerede forhold – det vil sige på en bane med fast underlag i modsætning til kørsel under kamptræning i det åbne land. Umiddelbart kan træning på motorbane næppe kompensere for behovet for træning i det åbne terræn. Dermed forventes etableringen af motorbanen at øge anvendelsen af det samlede øvelsesområde og dermed også en øget støjpåvirkning.</p> <p>Såfremt Forsvaret virkelig mener, at der ikke vil ske en øget udnyttelse af øvelsesområdet ifm. anlæg af motorbanen, må Forsvaret redegøre for, hvilke reduktioner af øvelserne i det åbne terræn, som Forsvaret påtænker at gennemføre som ”kompensation”. Dette forhold finder vi væsentligt at få belyst eftersom screeningskemaet på første side under projektbeskrivelse udtrykker, at: ”Banen forventes anvendt stort set hver dag af forskellige enheder under Forsvarsministeriet”. Med andre ord må vi forvente en betragtelig reduktion af Forsvarets øvrige udnyttelse af øvelsesanlægget såfremt motorbanen anlægges. Indtil en sådan redegørelse foreligger, kan vi ikke andet end opfatte motorbaneanlægget som en udvidet udnyttelse af øvelsesområdet.</p> <p>Hvis det ikke er mulig for Forsvaret at fremkomme med en sådan redegørelse, bør der sættes spørgsmålstegn ved udsagnets validitet om uændrede udnyttelsesgrad af øvelsesområdet. Således bortfalder et</p> | <p>Det er således den samme pulje køretøjer der benyttes til terræn og bane, og der sker ikke en forøget brug af køretøjer.</p> <p>Banen vil blive brugt op til 150 dage om året og i op til 3 timer pr. dag, hvilket er i overensstemmelse med antal dage der er tilladt for øvelsesterrænet jvnf. ”Bekendtgørelse om støjregulering af forsvarets øvelsespladser og skyde-øvelsesterræner”</p> | <p>opstillet i loven. Det er således det konkrete projekt, der bliver vurderet og den oplyste indretning og drift af anlægget, herunder af hvilke typer af køretøjer kører på banen, hvornår og hvor længe ad gangen er en forudsætning for den afgørelse VVM-myndigheden træffer for det enkelte projekt. Disse forudsætninger er bindende for bygherren og kontrolleres og ved behov håndhæves af tilsynsmyndigheden, som i dette tilfælde er Allerød Kommune.</p> <p>Det følger heraf, at når der i ansøgningen er oplyst, at der kun køres på denne bane med de køretøjer, der i forvejen findes i området, er det denne oplysning, der bliver lagt til grund for afgørelsen. Det indebærer derfor også, at de selv samme køretøjer heller ikke kan køre andre steder i området, på selv samme tid. Det er tale om et åbenlyst forhold, som ikke kræver yderligere redegørelse.</p> <p>Det fremgår herudover af ansøgningen, at den samlede anvendelse af køretøjerne fortsat vil opfylde forudsætningerne, der er lagt til grund for støjreguleringen for Forsvarets område ved Høvelte, jf. bekendtgørelse nr. 1732 af 21. december 2015. Det er Allerød Kommune, som ifølge bekendtgørelsen fører tilsyn med, at disse forhold er overholdt.</p> |

| Høringssvar | Bygherrens bemærkning | Miljøstyrelsens bemærkninger |
|--|--|---|
| <p>af de væsentligste argumenter for, at der ikke skal foretages en VVM undersøgelse.</p> | | |
| <p>I screeningskemaet angives endvidere at banen placeres "i midten af øvelsesområdet" og det er underforstået, at det så er "godt". I realiteten anlægges motorbanen på det højeste punkt i området med en beliggenhed på ca. 50 meter over havets overflade. Referencepunkterne RP2 (Stenhøjgårdsvej) og RP1 (Drabæksvej) ligger henholdsvis kun 33 og 31 meter over havets overflade. Med andre ord vil der være fuld spredning af støjen til de omtalte større beboelsesområder, og der er absolut ingen afskærmning i det naturlige terræn i området. Vi synes ikke, det er tillidsvækkende, at dette væsentlige forhold ikke behandles yderligere i screeningskemaet.</p> | <p>De topografiske forhold er medtaget i beregningerne. En evt. øget støj på grund af højdeforskelle mellem støjkilde og modtager indgår derfor i de beregnede støjbelastninger ved alle referencepunkter.</p> | <p>Miljøstyrelsen har ikke supplerende bemærkninger hertil.</p> |
| <p>I screeningskemaet beskrives endvidere, at øvelsesområdet også rummer Sjælsø Skydebaner. Det skal fra vores side bemærkes, at netop Forsvarets anvendelse af Sjælsø Skydebane har været til debat i årevis. Der har været foretaget adskillige støjmålinger, som dokumenterer væsentlige negative støjpåvirkninger for de omkringliggende boligområder. Sagen blev afsluttet med en afgørelse fra Natur og Miljøankenævnet af 24. april 2015, hvor vi fik medhold på samtlige klageområder. Herefter pålagde en miljøgodkendelse Forsvaret at overdække skydebanen, såfremt de fortsat ville anvende skydebanen. Denne overdækning - med en omkostning op mod 20-30 mio. kr. - er nu ved at blive gennemført. Vi har således erfaringer for, at Forsvarets ansøgninger "går til kanten"</p> | <p>Det har ikke relevans for denne sag.</p> | <p>Det omtalte sagsforløb og de omstændigheder, der har været gældende der, kan ikke læges til grund ved behandlingen af den heromhandlede sag, da der ikke foreligger nogen tilknytning de to sager imellem.</p> |

| Høringssvar | Bygherrens bemærkning | Miljøstyrelsens bemærkninger |
|---|---|--|
| <p>og ikke beskriver sagens miljø- og nabopåvirkninger på et fyldestgørende og fuldt sagligt niveau.</p> | | |
| <p>Det anføres i screeningskemaet, at lugtgener vurderes at være minimale. Spørgsmålet er hvordan man er kommet frem til den konklusion?</p> <p>IKK køretøjer, der skal anvendes på kørebanen, er udstyret med en Scania V8 DSI 14 motor på 750 hk. En almindelig personbil er typisk udstyret med en 4 cylinder-motor på max. 100 hk. Det betyder, at køretøjerne på banen vil være mere end 7 gange kraftigere end normale køretøjer. Samtidig vil køretøjerne på motorbanen skulle foretage en kraftig acceleration fra 0 km/t til op mod 70 km/t (IKK maks. hastighed) på en meget kort bane (220 meter). Det vil naturligvis medføre en ganske kraftig udledning af affaldsstoffer.</p> <p>Det er naturligvis korrekt, at vi er i nærheden har Kongevejen, men kørslen her foregår jo med almindelige køretøjer, og der er ikke nær samme kraftige acceleration foretaget af tunge køretøjer, som tilfældet vil være på motorbanen. Vi mener derfor, at luftforureningen vil være mærkbar ifm. motorbanen.</p> <p>Bemærkningerne i screeningskemaet om, at luftgenerne vil være minimale er i bedste fald udokumenterede og i værste fald forkerte. Derfor bør dette forhold undersøges nærmere i en VVM undersøgelse.</p> | <p>Ved kørsel på bane er køretøjerne mindre belastet end i terrænet, hvilket giver mindre emissioner end ved terrænkørsel.</p> <p>Køretøjer med højest emission (IKK og PMV) kører kun en af gangen på banen.</p> <p>Generelt for indkøb af køretøjer fremgår følgende af Forsvarets Miljø- og energistrategi 2016-2020</p> <ul style="list-style-type: none"> • Fra 2016 gennemføres udbudsprojekter, som skal mindske miljøbelastningen fra køretøjer. • Substitution af miljø- og klimabelastende stoffer skal være en del af indkøbsproceduren fra 2018. En indledende analyse skal fastlægge indsatsområder i forhold til substitution af disse stoffer. | <p>Der køres med kun et køretøj ad gangen og banen ligger i åben terræn med gode spredningsforhold og i en afstand på over 600 m til boliger. Dertil kommer, at der også i dag i området forekommer øvekørsel med den samme type køretøjer, uden at det har givet anledning til generende lugt. Kørsel i terræn giver, jf. teksten i kolonnen tv., anledning til højere emissioner til luften, end kørsel på fast underlag.</p> <p>Det er på det grundlag miljøstyrelsens vurdering, at øvekørslen på banen ikke vil give anledning til øget luftforurening uden for Forsvarets areal.</p> |

| Høringssvar | Bygherrens bemærkning | Miljøstyrelsens bemærkninger |
|--|---|--|
| <p>Det fremgår af screeningskemaet, at der skal opsættes 20 belyningsstandere på hver 3 meter, hvilket naturligvis vil give anledning til en visuel forurening. Kraftige belyningsstandere medfører oftest en kraftig refleksion/udstråling, selv om de peges ind mod et anlæg.</p> <p>Forholdet skærpes af, at motorbanen og hermed lyssætningen placeres på det højeste punkt i området. For beboere i området vil belyningsstanderne således ikke opleves som 3 meter høje, men reelt som langt højere – og sammen med refleksion/udstråling vil de lysforurene mere.</p> <p>Det havde været relevant, at oplyse den påtænkende belyningseffekt, om man planlægger skærmede lysarmaturer, samt hvorledes refleksion/udstråling tænkes forhindret.</p> | <p>Lysstandere er pullerter som er placeret på vold med lyskilde 2m over styrebremsebane og er orienteringslys, Der er lysstyring på styre/bremsebanen. Således at der uden for brugstiden er slukket.</p> <p>Voldene omkring banen er 3m højde, dette gør at pullerter ikke kan ses.</p> | <p>Jævnført bygherrens beskrivelse af belyningen i kolonnen til venstre samt det faktum, at banen som hovedregel anvendes i dagtimerne, hvor belyning ikke er nødvendig, vurderer Miljøstyrelsen ikke, at lys fra banen vil kunne give anledning til væsentlige gener uden for Forsvarets areal.</p> |
| <p><i>Miljøstyrelsens konklusion til høringssvar nr. 2a og 6</i></p> | | <p><i>Det er Miljøstyrelsens samlede vurdering, at høringssvarene 2a og 6 ikke giver anledning til ændringer i forhold til den oprindelige screening.</i></p> |
| <p>Høringssvar 2b: Søren Christensen, Stenhøjgårdsvej 80, 3460 Birkerød + 2 andre borgere i Birkerød (Modtaget den 7. marts 2019)</p> | | |
| <p>I <u>tillægshøringssvaret 2b</u> fra marts 2019 er følgende anført:</p> | <p>Af støjrapporten fremgår det, at der vil kunne være aktivitet på banen på hverdage i tidsrummet kl. 08-22. Det fremgår ligeledes at der kun vil være aktivitet 3 gang 1 time om dagen med samlet 6 køretøjer, og det fremgår</p> | <p>Miljøstyrelsen har udmeldt en række vejledninger på støjområdet, som bl.a. indeholder klare regler for, hvordan støjberegninger skal udføres, hvordan beregnings- og/eller måleresultaterne skal</p> |

| Høringssvar | Bygherrens bemærkning | Miljøstyrelsens bemærkninger |
|--|---|--|
| <p>Som nævnt i vores bemærkning af 14. maj 2018 har Forsvaret valgt at anvende en gennemsnits-betragtning ved støjberegningen.</p> <p>Gennemsnittet beregnes over 1 time, 4, 7 eller 8 timer. Forsvaret angiver selv en anvendelsesgrad på 60% for motorbanen, men det fremgår ikke om denne anvendelsesgrad er over 1 time eller en anden tidsperiode.</p> <p>I princippet betyder det altså, at støjen kan blive væsentlig højere i de perioder, hvor banen udnyttes af køretøjerne, netop fordi der er "stille" den resterende tid.</p> <p>Beregningsmetoden betyder også, at man kan "justere" anvendelsen af motorbanen, for dermed at opnå et støjniveau under grænseværdierne. Alene af den grund finder vi beregningsmetoden yderst problematiske. 2</p> <p>Som naboer til en eventuel kommende motorbane er vi ikke kun interesserede i de gennemsnitlige betragtninger Forsvaret gør sig.</p> <p>Vi er faktisk mere interesserede i støjniveauet fra de "peaks" eller "impulser", der naturligt vil fremkomme, når køretøjerne accelerer, bremses eller kører normalt, da dette har stor betydning for hvordan støjen reelt opleves af naboerne til motorbanen.</p> <p>(...)</p> | <p>at den effektive driftstid på anlægget er sat til 60% i anvendelsesperioden.</p> <p>Alle beregninger er gennemført efter de regler, som gælder for beregning og dokumentation af de eksterne støjforhold. Som det fremgår af Miljøstyrelsens vejledninger, varighedskorrigeres støjbelastningerne efter hvor lang tid aktiviteten varer i forhold til referenceperioden. Såfremt støjen fra styre- og bremsebanen indeholdt impulsagtig støj, ville der have været foretaget vurderinger af dette, men det er ikke tilfældet. Impulser, som kan have indflydelse på den samlede støjbelastning i omgivelserne, kan eksempelvis være på en skotplads, hvor metal aftippes og klippes, eller på et skibsværft, hvor der hamres på skibsskrog.</p> <p>Dette er faktisk forkert! Der fremgår ingen steder i rapporten, at der støjen skulle dæmpes med 22 dB fra banen til RP2. Fakta er, at der i</p> | <p>fortolkes, og hvordan disse forhold skal indgå i myndighedernes behandling af sager, som omhandler støj fra forskellige aktiviteter i samfundet.</p> <p>Disse vejledninger er rettet såvel virksomheder, myndigheder og borgere og er tilgængelige på miljøstyrelsens hjemmeside www.mst.dk via dette link:</p> <p>https://mst.dk/luft-stoej/stoej/regler-love-og-direktiver-om-stoej/oversigt-over-vejledninger/</p> <p>Miljøstyrelsen kan for så vidt angår den konkrete sag konstatere, at bygherrens støjberegninger og vurderingen af resultaterne følger anvisningerne i disse vejledninger.</p> <p>Specifikt i forhold til korrektion for driftstid henvises til reglerne og beregningsmetoden beskrevet i styrelsens Vejledning nr. 5/1993, afsnit 5.2.2. På det grundlag er styrelsen enig bygherrens kommentarer herom.</p> <p>De nærmere omstændigheder og regler for hvornår støjen kan karakteriseres for at indeholde impulser og hvornår der skal gives et tillæg på 5 dB til støjniveauet fremgår tydeligt af støjvejledningen, Miljøstyrelsens Vejledning nr. 5/1984. Tillægget gives for enten tydelig hørbar tone eller for impulser. Tydelig</p> |

| Høringssvar | Bygherrens bemærkning | Miljøstyrelsens bemærkninger |
|---|---|---|
| <p>Forsvarets egen støjrapport fremgår dels hvor meget IKK og PMV køretøjerne støjer og dels hvor meget støjen dæmpes fra det teoretiske målepunkt på motorbanen og til nabo-målepunkterne, eksempelvis ved Stenhøjgårdsvej 63 beliggende ca. 800 meter fra motorbanen. Det fremgår således af støjrapporten, at støjen dæmpes med 22 dB over dette terræn fra motorbane til målepunktet ved Stenhøjgårdsvej. (...)</p> <p>Der er i øvrigt ikke taget højde for vestenvind, der sandsynligvis vil forværre situationen.</p> | <p>RP2 vil være en støjbelastning på 32,8 dB i dagperioden på hverdage og 34,3 dB i aftenperioden på hverdage. Hvordan man kan konkludere at der dermed er en dæmpning fra kilden til modtager på 22 dB, mangler dokumentation. Det vil jo svare til, at der kun skulle være en lydeffekt ved banen svarende til 55-56 dB.</p> <p>Dette er ligeledes faktisk forkert. Den fælles-nordiske beregningsmetode, som anvendes ved beregning af ekstern støj, tager hensyn til let medvind til samtlige referencepunkter.</p> | <p>hørbare toner kan forekomme fra fx ventilationsanlæg, pumper, elektriske motorer, mens impulser kan skyldes fx nitning, bankning, ventilåbning, tryklufblæsning, hamring o. lign. Ingen af disse aktiviteter forekommer på det her omhandlede anlæg, hvorfor der heller ikke foreligger grundlag til at kræve, at der skal regnes med et 5 dB-tillæg. Impulser er, som tidligere angivet her i dokumentet, bratforekommende højlyde af særdeles kort varighed. Acceleration eller bremsning af den her type køretøjer opfylder på ingen måde kriterierne og kan derfor ikke karakteriseres som impulser.</p> |
| <p><i>Miljøstyrelsens konklusion til høringssvar nr. 2b</i></p> | | <p><i>Det er Miljøstyrelsens samlede vurdering, at høringssvarene 2b ikke giver anledning til ændringer i forhold til den oprindelige screening.</i></p> |
| <p>Høringssvar nr. 3: Grete og Jørgen Jessen, Drabæksvej 6, 3450 Allerød</p> | | |
| <p>Nu er anvendelsen af skydebaner og køretøjstræning begrænset meget og optræder meget diffust stedmæssigt og tidsmæssigt. Derimod er der i de seneste måneder dag og nat indført timelange og meget støjende helikopterøvelser henover det fredede område og over vore beboelser. Støjen er så stærk, at sovende børn</p> | <p>Som angivet i screeningsskemaet (projektbeskrivelse) vil det være den samme pulje køretøjer, der benyttes på øvelsesterrænet og styre-bremsebanen, og der vil derfor ikke ske en forøgelse i antal køretøjer.</p> | <p>Miljøstyrelsen kan konstatere, at det ansøgte er en aktivitet, der er led i forsvarets øvelsesaktiviteter, og som foregår inden for Forsvarets øveterræn med de selv samme køretøjer, som der normalt øves med inden for øveterrænet.</p> |

| Høringssvar | Bygherrens bemærkning | Miljøstyrelsens bemærkninger |
|---|---|--|
| <p>vækkes ved den. Man har endvidere netop nu bedt om at kunne fordoble aktiviteten!</p> <p>Tanken om at samle kørslen på et sted og gennemføre langvarige kørselstræninger på alle tider af dag og aften er meget problematisk. Ovenikøbet på en langstrakt bane, hvor støjvold ikke dæmper fra de omtrent 225 m fjerne støjkilder ved banens ender, hvor der netop er behov for støjdannende opbremsninger og accelerationer. Lydbølgerne går usvækket henover voldene, når støjkilden er så fjern. Derved bliver støjen koncentreret i retningerne mod Birkerød og Blovstrød, så generne bliver størst mulige for os omboende.</p> <p>Vi kender nu støj fra Kongevejen, fra bilerne kører mellem Høveltevej og Blovstrød, samt motorstøj fra Sjælsmarkvej. Det påfører os lejlighedsvist en meget ubehagelig brummen. Der vil med den påtænkte øvelsesbane blive påført dag- og aftenlang kontinuerlig støj fra det højeste punkt i det fredede område mellem Birkerød og Blovstrød. Selv om den kun er af størrelsesorden 40 db, vil det blive uacceptabelt.</p> <p>Vor anbefaling vil være at fordele øvelserne på de for beboerne fjernest liggende steder i militærets område, som det sker i dag.</p> <p>Vi er bekendt med, at det påtænkte areal til øvelseskørebanen kan udnyttes til militærets formål, selv om det ligger i det fredede område. Det betyder dog ikke, at man kan udnytte det til at etablere en så støjende aktivitet så tæt på vore beboelser.</p> | <p>Derimod vil kørsel på styre-bremsebanen betyde en mindre støjbelastning, da der etableres støjdæmpning på banen. De seneste støjberegninger (sep. 2018), hvor der ikke benyttes IKK om aftenen, viser at støjen på intet tidspunkt er over 35 dB ved boligerne i referencepunkterne. Endvidere forventes banen kun i brug 3 timer om dagen.</p> <p>Vi vurderer således ikke at styre-bremsebanen vil bidrage til kumulerede støjefekter.</p> <p>Med hensyn til placering af banen, er der på arealet kun to byggefeltet undtaget af fredningen. Begge feltet ligger i ca. samme afstand fra nærmeste beboelse.</p> | <p>Miljøstyrelsen besigtigede området den 2. april 2019 og i den forbindelse kunne konstatere, at terrænet bærer tydelig præg af, at der bliver kørt i området med forskellige bælte køretøjer.</p> <p>Det fremgår endvidere af ansøgningen, at den samlede anvendelse af køretøjerne fortsat vil opfylde forudsætningerne, der er lagt til grund for støjreguleringen for Forsvarets område ved Høvelte, jf. bekendtgørelse nr. 1732 af 21. december 2015. Det er Allerød Kommune, som ifølge bekendtgørelsen fører tilsyn med, at disse forhold er overholdt.</p> <p>Banen skal ifølge ansøgningen primært anvendes på hverdage i tidsrummet kl. 08.00 til 16.00, og kun enkelte dage frem til kl. 22.00.</p> <p>Der vil som regel kun være aktivitet på banen 3 x 1 time pr. dag, dvs. i alt 3 timer pr. anvendelsesdag. Der vil endvidere af sikkerhedsmæssige grunde kun køres med et køretøj ad gangen. Hver elevkørsel varer ca. 20 min., hvorfor der indenfor 1 time kan gennemføres 2 øvelser. Den effektive kørsel på banen vil derfor udgøre 60% af tiden. Den resterende tid ca. 40% anvendes til elevundervisning og omrokering af køretøjer.</p> <p>Det mest støjende køretøj er "IKK", som kun vil blive anvendt i dagtimerne. Enkelte dage vil</p> |

| Høringssvar | Bygherrens bemærkning | Miljøstyrelsens bemærkninger |
|-------------|-----------------------|--|
| | | <p>banen blive anvendt med bælteketøjer frem til kl. 22.00 (men ikke IKK).</p> <p>Der er i april 2019 udarbejdet nye støjberegninger, som tager udgangspunkt i ovennævnte anvendelse af banen.</p> <p>Miljøstyrelsen har gennemgået beregningerne og konstateret, at de er udført i overensstemmelse med anvisningerne i Miljøstyrelsens gældende støjvejledninger. Resultaterne viser, at bidraget fra kørslen på banen til støjniveauet ved de nærmeste boligområder vil ligge under 32 dB(A), dvs. mere end 8 dB under den vejledende grænseværdi for støjbidrag i aften timerne, og mere end 15 dB under grænseværdierne for boligområder i dagtimerne.</p> <p>Støjbidraget fra anlæg må derfor anses for at være uden nogen væsentlig betydning for støjniveauet ved boligerne i området, hverken alene eller i kumulation med områdets øvrige støjkilder.</p> <p>Ved besigtigelsen kunne styrelsen endvidere konstatere, at der er forholdsvis meget begrænset indsyn fra de omkringliggende boliger til det sted, anlægget ønskes placeret. Efter etablering af volden og reetablering af</p> |

