

xx. måned 202x

# Høringsudkast § 25 TILLADELSE

---

af Heliport Thorsminde

Vesthavnen 38, 6990 Ulfborg



**HOLSTEBRO**  
KOMMUNE

Kulturen til forskel

# Indholdsfortegnelse

---

|                                                                        |    |
|------------------------------------------------------------------------|----|
| Høringsudkast § 25 TILLADELSE .....                                    | 1  |
| Indholdsfortegnelse.....                                               | 2  |
| Indledning.....                                                        | 4  |
| Afgørelse .....                                                        | 5  |
| Baggrund og beskrivelse af projektet.....                              | 5  |
| Baggrund .....                                                         | 5  |
| Beskrivelse af projektet.....                                          | 5  |
| Offentlig høring.....                                                  | 7  |
| Høringens indflydelse på afgørelsen.....                               | 7  |
| Begrundelse for tilladelsen .....                                      | 7  |
| Ændringer ift. afgrænsningsnotatet .....                               | 8  |
| Generelle forhold, indretning og drift .....                           | 9  |
| Anlægsfase.....                                                        | 9  |
| Driftsfase .....                                                       