| Høringssvar | Bygherrens bemærkning | Miljøstyrelsens bemærkninger |
|--|---|--|
| | | bepantningen vil indsynet til øveområdet vil endda være mindre, end i dag. |
| <i>Miljøstyrelsens konklusion i forhold til høringssvar 3</i> | | <i>Det er Miljøstyrelsens vurdering at høringssvar 3 ikke giver anledning til ændringer i forhold til afgørelsens udfald.</i> |
| Høringssvar nr. 4: Anne Mette og Finn Skovsen, Stenhøj Vænge 23, 3460 Birkerød + 5 yderligere husstande på samme vej | | |
| <p>Vi har modtaget partshøring forud for screeningsafgørelse om motorbane på Høvelte kaserneområde, og undrer os over, at nedenstående ikke indgår i screeningen:</p> <ul style="list-style-type: none"> Ejendomsstyrelsens drift- og plejeplan for området (http://www.ejendomsstyrelsen.dk/Publikationer/Documents/Høvelte-Sandholm-Sjælsmark%20øvelsesplads%20drifts-%20og%20plejeplan%202008-2022.pdf) står området beskrevet som et område med særlig beskyttelsesværdig flora og fauna – herunder en række rødlistearter (side 39-40) På biodiversitetskortet, I henviser til i materialet, er området angivet som leveområde for flere rød- og gullistearter og med lokal prioritering. Det må yderligere formodes, at antallet af registrerede observationer på militært område | <p>I Ejendomsstyrelsens drifts- og plejeplan 2008-2022 for Høvelte-Sandholm-Sjælsmark Øvelsesplads beskrives de store sammenhængende overdrevsarealer som særligt beskyttelsesværdige. Det konkrete areal, hvor styre-bremsebanen ønskes anlagt, er ikke en del af et stort sammenhængende overdrev, og derfor forventes ikke rødlistearter på det specifikke areal.</p> <p>I screeningskemaet har kommunen henvist til et biodiversitetskort, og kommunen vurderer i den sammenhæng at det pågældende område ikke er levested for disse rødlistearter.</p> <p>Miljøstyrelsen vurderer, at det pågældende område ikke er et væsentligt levested for disse arter, sammenlignet med de øvrige</p> | <p>Både Miljøstyrelsen og Allerød Kommune, som er den kompetente myndighed i forhold til bilag IV arter, har vurderet, at det konkrete projektområde ikke er et væsentligt levested for disse arter, jf. myndighedsvurderingen i myndighedsscreeningskemaet pkt. 32 og pkt. 34, hvor man kan finde en mere detaljeret redegørelse herfor. I afsnittet er redegjort og konkluderet for bl.a. hensynet til flagermus.</p> <p>Hensynet til den kumulative effekt af projektet i forhold til andre støjende anlæg og aktiviteter i området er redegjort for bl.a. i Miljøstyrelsens bemærkninger til de øvrige høringssvar, heriblandt høringssvar nr. 3, jf. ovenstående.</p> <p>Anlægget indrettes med opsamling af overfladevand og udledning af vandet i henhold til tilladelse fra Allerød Kommune. Der</p> |

| Høringssvar | Bygherrens bemærkning | Miljøstyrelsens bemærkninger |
|---|---|---|
| <p>må være mindre end i andre arealer, eftersom området frem til fornyligt har været utilgængeligt for offentligheden. Således er det sandsynligt, at der kan være ikke-registrerede forekomster af rødlistearter og bilag IV arter på trods af kommunens vurdering</p> <ul style="list-style-type: none"> • I screeningsafgørelsen fremgår det, at der ikke er registreret flagermus på området. Vi har gennem alle de år, vi har boet her, observeret mængder af flagermus på markstykket mellem vores matrikel og det militære område. Disse flagermus må nødvendigvis bo i området, og det undrer os, hvis man ikke observerer dem på forsvarrets område. Vi tænker, at der må være behov for en nærmere undersøgelse af deres levesteder og placering af kolonier • Det er fremhævet i drifts- og plejeplanen, at man bør foretage en opdateret insektundersøgelse af terrænet (side 39-40). Dette er der ikke taget stilling til i screeningsafgørelsen • Side 65 i drifts- og plejeplanen beskriver området som Særligt Følsomt Landbrugsområde mhp. beskyttelse af grundvand, vandmiljø og naturinteresser, og på Miljøstyrelsens hjemmeside står et sådant område beskrevet således ”Der må grundlæggende ikke foretages ændringer i tilstanden af de beskyttede områder. Der må derfor ikke bygges, graves, laves terrænændringer, tilplantes, drænes eller lignende. Den tilstand, naturen har, er imidlertid ofte et resultat af en form for landbrugsmæssig | <p>naturværdier inden for det samlede fredede område.</p> <p>Flagermus tager typisk ophold i hule træer eller bygninger med mulighed for at komme ud og ind. Da der ikke er særligt egnede levesteder på det konkrete projektområde, er det højst usandsynligt at flagermus vil tage ophold her. Flagermus vil fortsat have mulighed for at søge føde og flyve over styre-bremsebanen.</p> <p>Anlæg af en styre-bremsebane hindrer ikke en eventuel undersøgelse af insekter på Høvelte-Sandholm-Sjælsmark Øvelsesplads.</p> <p>Forsvarsministeriets Ejendomsstyrelse har som ejer af et særligt følsomt landbrugsområde (SFL-område) mulighed for at søge om tilskud til miljøvenlig jordbrugsdrift på arealet. Udpegningen til SFL-område medfører ikke forpligtelser for lodsejer, når der ikke er indgået en aftale om særlig drift.</p> <p>Når der i DPPL står, at der ikke må placeres eller udvides støjende friluftsanlæg, henvises der til Regionplan 2005 for Hovedstadsregionen. Heri er det præciseret, at friluftsanlæg er anlæg til udendørs rekreative</p> | <p>forekommer ikke andre aktiviteter på banen, som kan give anledning til forurening af jord- og grundvand.</p> <p>Der foreligger ikke noget krav om minimums tykkelse af beskyttende lerlag for de områder, der er udpegede som OSD områder, dvs. områder med særlige drikkevandsinteresser. Dertil kommer, at projektet er indrettet således, jf. ovenstående, at det ikke kan give anledning til væsentlig forurening af jord- eller grundvand. Der henvises derfor fortsat til redegørelsen i myndighedsscreeningsskemaets pkt. 36.</p> <p>Miljøstyrelsen er enig med bygherren i, at anlægsarbejderne ikke kan give anledning til støj i et omfang, der kan have en væsentlig betydning for hverken natur, herunder faunaen i området, eller de omboende. Området anvendes i forvejen til øvelser og kørsel med tunge køretøj og maskiner og hverken anlægsarbejderne eller den fremtidige kørsel på banen udgør en væsentlig ny aktivitet på det pågældende lokalitet.</p> <p>Med hensyn til spørgsmålene vedrørende partshøringen henvises til Miljøstyrelsens kommentarer til nedenstående Høringssvar nr. 7.</p> |

| Høringssvar | Bygherrens bemærkning | Miljøstyrelsens bemærkninger |
|---|--|------------------------------|
| <p><i>anvendelse af arealet. En sådan anvendelse må fortsættes, men ikke intensiveres.”.</i></p> <p>Screeningsafgårelsen beskriver ikke, hvorfor netop dette projekt er undtaget herfor</p> <ul style="list-style-type: none"> • På side 65 i drifts- og plejeplanen er det angivet specifikt, at støjende friluftsanlæg ikke kan placeres eller udvides samt at eksisterende anlæg ikke kan udvides. Hvorledes kan man så tillade en udvidelse af støjende aktivitet fra motorbanen? • I screeningsafgårelsens punkt 40 står alene skydeaktivitet registreret som parallelle akkumulerede miljøbelastende aktiviteter. Vi mangler anvendelse af og påvirkning fra helikopteroverflyvninger, hvor vi har registreret stigende aktivitet i den seneste tid (denne aktivitet virker umiddelbart som en overskridelse af de tilladte flyvedage, forsvaret har meldt ud) • Området er klassificeret som et OSD med kildepladszoner. Det er uklart i screeningsafgårelsen, hvorvidt det beskyttende lag af moræneler kan fastholdes på 15 meter, når der graves 3 meter af • Screeningskemaet tager ikke stilling til støjpåvirkningen ift. fauna under anlægsfasen <p>I projektansøgningen er det beskrevet, at de pågældende køretøjer allerede er tilstede og anvendes på arealet, men det må formodes, at der vil blive kørt i flere timer og at miljøbelastningen dermed vil blive kraftigt intensiveret.</p> | <p>aktiviteter som f.eks. vandsport, skiløb, eller klatring. Dette har derfor ikke relevans i forhold til styre- bremsebanen.</p> <p>Dette må være op til myndigheden at vurdere.</p> <p>Anlægsperioden er forholdsvis kort, og indeholder ikke særligt støjende aktiviteter, så der forventes ikke nogen væsentlig støjpåvirkning af fauna.</p> | |

| Høringssvar | Bygherrens bemærkning | Miljøstyrelsens bemærkninger |
|--|--|---|
| <p>Endelig undrer det os, hvilke kriterier der har ligget til grund for udsendelsen af partshøringen, da vi er blevet opmærksomme på, at kun nogle få boliger på Stenhøj Vænge er blevet kontaktet.</p> <p>På denne baggrund forventer vi, Miljøstyrelsen igangsætter en reel undersøgelse af miljøpåvirkningerne ved et sådant anlæg.</p> <p>Vi ser frem til at høre jeres kommentarer til ovenstående punkter og en orientering om den videre proces herfra.</p> | | |
| <p><i>Miljøstyrelsens konklusion i forhold til høringssvar nr. 4</i></p> | | <p><i>Miljøstyrelsen vurderer, at høringssvar 4 ikke giver anledning til ændringer i forhold til sagens udfald.</i></p> |
| <p>Høringssvar nr. 5: Grundejerforeningen Stenhøjgård</p> | | |
| <p>Støjrapportens afsnit 2.3 skriver at til beregningen af støj anvendes 60% udnyttelse og at målingerne er foretaget som gennemsnit over 1 time. Endvidere er der ved vurderingerne anvendt middel lydeffekt for aktiviteter på asfalt uden hensyntagen til spredningen. Der vil således være støjbelastninger som overstiger de fastlagte grænseværdier. Anlægget er desuden placeret på et højdedrag hvilket vil forstærke generne.</p> | <p>Dette er ikke undersøgt, men opholdstiden i et "mest kritisk punkt" vil være meget kort, hvorfor varighedskorrektionen vurderes at være højere end bidragsforøgelsen.</p> <p>Den periode man skal relatere støjbelastningen til i forhold til grænseværdien er 8 timer (i dagperioden). Det er således de aktiviteter, som forekommer indenfor de mest støjbelastende 8 timer, som skal rapporteres. Hvis en aktivitet er i drift i kort tid inden for den time, vil belastningen i den periode blive</p> | |

| Høringssvar | Bygherrens bemærkning | Miljøstyrelsens bemærkninger |
|---|---|------------------------------|
| | <p>vægtet efter reglerne for varighed jvf. Vejledning fra Miljøstyrelsen nr. 5, 1993. Er den mest støjende aktivitet f.eks. i drift i 30 minutter i de mest støjbelastende 8 timer, skal der for denne aktivitet tillægges $10 \cdot \log(30/480) = -12,0$ dB (dvs. fratrækkes 12 dB).</p> <p>Den støjmæssige indflydelse af placeringen på højdedraget er medtaget i beregningerne, og indgår i resultaterne.</p> | |
| <p>Af tabel 7.1 fremgår det af den gennemsnitlige værdi for RP2 (Stenhøjgård 63) er Lr beregnet til 41 dB (mellem kl. 18-22) og 33,9dB (mellem kl. 7-18). Dette betyder, at den aktuelle støj vil være henholdsvis 68,3 dB og 56,6 dB i 60% af tiden. Dette overskrider i væsentlig grad de tilladte grænseværdier.</p> | <p>Ikke korrekt – se tidligere kommentarer vedrørende beregning af varighedskorrektion.</p> | |
| <p>Når der foretages beregninger, skal et resultat altid vurderes; hvor realistisk det er. 40 dB er et meget lavt lydniveau. Når man færdes udendørs, vil baggrundsstøjen typisk være omkring 40dB. Støjrapporten bregner, at et militært køretøj, som accelererer op af en bakke, ikke kan høres ud over baggrundsstøjen i en afstand på et par 100 meter. Dette er ikke realistisk. Kongevejen som ligger vest for den projekterede styre- og bremsebane giver en del mere end 40 dB ved vestenvind. De beregnede 40 dB må derfor betragtes som urealistiske. Det korrigerede støjniveau, som ovenfor beregnet, i størrelsesordenen 55-65 dB i 60% af tiden, er væsentligt mere realistisk.</p> | <p>Ikke korrekt – se tidligere kommentarer vedrørende beregning af varighedskorrektion.</p> <p>Som tidligere nævnt indgår topografi, afskærmning og terræn samt driften i beregningerne af støjen i referencepunkterne. Der indgår ikke beregninger med acceleration op ad bakke, men derimod på fladt areal nedgravet og med støjvolde omkring.</p> <p>Se i øvrigt svar til høringssvar 2.</p> | |

| Høringssvar | Bygherrens bemærkning | Miljøstyrelsens bemærkninger |
|---|--|---|
| <p>Det skal yderligere tilføjes at i støjrapporten august 2017 er oplyst: Beregningsmæssigt er lydeffekter for køretøjerne indlagt som arealkilder der dækker hele det befæstede areal. Det betyder, at støjbelastningen i referencepunkterne bliver reduceret. Det giver et mere retvisende billede af støjbelastningen, at placere de to køretøjer - som punktkilderne - i den sydlige ende af banen ved beregningen af støjgenerne for referencepunkt RP 2 Stenhøjgårdsvej 63. Ved beregning af forholdene for referencepunkt RP 1 Drabæksvej skal køretøjerne placeres i den nordlige del af banen.</p> | <p>Dette er ikke undersøgt, men opholdstiden i et "mest kritisk punkt" vil være meget kort, hvorfor varighedskorrekturen vurderes at være højere end bidragsforøgelsen. Det giver ikke et mere retvisende billede at placere støjkilderne fast i et hjørne. Dels fordi støjkilderne ikke kun opholder sig i én ende i hele referenceperioden, og dels fordi en de omkransende volde vil kunne have en større støjdæmpende effekt.</p> <p>Det vil desuden heller ikke være muligt at aktiviteten foregår i to forskellige positioner konstant, hvorfor varighedskorrekturen qua ovenstående vil give et forkert billede af den reelle støjbelastning i referencepunkterne. Metoden, som er anvendt er normal praksis.</p> | <p>Bygherrens kommentarer suppleres hermed med, at projektet er indrettet således, at der kun vil kunne køre et køretøj på banen ad gangen. Der kan derfor heller ikke forekomme køreaktiteter i to forskellige positioner på banen på én gang.</p> |
| <p>Støjrapporten beregner ikke den akkumulerede støj og den tager ikke hensyn til at støjen kan reflekteres i bygninger og andre anlæg. Netop reflekterende støj er det problem, som en stor del af beboerne på Stenhøjgårdsvej og den vestlige del af Stenløkken i dag oplever fra skydebaneanlægget.</p> | <p>Bygninger er indeholdt i beregningsmodellen som skærmende og reflekterende elementer.</p> | |
| <p>De støjreducerende foranstaltninger som er angivet i Støjrapporten viser, at de stort set ingen effekt har i forhold til beregningspunktet RP2. Den vestlige del af Stenløkken ligger i terræn væsentlig højere end RP2 og de forslåede støjforanstaltninger vil ingen virkning have i dette område. Styre- og bremsebanen er projekteret til at ligge på toppen af en bakke. Hvilket betyder, at det vil være temmelig vanskeligt og måske umuligt, at foretage</p> | <p>Beregningerne er gennemset, og resultaterne er korrekte.</p> <p>Intentionen for volden er både for at reducere støjen samt afskærmning således områdets beboere synsmæssigt ikke bliver generet af øvelser på styrebremse banen.</p> | <p>Det er i bemærkningerne til høringssvar nr. 2 redegjort for voldens funktion. Det fremgår deraf, at volden blev fundet nødvendig, hvis der skulle køres med IKK om aftenen. Efterfølgende blev det vurderet, at det ikke var nødvendigt at køre med IKK om aftenen, hvilket gjorde at støjvolden egentlig ikke længere er nødvendig af hensyn til støj. Forsvaret besluttede</p> |

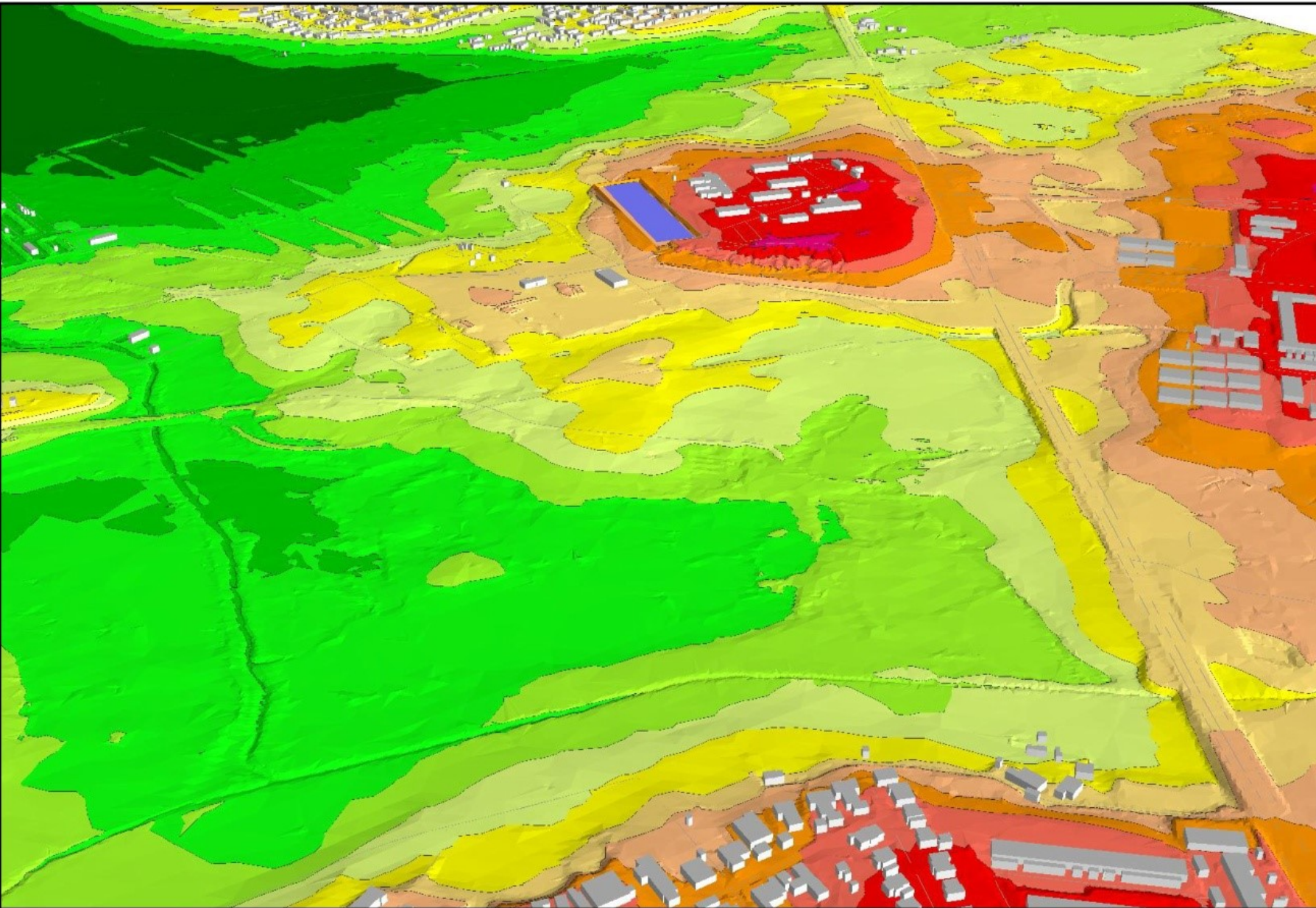
| Høringssvar | Bygherrens bemærkning | Miljøstyrelsens bemærkninger |
|--|---|--|
| støjreducerende foranstaltninger mod Stenløkken, da jordvolde vil ligge længere nede i terrænet. | | imidlertid at bibeholde støjvolden, dels af hensyn til mest mulig minimering af støjudsendelsen fra anlægget, dels for at skærme mod indblik. |
| <i>Miljøstyrelsens konklusion i forhold til høringssvar nr. 5</i> | | <i>Miljøstyrelsen vurderer, at høringssvar 5 ikke giver anledning til ændringer i forhold til sagens udfald.</i> |
| Høringssvar nr. 7: Tage V. Andersen, Kildebakken 2, Blovstrød, 3450 Allerød | | |
| Det fremgår ikke af det udsendte brev om partshøring til Jørgen Jessen, som har bedt mig om at vurdere sagen, hvorledes og efter hvilke kriterier deltagerne i denne partshøring er udvalgt. | Det kan vi ikke vide noget om. Det er MST der har sendt det i høring. | Miljøvurderingsloven stiller ikke krav om høring af offentligheden forud for en screeningsafgørelse. Miljøstyrelsens har imidlertid anlagt den praksis, at nærmeste naboer til projektet bliver orienteret om projektet, så de kan bidrage med eventuelle oplysninger om forhold af lokal karakter, som kan være væsentlige for styrelsens behandling af sagen. Konform denne praksis er der også i denne sag blevet sendt en individuel orientering om projektet og screeningens forventede udfald til de borgere, som bor yderst i de boligområder, der ligger nærmest anlægget. Partshøringer er reguleret af forvaltningsloven. Parter er ifølge forvaltningsloven fysiske eller juridiske personer, som <u>vil være væsentlig, individuelt berørt</u> af det konkrete projekt. |

| Høringssvar | Bygherrens bemærkning | Miljøstyrelsens bemærkninger |
|--|---|--|
| | | <p>De nærmeste boliger ligger i boligområderne sydøst, hhv. nordvest for anlægget. Der er imidlertid over 670 m til boligområdet mod sydøst og over 850 m til boligområdet mod nordvest fra banen og samtlige støjberegninger viser, at banens bidrag til støjniveauet på alle tidspunkter af døgnet ligger langt under de vejledende grænseværdier for støj ved boliger. Banens anvendelse vil således, hverken alene, eller i kumulation med andre støjklender, kunne berøre væsentligt nogen ejendom inden for disse områder.</p> <p>På grund af afstanden, etableringen af volden samt områdets naturlige terræn- og vegetationsforhold vil der heller ikke være nogen ejendom i disse områder der vil være væsentlig påvirket visuelt af projektet.</p> |
| I hvilket omfang vil dette medføre et øget behov for omskoling også af hjemmeværnets personel på motorbanen? | Det vil ikke medføre et øget behov for omskoling af hjemmeværnets personel. | Ingen yderligere bemærkninger |
| I hvilket omfang vil dette medføre et øget behov for omskoling også af hjemmeværnets personel på motorbanen? | | |
| Er det helt udelukket, at andre instanser, f.eks. politiet, kan få adgang til anlægget og dermed medføre en yderligere øget støjbelastning | Det kan udelukkes | Ingen yderligere bemærkninger |

| Høringssvar | Bygherrens bemærkning | Miljøstyrelsens bemærkninger |
|---|--|---|
| Kan det fuldstændigt udelukkes, at motorbanen er i brug kl. 22-07, og hvis ikke, hvor ligger så 35 dB kurven for aktiviteterne i denne periode | Det kan udelukkes | Ingen yderligere bemærkninger |
| For motorbanen i Høvelte er der tale om et nyanlæg. Hvorfor er det så ikke VVM-pligtigt | MST må svare på det. | |
| Der mangler derfor i oplysningsgrundlaget en præcisering af hvornår de enkelte køretøjer må benytte banen, specielt at IKK som det mest støjende køretøj kun (ikke primært) må køre på banen på hverdage kl. 8 – 16 | | Ansøger/Forsvaret har oplyst, at der ikke køres med IKK på banen efter kl. 18:00. Dette fremgår af myndighedsscreeningsskemaet og af styrelsens afgørelse. |
| Hvorfor er der ved støjberegningerne ikke taget udgangspunkt i dette, ved at regne med 2 stk. IKK i fuld tid, i stedet for en blanding af IKK og den mindre støjende PMV. | Støjberegningen skal udføres for den drift, som giver den højeste støjbelastning i omgivelserne relateret til referencetidsrummet på 8/7 timer i dagperioden (hverdag kl. 07-18, lørdage kl. 07-14). I beregningerne er der anvendt den drift med den forventede højeste støjbelastning. | Det ansøgte projekt omfatter alene drift med ét køretøj ad gangen, dermed også kun én IKK ad gangen. Den afgørelse, som Miljøstyrelsen træffer omfatter alene det ansøgte projekt. Skulle Forsvaret ønske at ændre driften af anlægget på tidspunkt, vil Miljøstyrelsen som VVM-myndighed skulle træffe en ny afgørelse. Det henvises i øvrigt til styrelsens bemærkninger til tilsvarende synspunkter ovenfor. |
| Hvordan vil man sikre, at der ikke senere indføres endnu mere støjende køretøjer end IKK? | Det ansøgte projekt vurderes og bedømmes ud fra de anlægsmæssige- og driftsmæssige oplysninger, der indgår i ansøgningen og afgørelsen gælder alene projektet, som ansøgt. Bygherren må herefter ikke udføre anlægsmæssige eller driftsmæssige ændringer i forhold til det projekt, afgørelsen dækker, før ændringerne er vurderet i henhold til miljøvurderingslovens regler, herunder med hensyn til evt. VVM-pligt. | Det henvises til bemærkningerne ovenfor. |

| Høringssvar | Bygherrens bemærkning | Miljøstyrelsens bemærkninger |
|--|--|--|
| <p>Det er i støjrapporten side 6 anført, at banen forventes anvendt stort set hver dag, men samtidig at den estimeres anvendt ca. 150 dage om året. Hver hverdag svarer ca. til 250 dage. Hvad er rigtigt?</p> | <p>Brugerne har oplyst at de vil bruge den ca. 150 dage om året.</p> | <p>Det fremgår af Forsvarets ansøgning, at kørsel på banen vil ske i maksimalt 150 dage om året. Det er oplysningerne i ansøgningen, som Miljøstyrelsen skal lægge til grund for sin afgørelse. Dette forhold er i øvrigt bl.a. bekræftet af bygherren i kommentarerne fra Forsvaret til Høringssvar nr. 2 og 6.</p> <p>Afgørelsen omfatter således en drift af banen på maksimalt 150 dag per år, jf. afgørelsen.</p> |
| <p>Det er i støjrapporten side 9 omtalt under lydudbredelsesforholdene, at banens befæstede arealer er regnet som akustisk hårde, terrænet udenfor er regnet som akustisk blødt (græs). Da såvel banen som beboelsen i Blovstrød omkring kirken og på Drabæksvej ligger højt i terrænet i forhold til det mellemliggende lavtliggende terræn, kan denne forudsætning give en beregningsmæssig urealistisk høj dæmpning under udbredelsen, således som det også er illustreret i Miljøstyrelsens vejledning nr. 5 /1993 i figur A.4.1, eksempel e. Dette kan føre til at støjen ved husene i Blovstrød bliver højere end rapporten angiver. Er der ved beregningen i forhold til bebyggelsen i Blovstrød taget højde for dette?</p> | <p>Ja: Beregningerne er foretaget med de aktuelle topografiske forhold - herunder også terrænets akustiske beskaffenhed. (Se figur 1.) på sidste side i dette dokument</p> | <p>Ingen yderligere bemærkninger.</p> |
| <p>Hvordan er det afgjort, at der ikke skal gives tillæg på 5 dB for tydeligt hørbare impulser, ved bremseøvelserne, hvor køretøjet accelererer før bremseprøven og lyden derved pludseligt stiger 5-8 dB. Ifølge Miljøstyrelsens vejledning nr. 5 /1993, side 23, er det en subjektiv</p> | <p>Definitionen på en impuls er: "En impuls er den bratte begyndelse af en lyd". For objektivt at afgøre, om der er tale om impulser, som udløser et tillæg skal det vurderes om der ved modtageren vil kunne</p> | <p>Kørslen på banen giver ikke anledning til bratopstået højtlyd. Der foregår heller ikke andre former for aktiviteter, der typisk er forbundet med impulser, såsom bankning, tryklufblæsning, ventilåbning mv. For</p> |

| Høringssvar | Bygherrens bemærkning | Miljøstyrelsens bemærkninger |
|---|--|---|
| <p>vurdering der må foretages ud fra et erfaringsgrundlag fra andre lignende virksomheder.</p> <p>Hvilket erfaringsgrundlag har der ved beregningerne for motorbanen været lagt til grund for at man har vurderet, at der ikke skal gives impulstillæg?</p> | <p>optræde impulskomponenter i støjen, som vil kunne udløse et tillæg. Til vurdering af dette indgår både impulsens tydelighed, samt om impulserne er karakteristiske for driften. Vurderingen af om en impuls kan give tillæg, afhænger desuden væsentligt af stejlheden af impulsen.</p> | <p>nærmere information om impulsstøj henvises til Miljøstyrelsens støjvejledning, vejledning nr. 5/1984. Miljøstyrelsen finder derfor ikke anledning til at kræve i denne konkrete sag, at der medregnes med tillæg for impulser.</p> |
| <p><i>Miljøstyrelsens konklusion i forhold til høringssvar 7</i></p> | | <p><i>Miljøstyrelsen vurderer, at høringssvar 7 ikke giver anledning til ændringer i forhold til sagens udfald.</i></p> |
| <p>Høringssvar nr. 8: Allan Christensen, Stenhøjgaardsvej 33 D, 3460 Birkerød</p> | | |
| <p>Har ikke indsigelser mod projektet.</p> | | |



Dana Marilena Østergaard

Fra: Henrik Demant Klinker <hede@alleroed.dk>
Sendt: 14. maj 2018 11:28
Til: Anne Vibe Termansen
Cc: Jakob Poulsen; Signe Foverskov; Ole Dahlqvist Sørensen; Dana Marilena Østergaard
Emne: SV: Høring - MST-530-00011 - VVM-screening - Motorbane - Forsvarets areal, Ellebækvej 2, Birkerød

Hermed fremsendes Allerød Kommunes bemærkninger.

Bemærkninger er indsat som kommentarer i dokumentet (word).

Jeg vil bede om en bekræftelse på modtagelse af denne mail.

Henrik Demant Klinker
Miljøsagsbehandler

Natur og Miljø
Direkte: +4548126110
E-mail: hede@alleroed.dk | Web: alleroed.dk



Fra: Anne Vibe Termansen [<mailto:anvte@mst.dk>]
Sendt: 30. april 2018 13:31
Til: Jakob Poulsen <japo@alleroed.dk>
Emne: Høring - MST-530-00011 - VVM-screening - Motorbane - Forsvarets areal, Ellebækvej 2, Birkerød

Hermed fremsendes høringsbrev og bilag vedr. ovenstående sag. Sagen har tidligere været hørt i kommunen, som er berørt myndighed. Der er i mellemtiden afklaret en række forhold vedrørende støj. Desuden har bygherre ændret projektområdet. Den nye tekniske situationsplan findes nederst i screeningskemaet. Sagen er samtidig sendt i partshøring hos omboende.

Venlig hilsen

Anne Vibe Termansen
Civilingeniør | Naturforvaltning
+45 93 58 82 52 | anvte@mst.dk

Miljø- og Fødevareministeriet
Miljøstyrelsen | Haraldsgade 53 | 2100 København Ø | Tlf. +45 72 54 40 00 | mst@mst.dk | www.mst.dk

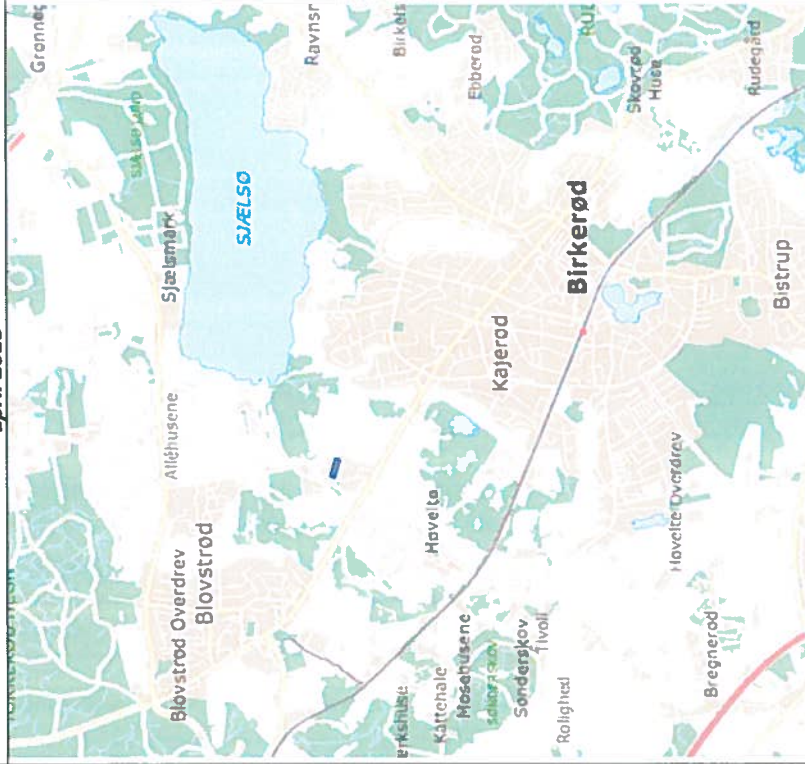
Bilag til Miljøstyrelsens afgørelse om VVM pligt/myndighedsvurdering

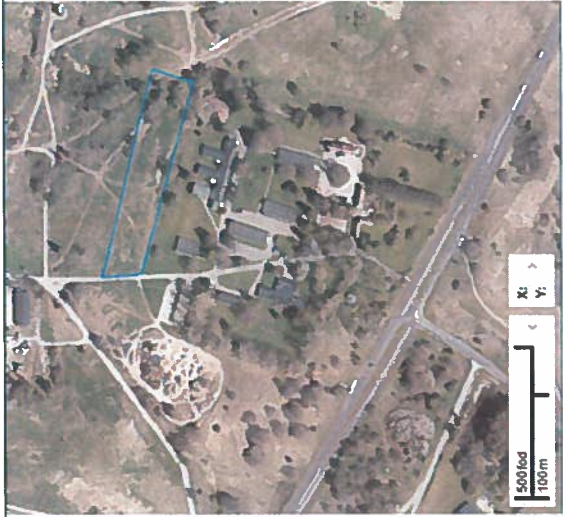
Projekt navn: Høveltegård. Etablering af Styre- og Bremsebane. J.nr.: MST-530-00011 (tidl. SVANA-130-00186)

| Basisoplysninger | Anmeldte oplysninger men supplerende oplysninger modtaget den 1. og 12. december 2017, 2. februar 2018 samt revideret projektområde af 16. april 2018 | Myndighedsvurdering |
|--------------------|---|--|
| Projektbeskrivelse | <p>Alle køre under Forsvarsministeriet skal efter erhvervelse/udvidelse af kørekort, gennemgå en supplerende uddannelse benævnt "uddannelse i føring m.v. af køretøjet" (omskoling). Omskoling til brugskøretøjet har til formål at bibringe eleven de fornødne færdigheder i – under almindelige kørselsbetingelser – at fremføre og betjene det køretøj den pågældende skal føre under sin videre tjeneste.</p> <p>Forsvarsministeriets Ejendomsstyrelse ønsker at anlægge en styre- og bremsebane til brug for omskoling af køre, og på banen kan anvendes alle typer af forsvarets hjul- og bæltkøretøjer. Banen forventes anvendt stort set hver dag af forskellige enheder under Forsvarsministeriet. Det estimeres at banen er i anvendelse ca. 150 dag årligt.</p> <p>Banen anvendes primært i tidsrummet 8 – 16 på hverdage</p> <p>Det er herudover oplyst, at kørsel med IKK køretøjer, som er de mest støjtønde køretøjer på banen, kun vil kunne forekomme i dagtimerne. Køretøjer, der bruges på styre- og bremsebanen, vil i øvrigt være fra den samme pulje, som benyttes på øvelseshænderne. Der vil således ikke ske en forøgelse i antal køretøjer. Endvidere vil styre- og bremsebanen kun blive benyttet indenfor de dage og tidsrum, der er angivet i støjbekendtgørelsen om regulering af støj fra Forsvarets øvelsespladser og skyde- og øvelseshænder - bekendtgørelse nr. 1732 af 21. december 2015.</p> | <p>Det fremgår af projektbeskrivelse af 18/10 2017, at banen sænkes ca. 3 m i forhold til eksisterende vej (Ellebækvej) og der etableres en nedkørselsrampe. Banen placeres som vist på situationsplan (tegning 01-se nedenfor) og den vil være omkranset af en jordvold med en højde på min. 3 m for effektivt støjreduktion.</p> <p>Al jord forbliver på matriklen og evt. overskudsjord udjævnes i umiddelbar nærhed af volden omkring banen.</p> <p>Banen er ca. 225 m lang og 30 m bred.</p> <p>Allerød Kommune har oplyst, at projektet bl.a. kræver en miljøgodkendelse, som er under udarbejdelse. Støj fra forsvarets aktiviteter inden for skyde- og øvelseshænder reguleres inden for bestemmelse nr. 1732 af 21. december 2015 om støjregulering af forsvarets øvelsespladser og skyde- og øvelseshænder. Reglerne for forsvarets tilrettelæggelse af aktiviteterne fsva. støj fremgår heraf bl.a. at aktiviteterne skal tilrettelægges således, at den samlede støjbelastning ikke øges i forhold til støjreferencgrundlaget anvendt i bekendtgørelsen og i overensstemmelse</p> |

| Basisoplysninger | Myndighedsvurdering |
|---|---|
| <p align="center">Anmeldte oplysninger <i>men supplerende oplysninger modtaget den 1. og 12. december 2017, 2. februar 2018 samt revideret projektområde af 16. april 2018</i></p> | <p>med de fastlagte rammer for aktivitetsniveauet, der fremgår af bekendtgørelsens bilag 2.</p> |
| <p>Navn, adresse, telefonnr. og e-mail på byggherre</p> <p>Forsvarsministeriets Ejendomsstyrelse Arsenalvej 55 9800 Hjørring Tlf.: 7281 3000 E-mail: fes@mil.dk</p> | |
| <p>Navn, adresse, telefonnr. og e-mail på byggherres kontaktperson</p> <p>Forsvarsministeriets Ejendomsstyrelse Projektsektion 2 Kastellet, Nordre Magasin 58, 3 etage 2100 København Ø Projektleder, arkitekt Peter Simonsen Tlf.: 72314558 E-mail: fes-proj204@mil.dk</p> | |
| <p>Projektets adresse, matr. nr. og ejerlav</p> <p>Høveltegård Ellebækvej 2 3460 Birkerød</p> | <p>Ingen bemærkninger</p> |
| <p>Projektet berører følgende kommune eller kommuner (omfatter såvel den eller de kommuner, som projektet er placeret i, som den eller de kommuner, hvis miljø kan tænkes påvirket af projektet)</p> <p>Matr. nr. 4k Sandholm, Blovstrød. Allerød Kommune</p> | <p>Kommune er hørt og har fremsendt bemærkninger bl.a. den 12. + 14. december 2017.</p> |

Kommenterede [SF1]: Der er ansøgt om udledning til grøft/vandløb, der leder til Kajerød Å, som er grænsevandløb mellem Allerød og Rudersdal kommuner – Rudersdal Kommune bør derfor også høres.

| | | |
|---|---|---|
| <p>Basisoplysninger</p> <p>Oversigtskort i målestok 1:50.000 (målestok skal angives)</p> | <p>Anmeldte oplysninger <i>men supplerende oplysninger modtaget den 1. og 2. december 2017, 2. februar 2018 samt revideret projektområde af 16. april 2018</i></p>  <p>Den blå firkant er placeringen af styre- og bremsebanen.</p> | <p>Myndighedsvurdering</p> <p>Ingen bemærkninger</p> |
|---|---|---|

| Basisoplysninger | Anmeldte oplysninger men supplerende oplysninger modtaget den 1. og 2. december 2017, 2. februar 2018 samt revideret projektområde af 16. april 2018 | | | | |
|---|--|----|-----|---|---|
| Kortbilag i målestok 1:10.000 eller 1:5.000 med indtegnning af anlægget og projektet (vedlægges dog ikke for strækningsanlæg) (målestok skal angives) |  <p>Målestok 1:5000</p> | | | | |
| Forholdet til VVM reglerne | <table border="1"> <thead> <tr> <th>Ja</th> <th>Nej</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>x</td> <td></td> </tr> </tbody> </table> | Ja | Nej | x | |
| Ja | Nej | | | | |
| x | | | | | |
| Er projektet opført på bilag 1 til lov om miljøvurdering af planer og programmer og konkrete projekter (VVM). | <table border="1"> <thead> <tr> <th>Ja</th> <th>Nej</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td></td> <td>x</td> </tr> </tbody> </table> | Ja | Nej | | x |
| Ja | Nej | | | | |
| | x | | | | |
| Er projektet opført på bilag 2 til lov om miljøvurdering af planer og | <table border="1"> <thead> <tr> <th>Ja</th> <th>Nej</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>x</td> <td></td> </tr> </tbody> </table> <p>12a – Permanente væddeløbs- samt prøvekørselsbaner for motorboretøjer</p> | Ja | Nej | x | |
| Ja | Nej | | | | |
| x | | | | | |

| Myndighedsvurdering |
|---|
| Se nedenfor. Se vedlagte tekniske situationsplaner, herunder situationsplan – 13.04.2018 <i>Skitsen tilpasses nedenstående vedlagte tekniske situationsplan i den endelige udgave.</i> |
| Ingen bemærkninger |
| Retteleg punkt: 11a – Permanente væddeløbs- samt prøvekørselsbaner |

| |
|--|
| Myndighedsvurdering |
| for motorkøretøjer, jf. nu gældende LBK nr. 448 af 10/05/2017. |

| | |
|--|---|
| Basisoplysninger | Anmeldte oplysninger |
| programmer og af konkrete projekter (VVM). | men supplerende oplysninger modtaget den 1. og 12. december 2017, 2. februar 2018 samt revideret projektområde af 16. april 2018 |

| Myndighedsvurdering | |
|----------------------------|---|
| Ingen bemærkninger | |
| Ingen bemærkninger | |
| Ingen bemærkninger | Der etableres et "koldt" skur til opbevaring af mindre effekter så som kegler, vejpullerter mv. Befæstet med betonfliser. Banen er ca. 225 m lang og 30 m bred |

| Anmelders oplysninger | | |
|--|-----------|--|
| Projektets karakteristika | Ja | Nej |
| 1. Hvis bygherren ikke er ejer af de arealer, som projektet omfatter angives navn og adresse på de eller den pågældende ejer, matr. nr. og ejerlav | | Bygherren er ejer af arealet. |
| 2. Arealanvendelse efter projektets realisering Det fremtidige samlede bebyggede areal i m2 Det fremtidige samlede befæstede areal i m2 Nye arealer, som befæstes ved projektet i m2 | | 0 m2 Det samlede areal for styre- og bremsebanen bliver ca. 6500 m2 inkl. tilkørsel Det samlede areal for styre- og bremsebanen bliver ca. 6500 m2 inkl. tilkørsel |
| 3. Projektets areal og volumenmæssige udformning Er der behov for grundvandssænkning i forbindelse med projektet og i givet fald hvor meget i m Projektets samlede grundareal angivet i ha eller m2 Projektets bebyggede areal i m2 Projektets nye befæstede areal i m2 Projektets samlede bygningsmasse i m3 Projektets maksimale bygningshøjde i m | | Nej der er ikke behov for grundvandssænkning 14.400 m2 Der anlægges ingen bygninger 6500 m2 0 m2 - |
| | | Der er ingen nedrivningsarbejder i forbindelse med projektet. |

| Anmelders oplysninger | | | Myndighedsvurdering |
|--|----|-----|--|
| Projektets karakteristika | Ja | Nej | |
| <p>Beskrivelse af omfanget af eventuelle nedrivningsarbejder i forbindelse med projektet</p> <p>4. Projektets behov for råstoffer i anlægsperioden</p> <p>Råstofforbrug i anlægsperioden på type og mængde:</p> <p>Vandmængde i anlægsperioden</p> <p>Affaldstype og mængder i anlægsperioden</p> <p>Spildevand til renseanlæg i anlægsperioden</p> <p>Spildevand med direkte udledning til vandløb, søer, hav i anlægsperioden</p> <p>Håndtering af regnvand i anlægsperioden</p> <p>Anlægsperioden angivet som mm/åå – mm/åå</p> <p>5. Projektets kapacitet for så vidt angår flow ind og ud samt angivelse af placering og opbevaring på kortbilag af råstoffet/produktet i driftsfasen:</p> <p>Råstoffer – type og mængde i driftsfasen</p> <p>Mellemprodukter – type og mængde i driftsfasen</p> <p>Færdigvarer – type og mængde i driftsfasen</p> <p>Vandmængde i driftsfasen</p> <p>6. Affaldstype og årlige mængder, som følge af projektet i driftsfasen:</p> <p>Farligt affald:</p> <p>Andet affald:</p> <p>Spildevand til renseanlæg:</p> | | | <p>Ingen bemærkninger</p> <p>Ingen bemærkninger</p> <p>Ingen bemærkninger</p> |
| | | | <p>Stabilt grus ca. 6000 m³, Kørebaneffiser i form af beton ca. 12 cm tykke ca. 6500 m²</p> <p>Intet affald</p> <p>Intet spildevand ud over fra mandskabsvogn.</p> <p>Ikke aktuelt</p> <p>Regnvand føres til eksisterende regnvandsledning</p> <p>12/17 –4/18 affrængig af igangsættingsdato</p> <p>Ingen</p> <p>Ingen</p> <p>Ingen</p> <p>Ingen</p> <p>Der foretages ikkeservice på bilerne, så intet farligt affald vil blive produceret i driftsfasen. Alt affald tages med og bortskaffes via Garderkaseme Høvelte. Så intet affald vil blive produceret. Ingen udledning af spildevand.</p> |

Kommenterede [SF2]: Byggepladsvand kan skade miljøforholdene i Kajerød Å, som den eksisterende regnvandsledning udleder til. Kajerød Å er et målsat vandløb. Der bør redegøres for evt. risiko ved udledning af byggepladsvand i anlægsperioden. Der kan stilles vilkår i miljøgodkendelsen, der handlerer dette.

| Anmelders oplysninger | | | |
|---|----|-----|--|
| Projektets karakteristika | Ja | Nej | Tekst |
| Spildevand med direkte udledning til vandløb, sø, hav: Håndtering af regnvand: | | | Ingen udledning af spildevand. |
| 7. Forudsætter projektet etablering af selvstændig vandforsyning? | X | | Der afledes regnvand fra baneanlægget til eksisterende regnvandsledning via olieudskiller og forsinkelsesbassin. |
| 8. Er projektet eller dele af projektet omfattet af standardvilkår? | X | | |
| 9. Vil projektet kunne overholde alle de angivne standardvilkår? | | | Ikke aktuelt. |
| 10. Er projektet eller dele af projektet omfattet af BREF-dokumenter? | X | | |
| 11. Vil projektet kunne overholde de angivne BREF-dokumenter? | | | Ikke aktuelt. |
| 12. Er projektet eller dele af projektet omfattet af BAT-konklusioner? | X | | |
| 13. Vil projektet kunne overholde de angivne BAT-konklusioner? | | | Ikke aktuelt. |
| 14. Er projektet omfattet af en eller flere af Miljøstyrelsens vejledninger eller bekendtgørelser om støj eller eventuelt lokalt fastsatte støjgrænser? | X | | Miljøstyrelsens vejledning nr. 5 om Ekstern støj fra virksomheder af 1984 |
| 15. Vil anlægsarbejdet kunne overholde de eventuelt lokalt fastsatte vejledende grænseværdier for støj og vibrationer? | X | | Der er ikke foretaget undersøgelser af den eksterne støjbelastning under anlægsarbejdets udførelse. Der er dog ikke som udgangspunkt fastsat grænseværdier for anlægsarbejder af denne karakter. Der vurderes dog at være perioder, hvor støjbelastningen og vibrationsniveauerne vil være i nærheden af Miljøstyrelsens eksterne grænseværdier for ekstern støj. Den korte anlægsperiode taget i betragtning vurderes det ikke at være væsentlig generende. Der vurderes desuden at vibrationsniveauerne under anlægsarbejdet vil være mindre end 5 mm/s, hvorfor der ikke vil være fare for |

| Myndighedsvurdering |
|--|
| Ingen bemærkninger |
| Ingen bemærkninger |
| Ikke relevant |
| Ingen bemærkninger |
| Ikke relevant |
| Ingen bemærkninger |
| Ikke relevant |
| Ingen bemærkninger |
| Ingen bemærkninger |
| Anlægsperioden er angivet til at være 5 måneder, se ovenfor. De nærmeste boligområder ligger over 600 m væk fra anlægget. Kommunen er støjtmyndighed ift. anlægsarbejder. Kommunens reglement for bl.a. støj i forbindelse med bygge- og anlægsarbejder fremgår af kommunens hjemmeside og kan ses på følgende link: https://www.alleroed.dk/erhverv/byggesager/stoev-stoet-og-larm |
| Miljøstyrelsen vurderer bl.a. på baggrund af den store afstand til boliger, at etablering af anlægget |

Kommenterede [SF3]: Vi forventer at overfladevandet fra banen kan sidestilles med almindeligt belastet vejvand. NIMKN har i flere tilfælde peget på, at BAT for rensning af vejvand er åbent, vådt bassin. Der bør redegøres for, hvorfor der ikke anvendes BAT til rensning af overfladevandet fra banen.

Der er ansøgt om forsinkelse til 55 l/s. Der er ikke redegjort tilstrækkeligt for, at en udledning på 55 l/s tager hensyn til kapaciteten i den eksisterende regnvandsledning samt kapaciteten i kajetød Å.

| Anmelders oplysninger | | | |
|--|----|-----|--|
| Projektets karakteristika | Ja | Nej | Tekst |
| 16. Vil det samlede anlæg, når projektet er udført, kunne overholde de vejledende grænseværdier for støj og vibrationer? | x | | <p>omkringliggende bygninger. Anlægsarbejdet vil kun foregå i dagtimerne på hverdage.</p> <p>Det er medgivet af brugerne, at der ikke er behov for at køre med IKK om aftenen, hvorfor dette beregnings scenarie kan ses bort fra i 133D Høvelte-Sandholm-Sjælsmark Øvelsesplads - Beregning af støjbelastning fra Styre- og bremsbane" af april 2016. Alle yderligere scenarier overholder grænseværdierne.</p> |
| Myndighedsvurdering | | | |
| <p>kan gennemføres uden uacceptable støjgener i boligområderne.</p> <p>Banen vil være omkranset af en jordvold med en højde på min. 3 m, der reducerer støjpåvirkningen af omgivelserne fra øvelserne på banen.</p> <p>Støjen fra forsvarrets område ved Høvelte er specifikt reguleret af bekendtgørelse nr. 1732 af 2. december 2015 om støjregulering af forsvarrets øvelsespladser og skyde- og øvelseterræner, hvor området er omfattet af bilag 2, pkt. Etablisement 133D: Høvelte-Sandholm-Sjælsmark Øvelsesplads. Fra bekendtgørelsens regulering er alene undtaget følgende type aktiviteter:</p> <ul style="list-style-type: none"> - forsvarrets skydebaner, - civile aktiviteter på anlægget og - forsvarrets aktiviteter i civilt terræn. <p>Styre- og bremsebanen anlægges inden for forsvarrets øvelsesområde og banen anvendes som led i forsvarrets aktiviteter. Miljøstyrelsen vurderer på foreliggende grundlag, at aktiviteten er omfattet af bekendtgørelsen og dermed opfylder følgende 2 krav:</p> <ul style="list-style-type: none"> - De støjende aktiviteter ikke må foregå stationært i områder placeret nærmere end 200 meter fra nærmeste bolig beliggende uden for det samlede øvelsesområde, jf. bekendtgørelsens § 4, stk. 3, - aktiviteterne skal tilrettelægges således, at den samlede støjbelastning, udtrykt ved de beregnede støjkonsekvens-områder, der ligger til grund for bekendtgørelsen, ikke | | | |

Kommenterede [HDK4]: Der foreligger en opdateret støjberegning af august 2017.

Kommenterede [HDK5]: Alle scenarier overholder de vejledende grænseværdier for de nærmest liggende boligområder.

| Anmelders oplysninger | | | |
|---------------------------|----|-----|-------|
| Projektets karakteristika | Ja | Nej | Tekst |
| | | | |

| Myndighedsvurdering |
|---|
| <p>øges i forhold til situationen i referencegrundlaget, jf. bekendtgørelsens § 5, stk. 1.</p> <p>Afstanden fra banen til de nærmeste boliger er over 600 meter og opfylder således afstandskravet. Forsvaret har den 4. januar 2018 endvidere præciseret, at de køretøjer, der anvendes på banen, er de samme køretøjer, der anvendes i området, og at banen derfor ikke medfører andre eller flere støjklider. Banen vil herudover kun blive anvendt i det antal dage og inden for de tidspunkter pr. specifikt køretøj, som bekendtgørelsen foreskriver og derfor ikke afviger fra det aktivitetsniveau, der er beskrevet i bilaget til bekendtgørelsen. Kørsel med IKK køretøjer, som er de mest støjende køretøjer på banen, vil i øvrigt kun forekomme i dagtimerne. Miljøstyrelsen finder på det grundlag, at begge ovennævnte krav er opfyldt.</p> <p>Dertil kommer, at forsvaret i forbindelse med ansøgningen har ladet et DANAK akkrediteret støjfirma udføre støjberegninger som Miljømåling – Ekstern støj for banens drift. Støjrapporten viser, at støjbidraget fra banen, selv når der køres med de mest støjende IKK køretøjer ligger på under 30 dB(A) ved de nærmeste boliger i dagtimerne og maksimalt 40 dB(A) i aften timerne.</p> <p>IKK- køretøjer vil imidlertid ikke blive anvendt efter kl. 18.00, så støjbidraget fra banen i aftenperioden vil reelt ligge væsentlig under de beregnede 40 dB(A)).</p> |

Kommenterede [HDK6]: Det er ikke korrekt. Støjbelastningen kommer ikke under 30.

| Anmelders oplysninger | | |
|-----------------------|-----|-------|
| Ja | Nej | Tekst |
| | | |

| Myndighedsvurdering |
|--|
| <p>Banens støjpåvirkning i boligområderne vil isoleret set således ligge langt under Miljøstyrelsens vejledende støjgrænseværdier for dag- og aften timerne på henholdsvis 35dB(A) og 40 dB(A).</p> <p>500 meter øst for banen og over 800 meter vest for banen er der i kommuneplanen udlagt rekreativt område. Det er imidlertid tale om et bynært rekreativt område, hvor støjgrænserne er temmelig høje, end for de rekreative områder i det åbne land. Ovennævnte beregninger viser, at banens drift ikke kan være til gene for områdets rekreative anvendelse.</p> <p>Kommunen har i øvrigt med hensyn til støjen fra anlægget den 14. december bl.a. udtalt følgende:</p> <p>"Ved miljømåling – ekstern støj er det dokumenteret, at Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier er overholdt i forhold til nærmeste boligområder for åben og lav bebyggelse. Banen placeres midt i et område udlagt til militært brug i kommuneplanen, hvortil der er udlagt støjkonsekvensområde. Forsvarets øvelsesaktiviteter på området, reguleres ved bekendtgørelse om støjregulering af forsvarets øvelsespladser og skyde- og øvelsesterræner. Allerød Kommune er tilsynsmyndighed i forhold til denne bekendtgørelse. Overtrædelser af bekendtgørelsens bestemmelser skal indberettes til Miljøstyrelsen og Forsvarsministeriet. Det er Allerød Kommunes vurdering, at aktiviteterne på Styre- og Bremsbanen er omfattet af bekendtgørelsen og derfor skal overholde bekendtgørelsens bestemmelser. Området rummer i øvrigt en pistolskydebane, Sjøslø skydebane og en</p> |

Kommenterede [HDK7]: Ifølge vejledning er grænseværdi for dagtimerne områdetype 5 – 45 dB

Kommenterede [HDK8]: Ifølge vejledning er grænseværdi for aften timerne områdetype 5 – 40 dB

| Anmelders oplysninger | | Myndighedsvurdering | |
|---|----|---------------------|---|
| Projektets karakteristika | Ja | Nej | Tekst |
| 17. Er projektet omfattet Miljøstyrelsens vejledninger, regler og bekendtgørelser om luftforurening? | | x | |
| 18. Vil anlægsarbejdet kunne overholde de vejledende grænseværdier for luftforurening? | | | Ikke aktuelt. |
| 19. Vil det samlede projekt, når anlægsarbejdet er udført, kunne overholde de vejledende grænseværdier for luftforurening? Såfremt der allerede foreligger oplysninger om de indvirkninger, projektet kan forventes at få på miljøet som følge af den forventede luftforurening, medsendes disse oplysninger. | | | Ikke aktuelt. |
| 20. Vil projektet give anledning til støvgener eller øgede støvgener | | | |
| I anlægsperioden? | x | | Støvgenerne i omgivelserne vurderes at være minimale, da alle baner er befæstede. |
| I driftsfasen? | x | | |
| 21. Vil projektet give anledning til lugtgener eller øgede lugtgener | | | |
| I anlægsperioden? | x | | |
| I driftsfasen? | x | | Evt. lugtgener fra køretøjerne vurderes at være minimal. |
| 22. Vil projektet som følge af projektet have behov for belysning som i aften og nattimer vil kunne oplyse naboarealer og omgivelserne | | | |
| I anlægsperioden? | x | | Banebelysning udføres som lav og ensidig mod bane. |
| I driftsfasen? | x | | |

| Anmelders oplysninger | |
|--|-------|
| Projektets karakteristika | Tekst |
| 23. Er projektet omfattet af risikobekendtgørelsen, jf. bekendtgørelse om kontrol med risikoen for større uheld med farlige stoffer nr. 372 af 25. april 2016? | X |

| Anmelders oplysninger | |
|--|-------|
| Projektets karakteristika | Tekst |
| 23. Er projektet omfattet af risikobekendtgørelsen, jf. bekendtgørelse om kontrol med risikoen for større uheld med farlige stoffer nr. 372 af 25. april 2016? | X |

| Anmelders oplysninger | |
|--|---|
| Projektets karakteristika | Tekst |
| 24. Kan projektet rummes inden for lokalplanens generelle formål? | X |
| 25. Forudsætter projektet dispensation fra gældende bygge- og beskyttelseslinjer? | X |
| 26. Indebærer projektet behov for at begrænse anvendelsen af naboarealer? | X |
| 27. Vil projektet kunne udgøre en hindring for anvendelsen af udlagte råstofområder? | X |
| 28. Er projektet tænkt placeret indenfor kystnærhedszonen? | X |
| 29. Forudsætter projektet rydning af skov? (skov er et bevokset areal med træer, som danner eller indenfor et rimeligt tidsrum ville danne sluttet skov af højstammede træer, og arealet er større end 1/2 ha og mere end 20 m bredt.) | X |
| 30. Vil projektet være i strid med eller til hinder for realiseringen af en rejst fredningssag? | X |
| 31. Afstanden fra projektet i luftlinje til nærmeste beskyttede naturtype i henhold til naturbeskyttelseslovens § 3. | 105 meter mod nordøst er der et moseområde samt 120 meter mod vestnordvest og 140 meter mod øst er der beskyttede overdrev. |

| Anmelders oplysninger | |
|--|---|
| Projektets karakteristika | Tekst |
| 24. Kan projektet rummes inden for lokalplanens generelle formål? | X |
| 25. Forudsætter projektet dispensation fra gældende bygge- og beskyttelseslinjer? | X |
| 26. Indebærer projektet behov for at begrænse anvendelsen af naboarealer? | X |
| 27. Vil projektet kunne udgøre en hindring for anvendelsen af udlagte råstofområder? | X |
| 28. Er projektet tænkt placeret indenfor kystnærhedszonen? | X |
| 29. Forudsætter projektet rydning af skov? (skov er et bevokset areal med træer, som danner eller indenfor et rimeligt tidsrum ville danne sluttet skov af højstammede træer, og arealet er større end 1/2 ha og mere end 20 m bredt.) | X |
| 30. Vil projektet være i strid med eller til hinder for realiseringen af en rejst fredningssag? | X |
| 31. Afstanden fra projektet i luftlinje til nærmeste beskyttede naturtype i henhold til naturbeskyttelseslovens § 3. | 105 meter mod nordøst er der et moseområde samt 120 meter mod vestnordvest og 140 meter mod øst er der beskyttede overdrev. |

| Anmelders oplysninger | | Ja | Nej | Tekst |
|---|--|----|-----|--|
| Projektets placering | | | | |
| 32. Er der forekomst af beskyttede arter og i givet fald hvilke? | | | ✘ | Der er ikke registreret beskyttede arter i de nærmeste § 3 områder. |
| 33. Afstanden fra projektet i luftlinje til nærmeste fredede områder. | | | | Området, anlægget etableres i er fredet ved afgørelse med reg. Nr. 07944.00. Anlægget placeres i byggefelt 2 nord for Høveltegård, angivet i fredningen. |
| 34. Afstanden fra projektet i luftlinje til nærmeste internationale naturbeskyttelsesområde (Natura 2000-områder, habitatområder, fuglebeskyttelsesområder og Ramsarområder). | | | | Det nærmeste habitatområde, Kattehale Mose er placeret 2,2 km fra styre- og bremselbanen. Kattehale Mose er habitatområde nr. 121 og Natura 2000-område nr. 137. Området er udpeget på baggrund af arterne Stor kæreguldsmed og Stor vandsalamander samt 5 naturtyper. Det nærmeste fuglebeskyttelsesområde, Øvre Mølleådal, Furesø og Frederiksdal skov er 4,5 km mod sydøst. Området |

| | |
|---------------------|---|
| Myndighedsvurdering | derfor, at projektet ikke vil påvirke det nærliggende § 3-område væsentligt. <i>Kommunen har den xx.xx.2018 udtalt følgende: (Kommunens evt. udtalelse i forhold til ny situationsplan isættes her)</i> |
| | Ifølge biodiversitetskortet er området leveområde for en række sjældne sommerfuglearter, samt fuglearterne Rød Glente og Tornskade. Kommunen har imidlertid vurderet at det pågældende område ikke er levested for disse rødlistearter. |
| | Miljøstyrelsen vurderer, at det pågældende område ikke er et væsentligt levested for disse arter, sammenlignet med de øvrige naturværdier indenfor det samlede fredede område. |
| | Banen etableres på et areal omfattet af fredningsnævnets afgørelse af 17. november 2000 om fredning af Høvelte-Sandholm-Sjælsmark Øvelsesplads. |
| | De felter, banen etableres på, reguleres ikke af fredningen, når udnyttelsen er til forsvarrets formål. |
| | Allerød Kommune har oplyst, at der ikke er kendskab til eller fundet registreringer af bilag IV arter eller rødlistearter i området. |
| | Der er ikke vandhuller i projektområdet, der kan huse eventuelle bilag IV arter tilknyttet vand, og der er heller ikke gamle træer, der evt. kan være levested for flagermus. |

Kommenterede [JP9]: Byggefasen skal der også sikres at §3 arealerne ikke beskadiges.

| Anmelders oplysninger | | Myndighedsvurdering | |
|--|--|---|-----|
| Projektets placering | | Ja | Nej |
| <p>Projektets placering</p> | | | |
| <p>35. Vil projektet medføre påvirkninger af overfladevand eller grundvand, f.eks. i form af udledninger til eller fysiske ændringer af vandområder eller grundvandsforekomster?</p> | | X | |
| <p>Tekst</p> <p>er Natura 2000-område nr. 139, habitatområde H123 og fuglebeskyttelsesområde F109. Udpegningsgrundlaget for fuglebeskyttelsesområdet er rørhøg, isfugl, plettet rørvagtel og sortspætte.</p> <p>På grund af afstanden til de beskyttede områder vurderes det ikke, at påvirke naturtyperne og de forekommende arter i området.</p> | | <p>Det fremgår af projektbeskrivelse af 13/10-2017, at der etableres nyt lineafløb, der afvander den nye belægning. Der etableres dræn rundt om hele belægningen for at sikre mod nedsvivende indtrængende vand. Inspektions-brønde for dræn bliver affæselige.</p> <p>Det fremgår videre af beskrivelsen, at afløb og dræn fra banen samles med det eksisterende afløb fra Høveltegård udenfor voldene. Herfra føres det til ny fælles olieudskiller før det udledes afløbsledning via et forsinkelsesbassin. Eksisterende olieudskiller for afløbet fra Høveltegård demonteres.</p> <p>Forsinkelsesbassinet placeret umiddelbart nordøst for banen er dimensioneret til at kunne opmagasinere en regnmængde svarende til et 10 min. regnskyl på banen alene. Således vil den udledte volumenstrøm ikke overstige udledningen for de eksisterende forhold. Se situationsplan nedenfor.</p> | |

Kommenterede [SF10]: Den udledte volumenstrøm afhænger ikke af bassinets opmagasiningskapacitet (volumen) men af afløbet fra bassinet. Hvis afløbet er tilstrækkeligt stort, vil der ikke ske opmagasinering/forsinkelse i bassinet. Kommunen forstår derfor ikke MST's konklusion?

Der er ansøgt om forsinkelse til 55 l/s. Der er ikke i forhold til kommunens oplysninger redegjort tilstrækkeligt for, at en udledning på 55 l/s ikke vil medføre en hydraulisk påvirkning af Kajerød A.

I kommunens spildevandsplan er angivet, at der for den eksisterende udledning skal etableres et bassin til forsinkelse i forbindelse med afløbet af hensyn til den hydrauliske kapacitet i Kajerød A, og det forventes at der vil blive stillet krav om forsinkelse til 2 l/s/red ha. Det vil være hensigtsmæssigt, at denne forsinkelseskapacitet etableres i forbindelse med at systemet ændres, hvorved den nødvendige bassinkapacitet vil blive en del større end ansøgt. Dertil kommer evt. volumen til rensning (se nedenfor).

| Anmelders oplysninger | | Projektets placering | |
|-----------------------|-----|--|--|
| Ja | Nej | Tekst | |
| | | | |
| ✘ | | <p>I.h.t. Danmarks Miljøportal er området ikke kortlagt som: "Følsomme indvindingsområder" "Indsatsområder" "Indvindingsoplønde udenfor OSD" "Boringsnære beskyttelsesområder"</p> | |

| Myndighedsvurdering | |
|---------------------|--|
| | <p>Kommunen bemærker, at overfladevand fra styrebremsebanen vurderes at blive håndteret i overensstemmelse med miljøbeskyttelseslovens tekst om rensning af overfladevand fra befæstede arealer, inden udledning til recipient ved rensning af spildevandet ved 'bedst anvendelige teknologi' (BAT). Overfladevand fra banen vil gennemløbe sandfang, olieudskiller og/eller vådbassin (BAT) inden udløb i Kajerød Å. Kajerød Å forventes således ikke at blive unødvendigt belastet, hydraulisk eller stofmæssigt, ved udledning af overfladevand fra banen.</p> <p>MST har ikke yderligere bemærkninger.</p> |
| | <p>Projektet er placeret i område kortlagt som "Område med særlig drikkevandsinteresse" (OSD). I vandforsyningsboring (DGU nr. 193.2348) ca. 175 meter fra projektet findes øverst 4 meter moræneler, herunder 1 m sand og moræneler til 13 mut. Sand til til ca. 38,7 mut. Herunder kalk.</p> <p>Banen forsænkes ca. 3 m, dvs. der graves en del jord af, men dog vurderes der fortsat at være en god beskyttelse af grundvandsmagasinet idet der kloakeres, jf. punkt 35. Vandet ledes via olieudskiller mv. til å-løb, se punkt 35 ovenfor.</p> <p>Kommunen har ikke haft bemærkninger til OSD eller grundvand.</p> <p>MST vurderer, at der ikke er risiko for grundvandet i området.</p> |

Kommenterede [SF11]: Af ansøgningsmaterialet fremgår, at overfladevandet bliver renset i sandfang og olieudskiller. NMMKN har i flere tilfælde peget på, at BAT for rensning af vejvånd er åbent, vådt bassin. Der bør redegøres for, hvorfor der ikke anvendes BAT.

| Anmelders oplysninger | | Ja | Nej | Tekst |
|--|--|----|-----|---|
| Projektets placering | | | | |
| 37. Er projektet placeret i et område med registreret jordforurening? | | | X | |
| 38. Er projektet placeret i et område, der i kommuneplanen er udpeget som område med risiko for oversvømmelse. (Kumulative forhold)? | | | X | |
| 39. Er projektet placeret i et område, der, jf. oversvømmelsesloven, er udpeget som risikoområde for oversvømmelse? | | | X | |
| 40. Er der andre lignende anlæg eller aktiviteter i området, der sammen med det ansøgte må forventes at kunne medføre en øget samlet påvirkning af miljøet (Kumulative forhold)? | | | X | Aktiviteten er placeret i et militært øvelses terræn, hvor der anvendes køretøjer i henhold til bekendtgørelsen om støjregulering af forsvarrets øvelsespladser og skyde- og øvelses terræner. |
| 41. Vil den forventede miljøpåvirkning kunne berøre nabolande? | | | X | Da, støjvilkårene er overholdt i henhold til 133D Høvelte-Sandholm-Sjælsmark Øvelsesplads - Beregning af støjbelastning fra Styre- og bremsebane" af april 2016. |
| 42. En beskrivelse af de tilpasninger, ansøger har foretaget af projektet inden ansøgningen blev indsendt og de påtænkte foranstaltninger med henblik på at undgå, forebygge, begrænse eller kompensere for væsentlige skadelige virkninger for miljøet? | | | | De angivende driftstider i 133D Høvelte-Sandholm-Sjælsmark Øvelsesplads - Beregning af støjbelastning fra Styre- og bremsebane" af april 2016 overholdes, således, at støjgrænserne overholdes. I henhold til fredning med reg. Nr. 07944.00 installeres ingen høje lygter, men kun lav belysning ensidig mod bane. Der etableres sandfang og olieudskiller i forbindelse med etablering af anlægget. |

| | |
|--|--|
| Myndighedsvurdering | |
| Ingen bemærkninger | |
| Ingen bemærkninger | |
| Ingen bemærkninger | |
| Området rummer i øvrigt en pistolskydebane, Sjælsø Skydebaner og en flugtskydebane. Disse aktiviteter falder uden for bekendtgørelsens bestemmelser om støj fra forsvarrets øvelses terræn og er reguleret særskilt. | |
| Styre- og Bremsebanen drives inden for bekendtgørelsens rammer, hvorfor yderligere vurdering af evt. kumulation med nævnte aktiviteter ikke er nødvendig. | |
| Miljøstyrelsen har således ikke yderligere bemærkninger til punktet. | |
| Ikke relevant | |
| Ingen bemærkninger | |

Kommenterede [HDK1.2]: Se tidligere bemærkning om revideret støjrapport.

Myndighedscreening

| | Ikke relevant | Ja | Nej | Bør undersøges | |
|--|---------------|----|-----|----------------|--|
| Kan projektets kapacitet og længde for strækningsanlæg give anledning til væsentlige miljøpåvirkninger | | | X | | På baggrund af oplysningerne i sagen vurderes det, at projektet ikke vil kunne give anledning til væsentlige miljøpåvirkninger. |
| Kræver bortskaffelse af affald og spildevand ændringer af bestående ordninger i: anlægsfasen driftsfasen | | | X | | Ingen bemærkninger |
| Tænkes projektet placeret i Vadehavsområdet | | | X | | Ingen bemærkninger |
| Vil projektet være i strid med eller til hinder for etableringen af reservater eller naturparker | | | X | | Ingen bemærkninger |
| Indebærer projektet en mulig påvirkning af særbare vådområder | | | X | | Ingen bemærkninger |
| Kan projektet påvirke registrerede, beskyttede naturområder | | | X | | Projektet vurderes til hverken at kunne påvirke nationale eller internationalt beskyttede naturområder. Den detaljerede vurdering fremgår af ovenstående punkter 31-34. |
| 1. Nationalt: | | | | | |
| 2. Internationalt (Natura 2000): | | | | | |
| Forventes området at rumme beskyttede arter efter habitatdirektivets bilag IV | | | X | | Kommunen har oplyst, at den ikke har kendskab til eller fundet registreringer af bilag IV arter eller rødlistearter i området. Der er ikke vandhuller i projektområdet, der kan huse eventuelle bilag IV arter tilknyttet vand, og der er heller ikke gamle træer, der evt. kan være levested for flagermus. |

Kommenterede [SF13]: Der er ændringer til bestående afledning af regnvand både i anlægs- og driftsfasen.

Myndighedscreening

| Ikke relevant | Ja | Nej | Bør undersøges | |
|---|----|-----|----------------|---|
| | | | | Arealet er i fredningen udlagt til byggefelt, og der er ikke registreret beskyttet natur. Miljøstyrelsen har ikke yderligere bemærkninger hertil. |
| Forventes området at rumme danske rødlistearter | | X | | Der er ifølge Biodiversitetskortet (http://miljoegis.mim.dk/cbkort?profile=miljoegis-plangroendk) ikke registreret rød- og gullistearter i projektområdet. |
| Kan projektet påvirke områder, hvor fastsatte miljøkvalitetsnormer allerede er overskredet | | X | | Miljøstyrelsen vurderer, at anlægget indrettet og drevet i overensstemmelse med oplysningerne, som nævnt ovenfor, ikke vil kunne give anledning til væsentlige påvirkninger af grundvand, overfladevand eller naturområder, jf. i øvrigt pkt. 35 og 36 ovenfor. |
| Overfladevand: | | X | | |
| Grundvand: | | X | | |
| Naturområder: | | X | | |
| Boligområder (støj/lys og Luft): | | X | | Miljøstyrelsen vurderer, at anlægget ikke vil kunne give anledning til luftforurening eller lys, der er væsentlig i forhold til omgivelserne. Anlægget vurderes heller ikke at kunne give anledning til støjpåvirkning, der falder ud over det fastlagte for øvelsesstrænet i henhold til lovgivningen. Heller ikke anlægget i sig selv forventes at kunne give anledning til støj i boligområderne, der overskrider de gængse vejledende grænseværdier for støj fra denne type anlæg, se i øvrigt pkt. 16 ovenfor. |
| Er området, hvor projektet tænkes placeret, sårbar overfor den forventede miljøpåvirkning | | X | | Ingen bemærkninger |
| Tænkes projektet etableret i et tæt befolket område: | | X | | Der er over 600 meter til nærmeste boligområde. |
| Kan projektet påvirke historiske, kulturelle, arkæologiske, æstetiske eller geologiske landskabstræk. | | X | | Området er placeret i område med bevaringsværdigt landskab. Banen forsættes og der placeres en 3 meter høj støjvold rundt om anlægget. Miljøstyrelsen vurderer derfor, at den landskabelige påvirkning ikke skal belyses nærmere. |
| Miljøpåvirkningernes omfang (geografisk område og omfanget af personer, der berøres) | | | | Lokal påvirkning af ikke væsentlig karakter. |

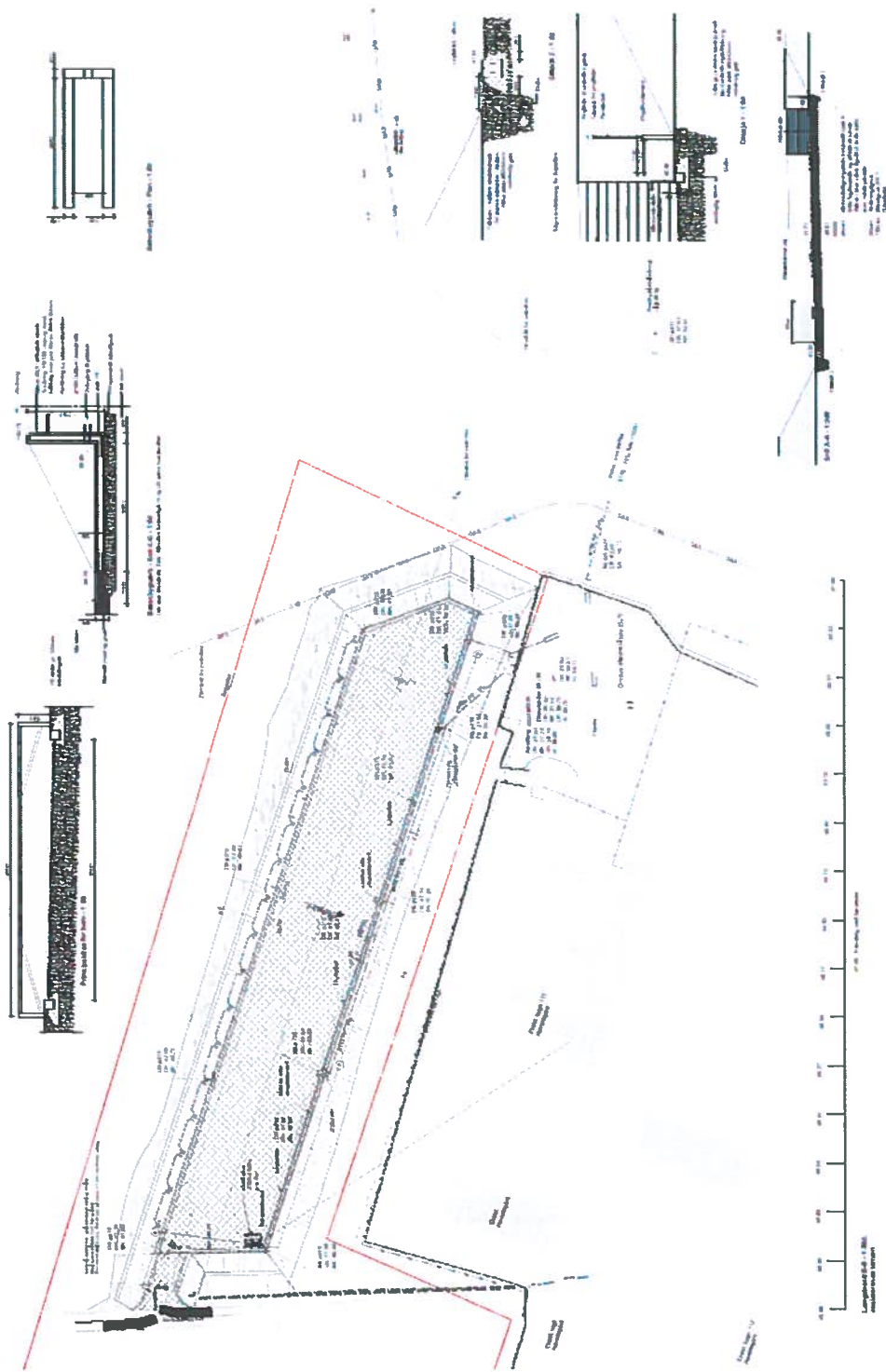
Kommenterede [SF14]: Se bemærkninger til pkt. 35.

Myndighedsscreening

| | Ikke relevant | Ja | Nej | Bør undersøges | |
|--|---------------|----|-----|----------------|---|
| Miljøpåvirkningens grænseoverskridende karakter | | | | | Ikke relevant. |
| Miljøpåvirkningsgrad og -kompleksitet | | | | | Anlægget forventes ikke at kunne medføre påvirkninger af betydning for miljøet – hverken i omfang eller kompleksitet. |
| Miljøpåvirkningens sandsynlighed | | | | | Der er ingen sandsynlighed for væsentlige miljøpåvirkninger af projektet på hverken kort eller lang sigt. |
| Miljøpåvirkningens: Varighed Hyppighed Reversibilitet | | | | | Ikke relevant. |

| | | | | | |
|--|---|----|-----|--|---|
| <p>Myndighedens konklusion</p> <p>Giver resultatet af screening anledning til at antage, at det anmeldte projekt vil kunne påvirke miljøet væsentligt, således at det er VVM-pligtigt:</p> | <table border="1"> <tr> <td data-bbox="347 1798 368 2166">Ja</td> <td data-bbox="347 1706 368 1798">Nej</td> </tr> <tr> <td data-bbox="368 1798 389 2166"></td> <td data-bbox="368 1706 389 1798">x</td> </tr> </table> <p>Det er på baggrund af ovenstående MSTs vurdering, at det anmeldte projekt er ikke VVM-pligtigt, fordi det ud fra det oplyste, ikke vil kunne få en væsentlig indvirkning på miljøet.</p> | Ja | Nej | | x |
| Ja | Nej | | | | |
| | x | | | | |

Dato: _____ Sagsbehandler: _____



Dana Marilena Østergaard

Fra: Henrik Demant Klinker <hede@alleroed.dk>
Sendt: 23. maj 2018 15:09
Til: Anne Vibe Termansen
Cc: Dana Marilena Østergaard; Signe Foverskov; Margrethe Rasmussen
Emne: SV: Høring - MST-530-00011 - VVM-screening - Motorbane - Forsvarets areal, Ellebækvej 2, Birkerød

Kære Anne

Hermed følger svar på dine spørgsmål stillet i mail af 18. maj 2018.

Det vurderes, at det er Allerød Kommune der er myndighed i forhold til udledningen fordi udledningspunkt er beliggende i Allerød Kommune. Det bemærkes, at Allerød Kommune har været i dialog med Rudersdal Kommune vedrørende udledningstilladelsen da udledningspunktet er placeret tæt på kommunegrænse. Det formodes i øvrigt, at det er MST der forestår eventuel høring af Rudersdal Kommune vedr. vvm.

I forbindelse med behandling af ansøgningen om miljøgodkendelse, er kommunen blevet opmærksom på, at 55 l/s er en meget høj udledning af overfladevand til Kajerød Å. Det kan nævnes at den naturlige afstrømning generelt er mindre end 1 l/s/ha i Allerød Kommune. Derfor er Forsvaret blevet bedt om at redegøre for, på hvilken baggrund der er ansøgt om en afledning på ca. 55 l/s. Mail til forsvaret er sendt i kopi til MST (den 22.2.2018). Da kommunen endnu ikke har modtaget en redegørelse, er det ikke muligt at vurdere, om der er tale om en tilstrækkelig begrænsning af afledningen af overfladevand, således at Kajerød Å ikke bliver unødvendigt hydraulisk belastet og dermed om den pågældende afledning kan tillades.

Det understreges, at der i forbindelse med meddelelse af miljøgodkendelsen, vil blive stillet vilkår der sikrer, at Kajerød Å, ikke vil blive unødvendigt belastet hydraulisk eller stofmæssigt.

Hvis du har yderligere spørgsmål er du velkommen til at kontakte mig.

Henrik Demant Klinker
Miljøsagsbehandler

Natur og Miljø
Direkte: +4548126110
E-mail: hede@alleroed.dk | Web: alleroed.dk



Fra: Anne Vibe Termansen [mailto:anvte@mst.dk]
Sendt: 18. maj 2018 16:00
Til: Henrik Demant Klinker <hede@alleroed.dk>
Cc: Dana Marilena Østergaard <damoe@mst.dk>
Emne: SV: Høring - MST-530-00011 - VVM-screening - Motorbane - Forsvarets areal, Ellebækvej 2, Birkerød

Kære Henrik Demant Klinker

Tak for jeres bemærkninger i ovenstående sag. Vi retter de slåfejl, der har været i udkastet fsva støj, og noterer, at I vil stille vilkår i miljøgodkendelsen vedr. udledning af byggepladsvand. Det bemærkes, at Miljøstyrelsen udelukkende har fået tilsendt støjrapporten fra august 2017.

Mht udledningsforholdene i øvrigt, vil jeg gerne høre, om Allerød Kommune alene er myndighed eller om Rudersdal Kommune også er myndighed?

Derudover undrer vi os lidt over jeres udtalelse her i 2. omgang fsva. udledningen. I har tidligere vurderet, at Kajerød Å [ikke] forventes (...) at blive unødvendigt belastet, hydraulisk eller stofmæssigt, ved udledning af overfladevand fra banen.

Vi vil derfor gerne vide, om Allerød Kommune som berørt myndighed fortsat kan bekræfte dette, eller om I har revideret jeres opfattelse.

Endelig vil vi gerne vide, om I er sindet at meddele udledningstilladelse til det nuværende projekt?

Venlig hilsen

Anne Vibe Termansen

Civilingeniør | Landskab og Skov

+45 93 58 82 52 | anvte@mst.dk

Miljø- og Fødevarerministeriet

Miljøstyrelsen | Haraldsgade 53 | 2100 København Ø | Tlf. +45 72 54 40 00 | mst@mst.dk | www.mst.dk

Fra: Henrik Demant Klinker [<mailto:hede@alleroed.dk>]

Sendt: 14. maj 2018 11:28

Til: Anne Vibe Termansen

Cc: Jakob Poulsen; Signe Foverskov; Ole Dahlqvist Sørensen; Dana Marilena Østergaard

Emne: SV: Høring - MST-530-00011 - VVM-screening - Motorbane - Forsvarets areal, Ellebækvej 2, Birkerød

Hermed fremsendes Allerød Kommunes bemærkninger.

Bemærkninger er indsat som kommentarer i dokumentet (word).

Jeg vil bede om en bekræftelse på modtagelse af denne mail.

Henrik Demant Klinker

Miljøsagsbehandler

Natur og Miljø

Direkte: +4548126110

E-mail: hede@alleroed.dk | Web: alleroed.dk

Fra: Anne Vibe Termansen [<mailto:anvte@mst.dk>]

Sendt: 30. april 2018 13:31

Til: Jakob Poulsen <japo@alleroed.dk>

Emne: Høring - MST-530-00011 - VVM-screening - Motorbane - Forsvarets areal, Ellebækvej 2, Birkerød

Hermed fremsendes høringsbrev og bilag vedr. ovenstående sag. Sagen har tidligere været hørt i kommunen, som er berørt myndighed. Der er i mellemtiden afklaret en række forhold vedrørende støj. Desuden har bygherre ændret projektområdet. Den nye tekniske situationsplan findes nederst i screeningskemaet.

Sagen er samtidig sendt i partshøring hos omboende.

Venlig hilsen

Anne Vibe Termansen

Civilingeniør | Naturforvaltning

+45 93 58 82 52 | anvte@mst.dk

Miljø- og Fødevarerministeriet

Miljøstyrelsen | Haraldsgade 53 | 2100 København Ø | Tlf. +45 72 54 40 00 | mst@mst.dk | www.mst.dk

Dana Marilena Østergaard

Fra: Søren Christensen <soren.christensen@live.dk>
Sendt: 14. maj 2018 16:29
Til: Dana Marilena Østergaard; Anne Vibe Termansen; MST Miljøstyrelsens hovedpostkasse
Emne: MST 530-00011. Bemærkninger ifm partshøring forud for screeningsafgørelse om, at etablering af motorbane ikke er omfattet af krav om miljøvurdering (ikke-VVM-pligtig)

Kære Dana, Anne og MST,

I forbindelse denne parthøring, som vi er blevet inviteret til at detage i vedrørende etablering af ny motorbane ved Høvelte Kaserne, fremsender vi hermed vores bemærkninger til jeres information og videre bearbejdelse.

Udover vores bemærkninger skal vi gøre opmærksom på, at en lang række naboer og genboer i nærområdet til Høvelte Kaserne og tilhørende øvelsesområde, har underskrevet vedlagte kommentarer som det fremgår af de sidste tre sider i vores svar.

Skulle der være spørgsmål eller behov yderligere informationer står vi naturligvis til rådighed på denne mail adresse eller nedenstående kontaktinformationer.

Med venlig hilsen

Ellen C. Jørgensen
Søren Christensen

Stenhøjgårdsvej 80
3460 Birkerød
Mobil 22 84 24 84

Fra: Dana Marilena Østergaard <damoe@mst.dk>
Sendt: 9. maj 2018 11:52
Til: Søren Christensen
Emne: SV: Vedrørende sag MST 530-00011 anlæg af kørebaneanlæg ved Høvelte Kaserne

Kære Søren
Høringsfristen er sat til den 14. maj. Kan du ikke nå et svar inden denne dag er omme, kan du ringe eller skrive til mig for en ny aftale.
Venlig hilsen
Dana

Med venlig hilsen,

Dana Østergaard
Civilingeniør I Landskab og Skov
+45 93 59 71 03 | damoe@mst.dk

Miljø- og Fødevareministeriet
Miljøstyrelsen | Haraldsgade 53 | 2100 København Ø | Tlf. +45 72 54 40 00 | mst@mst.dk | www.mst.dk

Miljøstyrelsen
Landskab og Skov
Haraldsgade 53
2100 København Ø

14. maj 2018

MST-530-00011. Bemærkninger til screeningsmateriale vedr. om etablering af ny motorbane på Forsvarets arealer i Høvelte

I brev af 30. april 2018 beder Miljøstyrelsen på vegne af Allerød Kommune om kommentarer til screeningsmaterialet med henblik på at afgøre, om der kræves en VVM undersøgelse i forbindelse med en planlagt ny-etablering af en motorbane på Forsvarets arealer i Høvelte.

I brevet fremgår det, at Miljøstyrelsen ikke umiddelbart mener, der er belæg for en VVM undersøgelse. Der forekommer ingen reel begrundelse for denne konklusion, men denne formodes at bygge på de i screeningskemaet indtastede oplysninger.

Vi mener ikke, at oplysningerne i screeningskemaet er retvisende og dermed kan danne grundlag for Miljøstyrelsens konklusion.

Vi er af den opfattelse, at der netop kræves en VVM undersøgelse af dette projekt mhp. at betragte projektet i en lidt større sammenhæng end blot den isolerede opgave vedr. motorbanen.

I det følgende redegøres der for de retslige mangler med udgangspunkt i screeningskemaet og i den fremsendte støjrapport.

Skemapunkt 16, støj:

I screeningskemaet henvises til en støjrapport dateret april 2016. I Miljøstyrelsens brev af 30. april 2018 anføres, at man kan få fremsendt en støjrapport ved særskilt henvendelse. Ved en sådan henvendelse har vi modtaget en støj-rapport dateret august 2017. Vi kan ikke afgøre om screeningskemaet er baseret på rapporten dateret april 2016 eller august 2017 og hvilke tilretninger, der evt. er sket fra den ene version til den anden, såfremt der i det hele taget er tale om sammenlignelige rapporter.

Vi forudsætter dog, at støjrapporten dateret august 2017, som fremsendt, er den gældende og at denne rapport udgør dele af beslutningsgrundlaget.

16.1 I støjrapporten angives, at støjniveauet vil være på 39,7 Lr dB i tidsrummet 18-22 ved referencepunkt RP2, Stenhøjgårdsvej/Birkerød. De teoretisk angivne støjniveauet er baseret på "målinger" over 1 time. Af støjrapporten fremgår det, at Forsvaret vil udnytte motorbanen med 60%. Den beregningsmetode betyder, at der i 40% af tiden ingen støj vil være, mens der i 60% af tiden kan være et støjniveau op til 66 db.

Idet høringsmaterialet skrives til almindelige borgere, finder vi ikke kommunikationsformen tilstrækkelig forklarende.

Det kan ikke forudsættes, at almindelige borgere har en sådan specialiseret indsigt i støjberegninger, at man kan forstå de reelle støj-mæssige konsekvenser – eksempelvis at støjen i perioder kan være op til 66 dB eller mere afhængig af den aktuelle anvendelse af motorbanen - og således væsentligt forskelligt fra det, der umiddelbart fremgår af støjrapporten.

De fleste borgere, der læser støjrapporten, vil sandsynligvis få det indtryk, at støjniveauet vil være på 38-40 dB, men i realiteten – og efter motorbanen er anlagt - opleve støj på 66 dB eller mere. Dermed overraskende højt i relation til normale forventelige støjniveauer i villakvarterer.

16.2 Støjrapporten er alene baseret på teoretiske beregninger. Der er ikke foretaget afprøvninger på lokationen. Således tages der ikke højde for eksempelvis refleksioner fra bygninger og heller ikke de allerede forekomne støj-kilder i området. Rapporten udgør en isoleret og teoretisk betragtning uden at indarbejde de faktuelle forhold. Det betyder, at de oplevede støjforhold meget vel kan være væsentligt anderledes end dem rapporten umiddelbart giver indtryk for.

I rapportens punkt 7.1. om støjens karakter forudsættes det, at støjen ikke indeholder impulser eller toner, der udløser et tillæg på 5dB til det beregnede støjniveau iflg. Miljøstyrelsen vejledninger. I støjrapportens bilag 3 fremgår de anvendte lydeffekter for IKK og PMV køretøjer. Alene for IKK køretøjer stiger støjniveauet fra 92,2 db i tomgang til 127,7 db ved acceleration. Altså en stigning på 35,5 db. En sådan væsentlig støjforøgelse må nødvendigvis opfattes som en "impuls". Yderligere er støj ved frekvenser under 63 Hz ikke omfattet af støjberegningen (se bilag 3), hvilket er meget væsentligt ved store og tunge køretøjer som IKK og PMV. Eksempelvis ses af bilag 3, at støjniveauet er langt højere ved lave frekvenser under 120 Hz end ved højere frekvenser. Vi må konkludere, at der i høj grad vil være tale om et afbrudt og varieret støjniveau og ikke et kontinuerligt støjniveau, som forudsat i støjrapporten.

16.3 Det anføres, at der vil blive opført en støjvold omkring anlægget. Af støjrapporten fremgår det, at den planlagte støjvold på 3 meter i højden kun vil reducere støjniveauet marginalt.

Eksempelvis reduceres støjen på hverdage kl 18-22 for reference punktet RP2 (Stenhøjgårdsvej) alene med 1,3 dB. Der må være fejl i enten støjrapporten eftersom en støjvold med på 3 meter (i højden) må formodes af reducere støjen væsentligt mere, eller også er intentionen med støjvolden anderledes.

Vi synes ikke argumentationen er konsistent og under alle omstændigheder mener vi, at en støj-afskærmning skal reducere støjniveauet markant mere end 1,3 dB for at give mening.

16.4 Støjrapporten forholder sig ikke til kumulerede støjefakter. Altså det forhold, at der kan være andre støjkilder til stede samtidig med støjen fra motorbanen. I realiteten er der allerede andre støjkilder i området herunder bilstøj fra Kongevejen (som tydeligt kan høres på eks. Stenhøjgårdsvej helt oppe fra Høveltegaard), Forsvarets kørsel med køretøjer og kampvogne på øvelsesarealet, skydninger på øvelsesarealet samt lav overflyvning med helikopter hen over øvelses-arealet. Med andre ord er der mange støjkilder der gør, at det samlede støjniveau bliver ganske voldsomt og at støjniveauet kun forværres med motorbanen. Dette forhold er ikke indarbejdet i screeningskemaet, men skal af indlysende årsager inkluderes for at et komplet billede af støjforholdene indgår som grundlag for beslutning om en VVM undersøgelse.

Spørgsmålet om kumulerede effekter er omfattet af Miljøstyrelsens bekendtgørelse af lov om miljøvurdering af planer og programmer og af konkrete projekter (VVM). Det fremgår af bekendtgørelsen, at der er pligt til at inddrage andre forhold og vurderinger med henblik på at klargøre kumulerede effekter. Vi mener, at den øvrige og meget omfattende aktivitet på Høvelte øvelsesområdet, støj fra Kongevejen, helikopterflyvning m.v. repræsenterer sådanne andre forhold og dermed skal inkluderes i screeningsmaterialet. Disse andre forhold er ikke inddraget i screenings-materialet, som bekendtgørelsen foreskriver.

16.5 Opsummerende ser vi støjrapporten som tendentiøs og et partsindlæg, der alene har til formål at fremme Forsvarets interesser og ikke almenvællets. Rapporten indeholder alene teoretisk beregninger og man tager ikke de lokale forhold i betragtning, herunder de eksisterende støjkilder som primært kommer fra Forsvarets eget brug af øvelsesområdet. Den tegner langt fra det fulde billede af støjniveauet. Man skjuler de reelle resultater i støjtekniske termer, som den almindelige borger ikke har nogen mulighed for at gennemskue konsekvensen af. Støjrapporten kan således ikke udgøre et fyldestgørende beslutningsgrundlag for, om der skal foretages en VVM undersøgelse eller ej.

16.6 Det anføres i screeningskemaet, at Forsvarets udnyttelse af øvelsesområdet ikke vil blive øget i forbindelse med kørebanen. Vi kan ikke forstå den argumentation. Der er tale om et ny-anlæg, der tjener et helt andet formål end at foretage øvelser i det åbne terræn. Motorbanens formål er at træne personel i kørsel med Forsvarets køretøjer under kontrollerede forhold – det vil sige på en bane med fast underlag i modsætning til kørsel under kamp-træning i det åbne land. Umiddelbart kan træning på motorbane næppe kompensere for behovet for træning i det åbne terræn. Dermed forventes etableringen af motorbanen at øge anvendelsen af det samlede øvelsesområde og dermed også en øget støjpåvirkning.

Såfremt Forsvaret virkelig mener, at der ikke vil ske en øget udnyttelse af øvelsesområdet ifm. anlæg af motorbanen, må Forsvaret redegøre for, hvilke reduktioner af øvelserne i det åbne terræn, som Forsvaret påtænker at gennemføre som "kompensation". Dette forhold finder vi væsentligt at få belyst eftersom screeningskemaet på første side under projektbeskrivelse udtrykker, at: "*Banen forventes anvendt stort set hver dag af forskellige enheder under Forsvarsministeriet*". Med andre ord må vi forvente en betragtelig reduktion af Forsvarets øvrige udnyttelse af øvelsesanlægget såfremt motorbanen anlægges. Indtil en sådan redegørelse foreligger, kan vi ikke andet end opfatte motorbane-anlægget som en udvidet udnyttelse af øvelsesområdet.

Hvis det ikke er mulig for Forsvaret at fremkomme med en sådan redegørelse, bør der sættes spørgsmålstegn ved udsagnets validitet om uændrede udnyttelsesgrad af øvelsesområdet. Således bortfalder et af de væsentligste argumenter for, at der ikke skal foretages en VVM undersøgelse.

16.7 I screeningskemaet angives endvidere at banen placeres "*i midten af øvelsesområdet*" og det er underforstået, at det så er "godt". I realiteten anlægges motorbanen på det højeste punkt i området med en beliggenhed på ca. 50 meter over havets overflade. Referencepunkterne RP2 (Stenhøjgårdsvej) og RP1 (Drabæksvej) ligger henholdsvis kun 33 og 31 meter over havets overflade. Med andre ord vil der være fuld spredning af støjen til de omtalte større beboelsesområder, og der er absolut ingen afskærmning i det naturlige terræn i området. Vi synes ikke, det er tillidsvækkende, at dette væsentlige forhold ikke behandles yderligere i screeningskemaet.

16.8 I screeningskemaet beskrives endvidere, at øvelsesområdet også rummer Sjælsø Skydebaner. Det skal fra vores side bemærkes, at netop Forsvarets anvendelse af Sjælsø Skydebane har været til debat i årevis. Der har været foretaget adskillige støjmålinger, som dokumenterer væsentlige negative støjpåvirkninger for de omkringliggende boligområder. Sagen blev afsluttet med en afgørelse fra Natur- og Miljøankenævnet af 24. april 2015, hvor vi fik medhold på samtlige klageområder. Herefter pålagde en miljøgodkendelse Forsvaret at overdække skydebanen, såfremt de fortsat ville anvende skydebanen.

Denne overdækning - med en omkostning op mod 20-30 mio. kr. - er nu ved at blive gennemført. Vi har således erfaringer for, at Forsvarets ansøgninger "går til kanten" og ikke beskriver sagens miljø- og nabopåvirkninger på et fyldestgørende og fuldt sagligt niveau.

Skemapunkt 21, lugtgener eller øgede lugtgener

Det anføres i screeningskemaet, at lugtgener vurderes at være minimale. Spørgsmålet er hvordan man er kommet frem til den konklusion?

IKK køretøjer, der skal anvendes på kørebanen, er udstyret med en Scania V8 DSI 14 motor på 750 hk. En almindelig personbil er typisk udstyret med en 4 cylinder-motor på max. 100 hk. Det betyder, at køretøjerne på banen vil være mere end 7 gange kraftigere end normale køretøjer. Samtidig vil køretøjerne på motorbanen skulle foretage en kraftig acceleration fra 0 km/t til op mod 70 km/t (IKK maks. hastighed) på en meget kort bane (220 meter). Det vil naturligvis medføre en ganske kraftig udledning af affaldsstoffer.

Det er naturligvis korrekt, at vi er i nærheden af Kongevejen, men kørslen her foregår jo med almindelige køretøjer, og der er ikke nær samme kraftige acceleration foretaget af tunge køretøjer, som tilfældet vil være på motorbanen. Vi mener derfor, at luftforureningen vil være mærkbar ifm. motorbanen. Bemærkningerne i screeningskemaet om, at lugtgenerne vil være minimale er i bedste fald udokumenterede og i værste fald forkerte. Derfor bør dette forhold undersøges nærmere i en VVM undersøgelse.

Skemapunkt 22, lys og visuel forurening

Det fremgår af screeningskemaet, at der skal opsættes 20 belysningsstandere på hver 3 meter, hvilket naturligvis vil give anledning til en visuel forurening. Kraftige belysningsstandere medfører oftest en kraftig refleksion/udstråling, selv om de peges ind mod et anlæg.

Forholdet skærpes af, at motorbanen og hermed lyssætningen placeres på det højeste punkt i området. For beboerne i området vil belysningsstanderne således ikke opleves som 3 meter høje, men reelt som langt højere – og sammen med refleksion/udstråling vil de lysforurene mere.

Det havde været relevant, at oplyse den påtænkende belysningseffekt, om man planlægger skærmede lysarmaturer, samt hvorledes refleksion/udstråling tænkes forhindret.

Sammenfatning

Vi har i dette høringssvar redegjort for, at vi ikke finder de oplysninger, der er angivet i screeningskemaet vedrørende lyd, lys og lugt som fuldstændige og i visse tilfælde fejlagtige.

Vi er derfor af den opfattelse, at dette materiale ikke kan danne grundlag for en afvisning af, at der skal foretages en VVM undersøgelse. Tværtimod mener vi, at de forhold vi fremhæver peger på, at der netop er behov for en VVM undersøgelse.

Vi ønsker ligeledes at rette opmærksomheden på, at Forsvaret ansøger om en meget vidtstrakt anvendelse af øvelsesområdet uden en tilstrækkelig grad af helhedssyn og hensyn til de omkringliggende boligområder.

Ønsket om at anvende motorbanen 150 dage om året fra kl. 08 til 22 er et eksempel på en sådan manglende helhedssyn og hensyn til de omkring liggende naboer.

Da brugerne - som beskrevet i Miljøstyrelsens eget screeningsmateriale – udgøres af en række forskellige enheder under Forsvarsministeriet, er der ikke grundlag for at placere motorbanen i netop et tæt bebygget område som ved Høvelte. Ved Høvelte, og den påtænkte placering af motorbanen, er der kun er 870 meter til nærmeste større boligområde i Allerød (Drabæksvej) og 600 meter til nærmeste større boligområde i Birkerød (Stenhøjgårdsvej).

Et større boligområde med tilhørende ny børneinstitution er i øvrigt under opførelse ved Blovstrød beliggende kun 900-1100 meter fra den planlagte motorbane. Således vil motorbanen i fremtiden belaste endnu flere borgere end for nuværende.

Der er et grelt modsætningsforhold mellem på den ene side en stigende befolkningstæthed i nær-området med helt nye boligområder omkring kasernen, og på den anden side en væsentlig og kontinuerlig udvidelsen i brugen af Høvelte Kaserne til militære øvelsesformål, med nye øvelsesbaner osv. - og dermed stigende støjgener, m.v.

Hele situationen fremstår ganske planløst og med en gennemgående mangel på planmæssigt overblik.

Afslutningsvist vil vi gerne påpege, at skulle motorbanen placeres mere hensigtsmæssigt kunne eksempelvis Antvorskov kaserne være en væsentlig bedre mulighed. Her er der 3.130 meter til nærmest større boligområde i Slagelse (Grønningen) og 2.320 meter til Sørbymagle. I øvrigt er vi bekendt med, at der allerede på Antvorskov Kaserne er en motorbane, som er blevet moderniseret så sent som i 2015.

En anden mulighed kunne være at placere motorbanen i øvelsesområdet ved Vordingborg Kaserne. Her er der 2.270 meter til Stensved (Bakkevej) og 2.260 meter til Nyråd (Ålevænget).

Den væsentlig større afstand mellem motorbane og boligområder i Vordingborg og Slagelse vil markant reducere – og måske helt fjerne - den støjpåvirkning, som borgerne vil opleve omkring disse to kaserner end den vi vil opleve med den nu foreslåede placering højtbeliggende ved Høvelte kaserne og alene 600-800 meter til vores beboelsesområder.

Den supplerende køreuddannelse som skal foregå på motorbanen er et planlagt forløb. Der er ikke tale om en akut opstået situation, men et uddannelsesforløb, der formodentligt er planlagt i god tid. Der er således intet der hindrer, at det personel, der skal trænes, transporterer sig til træningen på en egnet lokation på Sjælland.

Det må for Forsvaret være en mindre logistisk opgave at få dette til at fungere tilfredsstillende eftersom Forsvaret i nyere tid har deltaget i internationale opgaver, der må have været betydeligt mere logistisk krævende. Dermed kan den foreslåede placering på Høvelte Kaserne ikke retfærdiggøres mht. transporttid.

På baggrund af ovennævnte analyse af projektet vedr. motorbanen ved Høvelte Kaserne, herunder behovet for at gennemføre en konkret og reel vurdering af miljøpåvirkningerne på lokalområdet og ikke kun isolerede teoretiske betragtninger, mener vi derfor at der er behov for en VVM vurdering af projektet i øvelsesområdet som helhed.

Vi er – som det fremgår – særdeles utrygge ved den stigende militære udnyttelse af Høvelte Kasernes øvelsesområde og den ensidige vurdering af miljøkonsekvenser, herunder påvirkning af de store og stadigt ekspanderende boligområder beliggende i umiddelbar nærhed til kasernen og tilhørende øvelsesområder.

Vi har generelt en forventning om at den negative miljøpåvirkning fra kasernen vil være aftagende i disse år, men må konstatere at forventninger fra Forsvarets side og andre myndigheders side trækker i en anden og mere destruktiv og miljønegativ retning.

Vi ønsker, at vores argumenter og refleksioner vil indgå med en meget væsentlig vægt i Miljøstyrelsens endelige beslutning omkring gennemførelse af en meget relevant VVM undersøgelse.

Slutteligt skal vi nævne, at vi ikke behandlet forhold omkring de naturmæssige og biologiske påvirkninger som dette ny-anlæg vil få og vi mener, at screeningskemaet er overraskende begrænset ift. Sådanne påvirkninger. Vi er bekendt med, at der er andre naboer har indgivet høringssvar med dette fokus, og ser gerne at en kommende VVM undersøgelse kigger grundigt på de reelle påvirkninger motorbanen vil få for eksempel vandmiljø, dyr, flora og fauna.

Med venlig hilsen

Ellen C. Jørgensen
Søren Christensen
Stenhøjgårdsvej 80
3460 Birkerød

Øvrige naboer og genboer i nærområdet til Høvelte Kaserne og øvelsesområdet der underskriver disse bemærkninger til screeningsmaterialet

Ingelise og Flemming Nyberg
Drabæksvej 8
3450 Allerød

Berit Lindegaard
Formand for grundejerforeningen GF Stenhøjgård
Stenløkken 29
3460 Birkerød
Note: Grundejerforeningen repræsenterer 132 medlemmer

Peter Eskild Jensen
Vindbygårdsvej 14,
3450 Allerød

Helle & Peter From
Stenhøjgårdsvej 61
3460 Birkerød

Grete og Jørgen Jessen
Drabæksvej 6
3450 Allerød

Birthe Nygaard
Stenhøjgårdsvej 50
3460 Birkerød

Anne Troelsen
Anders Nielsen
Drabæksvej 2
3450 Allerød

Hans og Helene Hertz
Stenhøjgårdsvej 59
3460 Birkerød

Aksel og Gunda Olsen
Stenhøjgårdsvej 49
3460 Birkerød

Mie og Olav Eggers
Stenhøjgårdsvej 31
3460 Birkerød

Annette & Jens Nordgaard Hansen
Stenhøjgårdsvej 63
3460 Birkerød

Carsten Juhlin
Nanné Solem Dahl
Stenløkken 73
3460 Birkerød

Ulla Sonne-Holm
Arne Moesgaard Jensen
Stenløkken 109
3460 Birkerød

Helle og Jesper Tolman
Stenhøjgårdsvej 51
3460 Birkerød

Henrik Bruun
Anne Mette Kristensen
Stenhøjgårdsvej 33A
3460 Birkerød

Tina og Søren Særmark-Thomsen
Stenhøjgårdsvej 45
3460 Birkerød

Axel Blauner
Pernille Laage-Thomsen
Birkegården
Stenhøjgårdsvej 55
3460 Birkerød

Lill-Britt Sjöblom
Preben Myhlenfordth Reffstrup
Birkegården
Stenhøjgårdsvej 55
3460 Birkerød

Kirsten og John
Stenhøjgårdsvej 65
3460 Birkerød

Pia og Jon Tollerup
Stenhøjgårdsvej 47
3460 Birkerød

Gert og Susanne Andersen
Stenhøjgårdsvej 37
3460 Birkerød

Gitte D'Arcy
Stenhøjgårdsvej 33B
3460 Birkerød

Tine Vindeløv
Benny Troelsen
Stenhøjgårdsvej 82
3460 Birkerød

Søren Hvitved
Maria Theresa Bjørnsson
Stenhøjgårdsvej 78
3460 Birkerød

Anders Pedersen
Stenhøjgårdsvej 50
3460 Birkerød

Stig & Johanne Lyngsie
Stenløkken 31
3460 Birkerød

Bjarne Nielsen
Stenhøjgårdsvej 53
3460 Birkerød

Carina Anker
Rasmus Anker
Stenhøjgårdsvej 29
3460 Birkerød

Lotte og Jan Marcussen
Stenhøj Vænge 6.
3460 Birkerød

Tove og Eigil Steen Pedersen
Stenhøj Vænge 7
3460 Birkerød

Søren Lund
Inger Thuesen
Stenhøjgårdsvej 27
3460 Birkerød

Georg Norris
Stenhøjgårdsvej 19
3460 Birkerød

Torben Kirk Wolf
Laksamol Utthasang
Stenhøj Vænge 10
3460 Birkerød

Marianne Aglund
Fuglesangsvej 5D
3460 Birkerød

Karina Steiner
Vestervang 2a
3460 Birkerød

Christian Toldberg Andersen
Fuglesangsvej 5D
3460 Birkerød

Marie Louise Møller
Stenhøj Vænge 8
3460 Birkerød

Anders Pedersen
Louise Risager Christensen
Stenhøjgårdsvej 17
3460 Birkerød

Søren og Tina Mandrup Petersen
Vestervang 6
3460 Birkerød

Kim Jørgensen
Lone Nielsen
Fuglesangsvej 5 c
3460 Birkerød

Brian Dan Schrøder
Fuglesangsvej 5 F
3460 Birkerød

Til Miljø- og Fødevareministeriet
Miljøstyrelsen
Anne Vibe Termansen

Blovstrød, den 10. maj 2018

Tak for ønsket om en udtalelse i forbindelse med partshøringen.

Vi har boet i Blovstrød langs det fredede areal siden 1962 med aktiviteter som skydeøvelser, skydebane og køretøjer spredt fra skoven øst for Sandholmgårdsvej til jernbanen vest for Høvelte. Sjældent mange timer ad gangen på samme sted. Der har i perioder været meget belastende støj, der dog efterhånden er nedsat meget, bl.a. på grund af de udstedte deklamationer for arealets udnyttelse til militærøvelser og begrænsning af støjen fra skydebanerne.

Nu er anvendelsen af skydebaner og køretøjstræning begrænset meget og optræder meget diffust stedmæssigt og tidsmæssigt. Derimod er der i de seneste måneder dag og nat indført timelange og meget støjende helikopterøvelser henover det fredede område og over vore beboelser. Støjen er så stærk, at sovende børn vækkes ved den. Man har endvidere netop nu bedt om at kunne fordoble aktiviteten!

Tanken om at samle kørslen på eet sted og gennemføre langvarige kørselstræninger på alle tider af dag og aften er meget problematisk. Ovenikøbet på en langstrakt bane, hvor støjvold ikke dæmper fra de omtrent 225 m fjerne støjkluder ved banens ender, hvor der netop er behov for støjdannende opbremsninger og accelerationer. Lydbølgerne går usvækket henover voldene, når støjkluden er så fjern. Derved bliver støjen koncentreret i retningerne mod Birkerød og Blovstrød, så generne bliver størst mulige for os omboende.

Vi kender nu støj fra Kongevejen, fra bilerne kører mellem Høveltevej og Blovstrød, samt motorstøj fra Sjælsmarkvej. Det påfører os lejlighedsvist en meget ubehagelig brummen. Der vil med den påtænkte øvelsesbane blive påført dag- og aftenlang kontinuerlig støj fra det højeste punkt i det fredede område mellem Birkerød og Blovstrød. Selv om den kun er af størrelsesorden 40 db, vil det blive uacceptabelt.

Vor anbefaling vil være at fordele øvelserne på de for beboerne fjernest liggende steder i militærets område, som det sker i dag.

Vi er bekendt med, at det påtænkte areal til øvelseskørebane kan udnyttes til militærets formål, selv om det ligger i det fredede område. Det betyder dog ikke, at man kan udnytte det til at etablere en så støjende aktivitet så tæt på vore beboelser.

Det er derfor vor indstilling, at projektet opgives. Ellers bør der udføres en VVM-analyse, der vurderer støjproblemerne. Herunder vil det være ønskeligt at få en vurdering af vore ejendommers værditab forårsaget af den forøgede støjbelastning fra en eventuel øvelsesbane.

Med venlig hilsen

Grete og Jørgen Jessen
Drabæksvej 6
3450 Allerød
Mail-adresse: jgies@mail.tele.dk
Telefon: 30436451 eller 48172187



GF Stenhøjgård

13-05-2018

Miljøstyrelsen,
Haraldsgade 53,
2100 København Ø
mst@mst.dk

Journalnummer MST-530-00011. Partshøring forud for screeningsafgørelse om, at etablering af motorbane ikke er omfattet af krav om miljøvurdering (ikke-VVM-pligtigt)

Grundejerforeningen Stenhøjgård er blevet kontaktet af en af grundejerforeningens beboer i forbindelse med ovennævnte partshøring. Grundejerforeningen repræsenterer flere af de høringsberettigede.

Det vurderes at betydeligt flere af foreningens medlemmer, ud over de høringsberettigede, kan og vil blive berørt af det ansøgte Styre- og Bremselanlæg på Høvelte militæranlæg.

Foreningen GF Stenhøjgård's område er ejendommene med flg. husnumre:

- Stenløkken 1-136 med undtagelse af 108-120 (lige numre)
- Stenhøjgårdsvej 37-53 (ulige numre), samt 56-76 (lige numre)

Områdets natur

Boligområdet Stenhøjgårdsvej og Stenløkken ligger i et kuperet område, grænsende op til naturskønne og fredede områder. Flere af boligerne på Stenhøjgårdsvej ligger direkte op til Høvelte militærræn. Øst for Stenhøjgårdsvej ligger Stenløkken. På den vestlige del af Stenløkken er terrænet stærkt skrånende. Denne del af Stenløkken har udsigt til Høvelte militærræn, og vil derfor også blive påvirket af en eventuel styre- og bremsebane.

Områdets påvirkning

Høvelte militærområde råder ligeledes over et skydeanlæg, som blev udvidet få år tilbage. Dette medførte svære støjgener for områdets beboer. På Stenløkken's vestlige del, er der blevet målt lyd niveauer op til 70 dB(A). Hvilket i væsentlig grad overstiger de tilladte grænseværdier. Allerød Kommune / Høvelte Kasserne er derfor nødsaget til at investere et beløb på 20-25 mio. DKK til støjreducerende foranstaltninger. Denne situation skal naturligvis nødig gentage sig.

Støj

Jævnfør risiko for støj har GF Stenhøjgård rådført sig med fagfolk, som har kendskab til dette område.



GF Stenhøjgård

Støjrapporten's afsnit 2.3 skriver at til beregningen af støj anvendes 60% udnyttelse og at målingerne er foretaget som gennemsnit over 1 time. Endvidere er der ved vurderingerne anvendt middel lydeffekt for aktiviteter på asfalt uden hensyntagen til spredningen. Der vil således være støjbelastninger som overstiger de fastlagte grænseværdier. Anlægget er desuden placeret på et højdedrag hvilket vil forstærke generne.

Af tabel 7.1 fremgår det af den gennemsnitlige værdi for RP2 (Stenhøjgård 63) er L_r beregnet til 41 dB (mellem kl. 18-22) og 33,9dB (mellem kl. 7-18). Dette betyder, at den aktuelle støj vil være henholdsvis 68,3 dB og 56,6 dB i 60% af tiden. Dette overskrider i væsentlig grad de tilladte grænseværdier.

Når der foretages beregninger, skal et resultat altid vurderes; hvor realistisk det er. 40 dB er et meget lavt lydniveau. Når man færdes udendørs, vil baggrundstøjen typisk være omkring 40dB. Støjrapporten bregner, at et militært køretøj, som accelererer op af en bakke, ikke kan høres ud over baggrundstøjen i en afstand på et par 100 meter. Dette er ikke realistisk.

Kongevejen som ligger vest for den projekterede styre- og bremsebane giver en del mere end 40 dB ved vestenvind. De beregnede 40 dB må derfor betragtes som urealistiske. Det korrigerede støjniveau, som ovenfor beregnet, i størrelsesorden 55-65 dB i 60% af tiden, er væsentligt mere realistisk.

Det skal yderligere tilføjes at i støjrapporten august 2017 er oplyst: Beregningsmæssigt er lydeffekter for køretøjerne indlagt som arealkilder der dækker hele det befæstede areal. Det betyder, at støjbelastningen i referencepunkterne bliver reduceret. Det giver et mere retvisende billede af støjbelastningen, at placere de to køretøjer - som punktkilderne - i den sydlige ende af banen ved beregningen af støjgenerne for referencepunkt RP 2 Stenhøjgårdsvej 63. Ved beregning af forholdene for referencepunkt RP 1 Drabæksvej skal køretøjerne placeres i den nordlige del af banen.

Da der er veje i området, hvor banen ønskes placeret, er det enkelt at placere køretøjerne her og måle støjniveauet i referencepunkterne. Herved vil det være muligt at reducere usikkerhederne i beregningerne. Så kan målingerne også gennemføres samtidig med andre militære aktiviteter i området, som kørsel med kampvogne, skydning mv.

Aktiviteten Styre og bremsebane er placeret i et militært område med skydebane. Derfor vil aktiviteten Styre og bremsebane medføre en øget påvirkning af miljøet (kumulativ forhold)

Støjrapporten beregner ikke den akkumulerede støj og den tager ikke hensyn til at støjen kan reflekteres i bygninger og andre anlæg. Netop reflekterende støj er det problem, som en stor del af beboerne på Stenhøjgårdsvej og den vestlige del af Stenløkken i dag oplever fra skydebaneanlægget.

De støjreducerende foranstaltninger som er angivet i Støjrapporten viser, at de stort set ingen effekt har i forhold til beregningspunktet RP2. Den vestlige del af Stenløkken ligger i terræn væsentlig højere end RP2 og de forslåede støjforanstaltninger vil ingen virkning have i dette område. Styre- og bremsebanen er projekteret til at ligge på toppen af en bakke. Hvilket betyder, at det vil være temmelig vanskeligt og måske umuligt, at foretage støjreducerende foranstaltninger mod Stenløkken, da jordvolde vil ligge længere nede i terrænet.



GF Stenhøjgård

Vi må derfor konkludere, at støjgenerne fra det projekterede styre- og bremsebane anlæg vil få samme lydæssige gener som skydeanlægget. Dog med den yderlige ulempe, at styre- og bremsebanen skal anvendes dagligt fra morgen til sen aften.

Da militæranlægget er stort og ligger i et kuperet terræn, vil det formendeligt være mere hensigtsmæssigt, at flytte styre- og bremsebanen bare nogle få 100 meter, hvor terrænet er mere fordelagtigt (i en dal). Her kan det omgivne terræn også give en støjreduktion. Dette vil ligeledes minimere generne fra oplysningen af baneanlægget i aften timerne.

Andre overvejelser

Belysning udgør en lige så stor belastning som støjkilder. Med banens placering på toppen af en bakke kan det ikke undgås at banebelysningen vil blive til gene for vores område.

I følge bygningsreglementet skal der tages hensyn til udkiks gener. Specielt i parcelhuskvarterer. Dette hensyn er ikke vurderet.

GF Stenhøjgård henstiller til, at der ikke begås samme fejl, som for skydebaneanlægget og håber derfor, at Miljøstyrelsen vil foretage en udvidet undersøgelse, som omfatter alle aspekter i sagen. Naturligvis ønsker vi at styre- og bremsebanen ikke bliver godkendt. Alternativt bliver flyttet så det er muligt at bygge effektive lyddæmpende foranstaltninger.

Med venlig hilsen
GF Stenhøjgård

Berit Lindegaard
Formand

Dana Marilena Østergaard

Fra: Anne Mette og Finn Skovsen <skovsen2@mail.dk>
Sendt: 13. maj 2018 20:30
Til: MST Miljøstyrelsens hovedpostkasse
Emne: MST-530-00011

Hej

Vi har modtaget partshøring forud for screeningsafgørelse om motorbane på Høvelte kaserneområde, og undrer os over, at nedenstående ikke indgår i screeningen:

- Ejendomsstyrelsens drift- og plejeplan for området (<http://www.ejendomsstyrelsen.dk/Publikationer/Documents/Høvelte-Sandholm-Sjælsmark%20øvelsesplads%20drifts-%20og%20plejeplan%202008-2022.pdf>) står området beskrevet som et område med særlig beskyttelsesværdig flora og fauna – herunder en række rødlistearter (side 39-40)
- På biodiversitetskortet, I henviser til i materialet, er området angivet som leveområde for flere rød- og gullistearter og med lokal prioritering. Det må yderligere formodes, at antallet af registrerede observationer på militært område må være mindre end i andre arealer, eftersom området frem til fornyligt har været utilgængeligt for offentligheden. Således er det sandsynligt, at der kan være ikke-registrerede forekomster af rødlistearter og bilag IV arter på trods af kommunens vurdering
- I screeningsafgørelsen fremgår det, at der ikke er registreret flagermus på området. Vi har gennem alle de år, vi har boet her, observeret mængder af flagermus på markstykket mellem vores matrikel og det militære område. Disse flagermus må nødvendigvis bo i området, og det undrer os, hvis man ikke observerer dem på forsvarrets område. Vi tænker, at der må være behov for en nærmere undersøgelse af deres levesteder og placering af kolonier
- Det er fremhævet i drifts- og plejeplanen, at man bør foretage en opdateret insektundersøgelse af terrænet (side 39-40). Dette er der ikke taget stilling til i screeningsafgørelsen
- Side 65 i drifts- og plejeplanen beskriver området som Særligt Følsomt Landbrugsområde mhp. beskyttelse af grundvand, vandmiljø og naturinteresser, og på Miljøstyrelsens hjemmeside står et sådant område beskrevet således "*Der må grundlæggende ikke foretages ændringer i tilstanden af de beskyttede områder. Der må derfor ikke bygges, graves, laves terrænændringer, tilplantes, drænes eller lignende. Den tilstand, naturen har, er imidlertid ofte et resultat af en form for landbrugsmæssig anvendelse af arealet. En sådan anvendelse må fortsættes, men ikke intensiveres.*". Screeningsafgørelsen beskriver ikke, hvorfor netop dette projekt er undtaget herfor
- På side 65 i drifts- og plejeplanen er det angivet specifikt, at støjende friluftsanlæg ikke kan placeres eller udvides samt at eksisterende anlæg ikke kan udvides. Hvorledes kan man så tillade en udvidelse af støjende aktivitet fra motorbanen?
- I screeningsafgørelsens punkt 40 står alene skydeaktivitet registreret som parallelle akkumulerede miljøbelastende aktiviteter. Vi mangler anvendelse af og påvirkning fra helikopteroverflyvninger, hvor vi har registreret stigende aktivitet i den seneste tid (denne aktivitet virker umiddelbart som en overskridelse af de tilladte flyvedage, forsvaret har meldt ud)
- Området er klassificeret som et OSD med kildepladszoner. Det er uklart i screeningsafgørelsen, hvorvidt det beskyttende lag af moræneler kan fastholdes på 15 meter, når der graves 3 meter af
- Screeningsskemaet tager ikke stilling til støjpåvirkningen ift. fauna under anlægsfasen

I projektansøgningen er det beskrevet, at de pågældende køretøjer allerede er tilstede og anvendes på arealet, men det må formodes, at der vil blive kørt i flere timer og at miljøbelastningen dermed vil blive kraftigt intensiveret.

Endelig undrer det os, hvilke kriterier der har ligget til grund for udsendelsen af partshøringen, da vi er blevet opmærksomme på, at kun nogle få boliger på Stenhøj Vænge er blevet kontaktet.

På denne baggrund forventer vi, Miljøstyrelsen igangsætter en reel undersøgelse af miljøpåvirkningerne ved et sådant anlæg.

Vi ser frem til at høre jeres kommentarer til ovenstående punkter og en orientering om den videre proces herfra.

Med venlig hilsen

Anne Mette og Finn Skovsen
Stenhøj Vænge 23
3460 Birkerød

Else og Peder Nielsen
Stenhøj Vænge 19
3460 Birkerød

Anne Grete Torsting
Stenhøj Vænge 21
3460 Birkerød

Hans Rosberg
Stenhøj Vænge 24
3460 Birkerød

Annelise Botes
Stenhøj Vænge 22
3460 Birkerød

Anne-Grete og Jens Galatius
Stenhøj Vænge 20
3460 Birkerød

Miljøstyrelsen
Haraldsgade 53
2100 København Ø

Blovstrød: 14.05.2018

MST-530-00011. Bemærkninger til screeningsmateriale vedr. om etablering af ny motorbane på Forsvarets arealer i Høvelte

I brev af 30. april 2018 beder Miljøstyrelsen på vegne af Allerød Kommune om kommentarer til screeningsmaterialet med henblik på at afgøre, om der kræves en VVM undersøgelse i forbindelse med en planlagt ny-etablering af en motorbane på Forsvarets arealer i Høvelte.

I brevet fremgår det, at Miljøstyrelsen ikke umiddelbart mener, der er belæg for en VVM undersøgelse. Der forekommer ingen reel begrundelse for denne konklusion, men denne formodes at bygge på de i screeningskemaet indtastede oplysninger.

Vi mener ikke, at oplysningerne i screeningskemaet er retvisende og dermed kan danne grundlag for Miljøstyrelsens konklusion. Vi er af den opfattelse, at der netop kræves en VVM-undersøgelse af dette projekt mhp. at betragte projektet i en lidt større sammenhæng end blot den isolerede opgave vedr. motorbanen.

Mht. redegørelsen henviser vi til Ellen C. Jørgensens og Søren Christensens, (Stenhøjgårdsvej 80, 3460 Birkerød) skrivelse, som er vedhæftet nærværende skrivelse.

Med venlig hilsen

f / Drabæksvej Ejerlaug
Leslie Larsen (formand)
Drabæksvej 18
3450 Allerød
og
Flemming Nyberg (næstformand)
Drabæksvej 8
3450 Allerød.

MST-530-00011. Bemærkninger til screeningsmateriale vedr. om etablering af ny motorbane på Forsvarets arealer i Høvelte

I brev af 30. april 2018 beder Miljøstyrelsen på vegne af Allerød Kommune om kommentarer til screeningsmaterialet med henblik på at afgøre, om der kræves en VVM undersøgelse i forbindelse med en planlagt ny-etablering af en motorbane på Forsvarets arealer i Høvelte.

I brevet fremgår det, at Miljøstyrelsen ikke umiddelbart mener, der er belæg for en VVM undersøgelse. Der forekommer ingen reel begrundelse for denne konklusion, men denne formodes at bygge på de i screeningskemaet indtastede oplysninger.

Vi mener ikke, at oplysningerne i screeningskemaet er retvisende og dermed kan danne grundlag for Miljøstyrelsens konklusion.

Vi er af den opfattelse, at der netop kræves en VVM undersøgelse af dette projekt mhp. at betragte projektet i en lidt større sammenhæng end blot den isolerede opgave vedr. motorbanen. I det følgende redegøres der for dette med udgangspunkt i screeningskemaet og i den fremsendte støjrapport.

Skemapunkt 16, støj:

I screeningskemaet henvises til en støjrapport dateret april 2016. I Miljøstyrelsens brev af 30. april 2018 anføres, at man kan få fremsendt en støjrapport ved særskilt henvendelse. Ved en sådan henvendelse har vi modtaget en støj-rapport dateret august 2017. Vi kan ikke afgøre om screeningskemaet er baseret på rapporten dateret april 2016 eller august 2017 og hvilke tilretninger, der evt. er sket fra den ene version til den anden, såfremt der i det hele taget er tale om sammenlignelige rapporter.

Vi forudsætter dog, at støjrapporten dateret august 2017, som fremsendt, er den gældende og at denne rapport udgør dele af beslutningsgrundlaget.

16.1 I støjrapporten angives, at støjniveauet vil være på 39,7 Lr dB i tidsrummet 18-22 ved referencepunkt RP2, Stenhøjgårdsvej/Birkerød. De teoretisk angivne støjniveauet er baseret på "målinger" over 1 time. Af støjrapporten fremgår det, at Forsvaret vil udnytte motorbanen med 60%.

Den beregningsmetode betyder, at der i 40% af tiden ingen støj vil være, mens der i 60% af tiden kan være et støjniveau op til 66 db.

Idet høringsmaterialet skrives til almindelige borgere, finder vi ikke kommunikationsformen tilstrækkelig forklarende.

Det kan ikke forudsættes, at almindelige borgere har en sådan specialiseret indsigt i støjberegninger, at man kan forstå de reelle støjmæssige konsekvenser – eksempelvis at støjen i perioder kan være op til 66 dB eller mere afhængig af den aktuelle anvendelse af motorbanen - og således væsentligt forskelligt fra det, der umiddelbart fremgår af støjrapporten.

De fleste borgere, der læser støjrapporten, vil sandsynligvis få det indtryk, at støjniveauet vil være på 38-40 dB, men i realiteten – og efter motorbanen er anlagt - opleve støj på 66 dB eller mere. Dermed overraskende højt i relation til normale forventelige støjniveauer i villakvarterer.

16.2 Støjrapporten er alene baseret på teoretiske beregninger. Der er ikke foretaget afprøvninger på lokationen. Således tages der ikke højde for eksempelvis refleksioner fra bygninger og heller ikke de allerede forekomne støjkluder i området. Rapporten udgør en isoleret og teoretisk betragtning uden at indarbejde de faktuelle forhold. Det betyder, at de oplevede støjforhold meget vel kan være væsentligt anderledes end dem rapporten umiddelbart giver indtryk for.

I rapportens punkt 7.1. om støjens karakter forudsættes det, at støjen ikke indeholder impulser eller toner, der udløser et tillæg på 5dB til det beregnede støjniveau iflg. Miljøstyrelsen vejledninger. I støjrapportens bilag 3 fremgår de anvendte lydeffekter for IKK og PMV køretøjer. Alene for IKK køretøjer stiger støjniveauet fra 92,2 db i tomgang til 127,7 db ved acceleration. Altså en stigning på 35,5 db. En sådan væsentlig støjforøgelse må nødvendigvis opfattes som en "impuls". Yderligere er støj ved frekvenser under 63 Hz ikke omfattet af støjberegningen (se bilag 3), hvilket er meget væsentligt ved store og tunge køretøjer som IKK og PMV. Eksempelvis ses af bilag 3, at støjniveauet er langt højere ved lave frekvenser under 120 Hz end ved højere frekvenser. Vi må konkludere, at der i høj grad vil være tale om et afbrudt og varieret støjniveau og ikke et kontinuerligt støjniveau, som forudsat i støjrapporten.

16.3 Det anføres, at der vil blive opført en støjvold omkring anlægget. Af støjrapporten fremgår det, at den planlagte støjvold kun vil reducere støjniveauet marginalt. Eksempelvis reduceres støjen på hverdage kl 18-22 for reference punktet RP2 (Stenhøjgårdsvej) alene med 1,3 dB. Der må være fejl i enten støjrapporten eftersom en støjvold med på 3 meter (i højden) må formodes af reducere støjen væsentligt mere, eller også er intentionen med støjvolden anderledes. Argumentationen er ikke konsistent.

16.4 Støjrapporten forholder sig ikke til akkumulerede støjefekter. Altså det forhold, at der kan være andre støjkluder til stede samtidig med støjen fra motorbanen. I realiteten er der allerede andre støjkluder i området herunder bilstøj fra Kongevejen, Forsvarets kørsel med køretøjer og kampvogne på øvelsesarealet, skydninger på øvelsesarealet samt lav overflyvning med helikopter hen over øvelsesarealet. Med andre ord er der mange støjkluder der gør, at det samlede støjniveau bliver ganske

voldsomt og at støjniveauet kun forværres med motorbanen. Dette forhold er ikke indarbejdet i screeningskemaet, men skal af indlysende årsager inkluderes for at et komplet billede af støjforholdene indgår som grundlag for beslutning om en VVM undersøgelse.

16.5 Opsummerende ser vi støjrapporten som tendentiøs og et partsindlæg, der alene har til formål at fremme Forsvarets interesser og ikke almenvellet. Rapporten er alene teoretisk beregninger og man tager ikke de lokale forhold i betragtning, herunder de eksisterende støjkloder som primært kommer fra Forsvarets eget brug af øvelsesområdet. Den tegner langt fra det fulde billede af støjniveauet. Man skjuler de reelle resultater i støjtekniske termer, som den almindelige borger ikke har nogen mulighed for at gennemskue konsekvensen af. Støjrapporten kan således ikke udgøre et fyldestgørende beslutningsgrundlag for, om der skal foretages en VVM undersøgelse eller ej.

16.6 Det anføres i screeningskemaet, at Forsvarets udnyttelse af øvelsesområdet ikke vil blive øget i forbindelse med kørebanen. Vi kan ikke forstå den argumentation. Der er tale om et ny-anlæg, der tjener et helt andet formål end at foretage øvelser i det åbne terræn. Motorbanens formål er at træne personel i kørsel med Forsvarets køretøjer under kontrollerede forhold – det vil sige på en bane med fast underlag i modsætning til kørsel under kamp-træning i det åbne land. Umiddelbart kan træning på motorbane næppe kompensere for behovet for træning i det åbne terræn. Dermed forventes etableringen af motorbanen at øge anvendelsen af det samlede øvelsesområde og dermed også en øget støjpåvirkning.

Såfremt Forsvaret virkelig mener, at der ikke vil ske en øget udnyttelse af øvelsesområdet ifm. anlæg af motorbanen, må Forsvaret redegøre for, hvilke reduktioner af øvelserne i det åbne terræn, som Forsvaret påtænker at gennemføre som "kompensation". Dette forhold finder vi væsentligt at få belyst eftersom screeningskemaet på første side under projektbeskrivelse udtrykker, at: "*Banen forventes anvendt stort set hver dag af forskellige enheder under Forsvarsministeriet*". Med andre ord må vi forvente en betragtelig reduktion af Forsvarets øvrige udnyttelse af øvelsesanlægget såfremt motorbanen anlægges. Indtil en sådan redegørelse foreligger, kan vi ikke andet end opfatte motorbane-anlægget som en udvidet udnyttelse af øvelsesområdet.

Hvis det ikke er mulig for Forsvaret at fremkomme med en sådan redegørelse, bør der sættes spørgsmålstegn ved udsagnets validitet om uændrede udnyttelsesgrad af øvelsesområdet. Således bortfalder et af de væsentligste argumenter for, at der ikke skal foretages en VVM undersøgelse.

16.7 I screeningskemaet angives endvidere at banen placeres "*i midten af øvelsesområdet*" og det er underforstået, at det så er "godt". I realiteten anlægges motorbanen på det højeste punkt i området med en beliggenhed på ca. 50 meter over havets overflade. Referencepunkterne RP2 (Stenhøjgårdsvej) og RP1 (Drabæksvej) ligger henholdsvis kun 33 og 31 meter over havets overflade. Med andre ord vil der være fuld spredning af støjen til de omtalte større beboelsesområder, og der er absolut ingen afskærmning i det naturlige terræn i området. Vi synes ikke, det er tillidsvækkende, at dette væsentlige forhold ikke behandles yderligere i screeningskemaet.

16.8 I screeningskemaet beskrives endvidere, at øvelsesområdet også rummer Sjælsø Skydebaner. Det skal fra vores side bemærkes, at netop Forsvarets anvendelse af Sjælsø Skydebane har været til debat i årevis. Der har været foretages adskillige støjmålinger, som dokumenterer væsentlige negative støjpåvirkninger for de omkringliggende boligområder. Sagen blev afsluttet med en afgørelse fra Natur- og Miljøankenævnet af 24. april 2015, hvor vi fik medhold på samtlige klageområder. Herefter pålagde en miljøgodkendelse Forsvaret at overdække skydebanen, såfremt de fortsat ville anvende skydebanen.

Denne overdækning - med en omkostning op mod 20-30 mio. kr. - er nu ved at blive gennemført. Vi har således erfaringer for, at Forsvarets ansøgninger "går til kanten" og ikke beskriver sagens miljø- og nabopåvirkninger på et fyldestgørende og fuldt sagligt niveau.

Skemapunkt 21, lugtgener eller øgede lugtgener

Det anføres i screeningskemaet, at lugtgener vurderes at være minimale. Spørgsmålet er hvordan man er kommet frem til den konklusion?

IKK køretøjer, der skal anvendes på kørebanen, er udstyret med en Scania V8 DSI 14 motor på 750 hk. En almindelig personbil er typisk udstyret med en 4 cylinder-motor på max. 100 hk. Det betyder, at køretøjerne på banen vil være mere end 7 gange kraftigere end normale køretøjer. Samtidig vil køretøjerne på motorbanen skulle foretage en kraftig acceleration fra 0 km/t til op mod 70 km/t (IKK maks. hastighed) på en meget kort bane (220 meter). Det vil naturligvis medføre en ganske kraftig udledning af affaldsstoffer.

Det er naturligvis korrekt, at vi er i nærheden har Kongevejen, men kørslen her foregår jo med almindelige køretøjer, og der er ikke nær samme kraftige acceleration foretaget af tunge køretøjer, som tilfældet vil være på motorbanen. Vi mener derfor, at luftforureningen vil være mærkbar ifm. motorbanen. Bemærkningerne i screeningskemaet om, at lugtgenerne vil være minimale er i bedste fald udokumenterede og i værste fald forkerte. Derfor bør dette forhold undersøges nærmere i en VVM undersøgelse.

Skemapunkt 22, lys og visuel forurening

Det fremgår af screeningskemaet, at der skal opsættes 20 belysningsstandere på hver 3 meter, hvilket naturligvis vil give anledning til en visuel forurening. Forholdet skærpes af, at motorbanen og hermed lyssætningen placeres på det højeste punkt i området. For beboerne i området vil belysningsstanderne således ikke opleves som 3 meter høje, men reelt som langt højere og dermed lysforurene mere. Det havde være relevant, at oplyse den påtænkte belysningseffekt og om man planlægger skærmede lysarmaturer.

Sammenfatning

Vi har i dette høringssvar redegjort for, at vi ikke finder de oplysninger, der er angivet i screeningskemaet vedrørende lyd, lys og lugt som fuldstændige og i visse tilfælde fejlagtige.

Vi er derfor af den opfattelse, at dette materiale ikke kan danne grundlag for en afvisning af, at der skal foretages en VVM undersøgelse. Tværtimod mener vi, at de forhold vi fremhæver peger på, at der netop er behov for en VVM undersøgelse.

Vi ønsker ligeledes at rette opmærksomheden på, at Forsvaret ansøger om en meget vidtstrakt anvendelse af øvelsesområdet uden en tilstrækkelig grad af helhedssyn og hensyn til de omkringliggende boligområder.

Ønsket om at anvende motorbanen 150 dage om året fra kl. 08-22 er et eksempel på en sådan manglende helhedssyn og hensyn til de omkringliggende naboer.

Da brugerne - som beskrevet i Miljøstyrelsens eget screeningsmateriale – udgøres af en række forskellige enheder under Forsvarsministeriet, er der ikke grundlag for at placere motorbanen i netop et tæt bebygget område som ved Høvelte. Ved Høvelte, og den påtænkte placering af motorbanen, er der kun 870 meter til nærmeste større boligområde i Allerød (Drabæksvej) og 600 meter til nærmeste større boligområde i Birkerød (Stenhøjgårdsvej).

Et større boligområde med tilhørende ny børneinstitution er i øvrigt under opførelse ved Blovstrød beliggende kun 900-1100 meter fra den planlagte motorbane. Således vil motorbanen i fremtiden belaste endnu flere borgere end for nuværende.

Der er et grelt modsætningsforhold mellem på den ene side en stigende befolkningstæthed i nærområdet med helt nye boligområder omkring kaserne, og på den anden side en væsentlig og kontinuerlig udvidelsen i brugen af Høvelte Kaserne til militære øvelsesformål, med nye øvelsesbaner osv. - og dermed stigende støjgener, m.v.

Hele situationen fremstår ganske planløst og med en gennemgående mangel på planmæssigt overblik.

Afslutningsvist vil vi gerne påpege, at skulle motorbanen placeres mere hensigtsmæssigt kunne eksempelvis Antvorskov kaserne være en væsentlig bedre mulighed. Her er der 3.130 meter til nærmest større boligområde i Slagelse (Grønningen) og 2.320 meter til Sørbymagle. I øvrigt er vi bekendt med, at der allerede på Antvorskov Kaserne er en motorbane, som er blevet moderniseret så sent som i 2015.

En anden mulighed kunne være at placere motorbanen i øvelsesområdet ved Vordingborg Kaserne. Her er der 2.270 meter til Stensved (Bakkevej) og 2.260 meter til Nyråd (Ålevænget).

Den væsentlig større afstand mellem motorbane og boligområder i Vordingborg og Slagelse vil markant reducere – og måske helt fjerne - den støjpåvirkning, som borgerne vil opleve omkring disse to kaserner end den vi vil opleve med den nu foreslåede placering højtbeliggende ved Høvelte kaserne og alene 600-800 meter til vores beboelsesområder.

Den supplerende køreuddannelse som skal foregå på motorbanen er et planlagt forløb. Der er ikke tale om en akut opstået situation, men et uddannelsesforløb, der formodentligt er planlagt i god tid. Der er således intet der hindrer, at det personel, der skal trænes, transporterer sig til træningen på en egnet lokation på Sjælland.

Det må for Forsvaret være en mindre logistisk opgave at få dette til at fungere tilfredsstillende eftersom Forsvaret i nyere tid har deltaget i internationale opgaver, der må have været betydeligt mere logistisk krævende. Dermed kan den foreslåede placering på Høvelte Kaserne ikke retfærdiggøres mht. transporttid.

På baggrund af ovennævnte analyse af projektet vedr. motorbanen ved Høvelte Kaserne, herunder behovet for at gennemføre en konkret og reel vurdering af miljøpåvirkningerne på lokalområdet og ikke kun isolerede teoretiske betragtninger, mener vi derfor at der er behov for en VVM vurdering af projektet i øvelsesområdet som helhed.

Vi er – som det fremgår – særdeles utrygge ved den stigende militære udnyttelse af Høvelte Kasernes øvelsesområde og den ensidige vurdering af miljøkonsekvenser, herunder påvirkning af de store og stadigt ekspanderende boligområder beliggende i umiddelbar nærhed til kasernen og tilhørende øvelsesområder.

Vi har generelt en forventning om at den negative miljøpåvirkning fra kasernen vil være aftagende i disse år, men må konstatere at forventninger fra Forsvarets side og andre myndigheders side trækker i en anden og mere destruktiv og miljønegativ retning.

Vi ønsker, at vores argumenter og refleksioner vil indgå med en meget væsentlig vægt i Miljøstyrelsens endelige beslutning omkring gennemførelse af en meget relevant VVM undersøgelse.

Med venlig hilsen

Ellen C. Jørgensen
Søren Christensen
Stenhøjgårdsvej 80
3460 Birkerød

Hansen & Petersen
Stenhøjgårdsvej xx
3460 Birkerød

Osv...

Til Miljøstyrelsen (ANVTE)

Jeg er gennem den lokale presse og mine relationer til andre Blovstrød-borgere blevet bekendt med, at der i øjeblikket foregår en partshøring forud for en screeningsafgørelse om, at etablering af en motorbane på forsvarets arealer i Høvelte ikke er omfattet af krav om miljøvurdering (dvs. ikke er VVM-pligtig).

1. Det fremgår ikke af det udsendte brev om partshøring til Jørgen Jessen, som har bedt mig om at vurdere sagen, hvorledes og efter hvilke kriterier deltagerne i denne partshøring er udvalgt.

I høringen omkring udkastet for den oprindelige bekendtgørelse om støjregulering af forsvarets øvelsespladser og skyde- og øvelsesterræner nr. 1057 af 14/12/1998 blev det kritiseret, at det muliggjorde, at forsvaret senere kunne udvide sine støjende aktiviteter, og der blev derfor fastlagt en aktivitetsramme for hvert enkelt område på baggrund af det aktuelle aktivitetsniveau (støjreferencegrundlaget baseret på situationen i 1995). (se det vedhæftede informationsbrev fra Miljøstyrelsen til høringsparterne side 2).

Bekendtgørelsen er senere ændret i 2002 og i 2015. Allerede i 2002 frafaldt man for Høvelte øvelsesterræn, trods indsigelser fra byrådspolitikere i Allerød, Birkerød og Hørsholm kommuner, løftet om ikke at udvide aktivitetsrammen, idet man bl.a. for de køretøjer som man nu vil lave motorbanen for øgede aktiviteterne betragteligt som det ses på næste side.

2. Hvilken garanti har de omboende for, at forsvaret ikke blot endnu en gang øger aktivitetsniveauet med en væsentligt øget støjbelastning til følge¹?

Ifølge pressen (TV2Lorry, 9.4.2018) er der planer om at samle al uddannelsesaktivitet for hjemmeværnet i Nordsjælland på ét sted, nemlig i Høvelte.

3. I hvilket omfang vil dette medføre et øget behov for omskoling også af hjemmeværnets personel på motorbanen?
4. Er det helt udelukket, at andre instanser, f.eks. politiet, kan få adgang til anlægget og dermed medføre en yderligere øget støjbelastning?

"Et område betragtes i planlægningsmæssig sammenhæng som belastet af støj fra en virksomhed, hvis Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier for støj fra den pågældende type af virksomhed ikke kan overholdes i relation til den pågældende områdetype"².

"En ny bane må ikke være i konflikt med den bestående planlægning, herunder især nuværende og planlagte byområder"³

At dømme ud fra støjrapporten for projektet, side 25, der viser støjbelastningen for hverdage kl. 18-22 efter at støjafskærmningen er opført, så vil et betydeligt areal af det nye Blovstrød (svarende til skønsmæssigt 80 boliger), der er ved at blive opført, være belastet over støjgrænsen på 35 dB der gælder for natperioden.

5. Kan det fuldstændigt udelukkes, at motorbanen er i brug kl. 22-07, og hvis ikke, hvor ligger så 35 dB kurven for aktiviteterne i denne periode?

¹ Jf. bemærkningen i Myndighedsvurdering side 1 nederst i bilaget til Miljøstyrelsens afgørelse om VVM pligt

² Citat fra MST's vejledning om støj fra motorsportsbaner, side 14.

³ Citat fra MST's vejledning om støj fra motorsportsbaner, side 26

Høvelte-Sandholm-Sjælsmark Øvelsesplads (133D)

| 1998 | ANTAL AKTIVITETSDAGE PR. ÅR | | | | | |
|--|-----------------------------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| | HVERDAGE | | | WEEKENDS | | |
| | Kl. 07-18 | Kl. 18-22 | Kl. 22-07 | Kl. 07-18 | Kl. 18-22 | Kl. 22-07 |
| Kørsel med hjulkøretøjer | 234 | 155 | 136 | 74 | 51 | 40 |
| Kørsel med pansret mandskabsvogn | 132 | 44 | 32 | 10 | 0 | 0 |
| Kørsel med pansrede køretøjer (Kampvogne, selvkørende haubits, øvrige bælte køretøjer) | 108 | 30 | 24 | 0 | 0 | 0 |

| 2002 | ANTAL AKTIVITETSDAGE PR. ÅR | | | | | |
|--|-----------------------------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| | HVERDAGE | | | WEEKENDS | | |
| | Kl. 07-18 | Kl. 18-22 | Kl. 22-07 | Kl. 07-18 | Kl. 18-22 | Kl. 22-07 |
| Kørsel med hjulkøretøjer | Dagligt | | | | | |
| Kørsel med pansret mandskabsvogn | 190 | 120 | 75 | 30 | 10 | 5 |
| Kørsel med pansrede køretøjer (Kampvogne, selvkørende haubits, øvrige bælte køretøjer) | 140 | 40 | 29 | 15 | 0 | 0 |

”Permanente væddeløbs- samt prøve kørselsbaner for motorkøretøjer står anført i samlebekendtgørelsens bilag 2, nr. 11a. Det indebærer, at de nævnte anlæg og ændringer heraf efter §3, stk. 2 i samlebekendtgørelsen er VVM-pligtige ved nyanlæg og væsentlige ændringer i eksisterende anlæg, når anlægget på grund af dets art, dimensioner eller placering må antages at kunne få en væsentlig indvirkning på miljøet”⁴

6. For motorbanen i Høvelte er der tale om et nyanlæg. Hvorfor er det så ikke VVM-pligtigt?

I projektbeskrivelsen i bilaget er det anført, at banen primært anvendes i tidsrummet 8 – 16 på hverdage, samt at IKK køretøjer som de mest støjende køretøjer på banen, kun vil forekomme i dagtimerne.

Det er samtidig anført, at banen kun vil blive benyttet inden for de dage og tidsrum, der er angivet i støjbekendtgørelsen, altså det antal aktivitetsdage, der er gengivet i tabellen ovenfor for 2002.

7. Der mangler derfor i oplysningsgrundlaget en præcisering af hvornår de enkelte køretøjer må benytte banen, specielt at IKK som det mest støjende køretøj kun (ikke primært) må køre på banen på hverdage kl. 8 – 16.

⁴ Citat fra MST’s vejledning om støj fra motorsportsbaner, side 18

Efter vejledningen for støj fra motorsportsbaner skal støjberegningerne baseres på "det højeste støjniveau, der kan forekomme under træningskørsel på en bestemt dag eller aften, fx ved kørsel med de mest støjende maskiner, der normalt benyttes på banen, og med det største antal kørere".

8. Hvorfor er der ved støjberegningerne ikke taget udgangspunkt i dette, ved at regne med 2 stk. IKK i fuld tid, i stedet for en blanding af IKK og den mindre støjende PMV.
9. Hvordan vil man sikre, at der ikke senere indføres endnu mere støjende køretøjer end IKK?

Det er i støjrapporten side 6 anført, at banen forventes anvendt stort set hver dag, men samtidig at den estimeres anvendt ca. 150 dage om året. Hver hverdag svarer ca. til 250 dage.

10. Hvad er rigtigt?

Det er i støjrapporten side 9 omtalt under lydudbredelsesforholdene, at banens befæstede arealer er regnet som akustisk hårde, terrænet udenfor er regnet som akustisk blødt (græs).

Da såvel banen som beboelsen i Blovstrød omkring kirken og på Drabæksvej ligger højt i terrænet i forhold til det mellemliggende lavtliggende terræn, kan denne forudsætning give en beregningsmæssig urealistisk høj dæmpning under udbredelsen, således som det også er illustreret i Miljøstyrelsens vejledning nr. 5 /1993 i figur A.4.1, eksempel e. Dette kan føre til at støjen ved husene i Blovstrød bliver højere end rapporten angiver.

11. Er der ved beregningen i forhold til bebyggelsen i Blovstrød taget højde for dette?

Hvordan er det afgjort, at der ikke skal gives tillæg på 5 dB for tydeligt hørbare impulser, ved bremseøvelserne, hvor køretøjet accelererer før bremseprøven og lyden derved pludseligt stiger 5-8 dB. Ifølge Miljøstyrelsens vejledning nr. 5 /1993, side 23, er det en subjektiv vurdering der må foretages ud fra et erfaringsgrundlag fra andre lignende virksomheder.

12. Hvilket erfaringsgrundlag har der ved beregningerne for motorbanen været lagt til grund for at man har vurderet, at der ikke skal gives impulstillæg?

De omboendes tillid til at støjen fra motorbanen ikke øges ud over hvad der er beregnet i støjrapporten afhænger i høj grad af, hvordan vilkårene for anlægget fastlægges i den miljøgodkendelse som miljømyndigheden efterfølgende skal udarbejde.

Med venlig hilsen

Tage V. Andersen

Kildebakken 2, Blovstrød

3450 Allerød

Tage.v.andersen@mail.dk

Dana Marilena Østergaard

Fra: Allan Christensen <ac.3460@mail.dk>
Sendt: 23. maj 2018 23:24
Til: Anne Vibe Termansen
Emne: Re: SV: Journal nr. MST-530-00011

Tak, har nu de fornødne oplysninge og kan meddele at jeg ikke har nogen indsigelser mod projektet.

Sendt fra min iPhone
Allan Christensen
Stenhøjgaardsvej 33 D
3460 Birkerød
Danmark
Mobil: +45 2926 9560

Den 23. maj 2018 kl. 17.01 skrev Anne Vibe Termansen <anvte@mst.dk>:

Såfremt du ønsker at fremsende hørings svar skal det være os i hænde senest den 6. juni 2018.05.23

Venlig hilsen

Anne Vibe Termansen
Civilingeniør | Landskab og Skov
+45 93 58 82 52 | anvte@mst.dk

Miljø- og Fødevarerministeriet
Miljøstyrelsen | Haraldsgade 53 | 2100 København Ø | Tlf. +45 72 54 40 00 | mst@mst.dk | www.mst.dk

Fra: Anne Vibe Termansen
Sendt: 23. maj 2018 15:01
Til: 'ac.3460@mail.dk'
Emne: SV: Journal nr. MST-530-00011

Kære Allan Christensen

Tak for din henvendelse.

Hermed link til sagen: <http://mst.dk/natur-vand/planlaegning/miljoevurdering-og-vvm/vvm/igangvaerende-vvm-screeninger/styre-og-bremsebane-paa-hoevelte-kaserne/>

Det burde virke. Høringsperioden er udløbet, men jeg kan orientere om, at der er indkommet en del hørings svar fsva. støj.

Det er Miljøstyrelsens opgave, at vurdere, om der skal udarbejdes en miljøvurdering (VVM) i forbindelse med projektet.

De tilladelser, der er nødvendige for at realisere projektet skal meddeles af kommunen.

Venlig hilsen

Anne Vibe Termansen
Civilingeniør | Landskab og Skov
+45 93 58 82 52 | anvte@mst.dk

Miljøstyrelsen
Landskab og Skov
Haraldsgade 53
2100 København Ø

7. marts 2019

MST-530-00011. Yderligere bemærkninger til screeningsmaterialet vedr. etablering af ny motorbane på Forsvarets arealer i Høvelte

Vi er godt klar over, at tidsfristen for at give bemærkninger til sagen om etablering af motorbanen på Høvelte Kaserne er overskredet.

Når vi så alligevel fremsender yderligere bemærkning skyldes det, at vi har genbesøgt screeningsmaterialet og Forsvarets beregninger af støjbelastningen bekymrer os meget.

Ikke mindst i lyset af den senere debat om F35 flyvestationen i Skrydstrup, hvor informationer omkring støjproblemerne enten fremlægges utilstrækkeligt eller i en "tilpasset" form, og vi oplever at noget lignende sker omkring Forsvarets planer for udvidelse af aktiviteterne på Høvelte kaserne.

Vores bemærkninger

Som nævnt i vores bemærkning af 14. maj 2018 har Forsvarets valgt at anvende en gennemsnitsbetragtning ved støjberegningen.

Gennemsnittet beregnes over 1 time, 4, 7 eller 8 timer. Forsvaret angiver selv en anvendelsesgrad på 60% for motorbanen, men det fremgår ikke om denne anvendelsesgrad er over 1 time eller en anden tidsperiode.

I princippet betyder det altså, at støjen kan blive væsentlig højere i de perioder, hvor banen udnyttes af kørertøjerne, netop fordi der er "stille" den resterende tid.

Beregningsmetoden betyder også, at man kan "justere" anvendelsen af motorbanen, for dermed at opnå et støjniveau under grænseværdierne. Alene af den grund finder vi beregningsmetoden yderst problematiske.

Som naboer til en eventuel kommende motorbane er vi ikke kun interesserede i de gennemsnitlige betragtninger Forsvaret gør sig.

Vi er faktisk mere interesserede i støjniveauet fra de "peaks" eller "impulser", der naturligt vil fremkomme, når køretøjerne accelerer, bremses eller kører normalt, da dette har stor betydning for hvordan støjen reelt opleves af naboerne til motorbanen.

Vi har således søgt at estimere, hvordan støjniveauet vil opleves, når der køres med såkaldte IKK og PMV køretøjer på motorbanen.

I Forsvarets egen støjrapport fremgår dels hvor meget IKK og PMV køretøjerne støjer og dels hvor meget støjen dæmpes fra det teoretiske målepunkt på motorbanen og til nabo-målepunkterne, eksempelvis ved Stenhøjgårdsvej 63 beliggende ca. 800 meter fra motorbanen. Det fremgår således af støjrapporten, at støjen dæmpes med 22 dB over dette terræn fra motorbane til målepunktet ved Stenhøjgårdsvej.

Bruger vi denne dæmpningsfaktor, kan vi opstille følgende skema, hvor vi estimerer det oplevede støjniveau ved Stenhøjgårdsvej 63, når IKK og BMW køretøjerne henholdsvis accelerer, kører normalt eller er i tomgang.

Den gule markering angiver støjniveauet ved målepunktet ud for Stenhøjgårdsvej 63:

| Afstand til lydkilde, meter | 1 | 100 | 200 | 300 | 400 | 500 | 600 | 700 | 800 | 900 | 1000 | 1100 |
|-----------------------------|-----|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Støj dB, IKK acceleration | 128 | 125,3 | 122,5 | 119,8 | 117 | 114,3 | 111,5 | 108,8 | 106 | 103,3 | 100,5 | 97,75 |
| Støj dB, IKK normal kørsel | 121 | 118,3 | 112,3 | 106,3 | 100,3 | 94,25 | 88,25 | 82,25 | 76,25 | 70,25 | 67,25 | 64,25 |
| Støj dB, IKK tomgang | 92 | 89,25 | 83,25 | 77,25 | 71,25 | 65,25 | 59,25 | 53,25 | 47,25 | 41,25 | 38,25 | 35,25 |

| Afstand til lydkilde, meter | 1 | 100 | 200 | 300 | 400 | 500 | 600 | 700 | 800 | 900 | 1000 | 1100 |
|-----------------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Støj dB, PMV acceleration | 111 | 108,3 | 105,5 | 102,8 | 100 | 97,25 | 94,5 | 91,75 | 89 | 86,25 | 83,5 | 80,75 |
| Støj dB, PMV normal kørsel | 112,7 | 110 | 104 | 97,95 | 91,95 | 85,95 | 79,95 | 73,95 | 67,95 | 61,95 | 58,95 | 55,95 |
| Støj dB, PMV tomgang | 103 | 100,3 | 94,25 | 88,25 | 82,25 | 76,25 | 70,25 | 64,25 | 58,25 | 52,25 | 49,25 | 46,25 |

Grænseværdierne for støj fra virksomheder er 45dB hverdage 07-18, lørdag 07-14 og 40dB ved mandag-fredag 18-22, lørdag 14-22, søn-og helligdage 07-22.

Det må desværre konstateres, at Forsvaret på intet tidspunkt overholder grænseværdierne for støj.

Der er i øvrigt ikke taget højde for vestenvind, der sandsynligvis vil forværre situationen.

Vi mener, at ovennævnte forhold bør vægte tungt i beslutningen om at gennemføre en VVM undersøgelse.

Vi mener netop, at der kræves en VVM undersøgelse af dette projekt for at vurdere det i en større sammenhæng med de mange øvrige aktiviteter på Høvelte kaserne og den meget nære beliggenhed til store boligområder i Birkerød og i Allerød.

Vi beder derfor venligst om at ovennævnte bemærkninger også tages med i betragtning vedrørende VVM undersøgelsen.

Med venlig hilsen

Søren Christensen
Stenhøjgårdsvej 80
3460 Birkerød

Jon Tollerup
Stenhøjgårdsvej 47
3460 Birkerød

Olav Eggers
Stenhøjgårdsvej 31
Birkerød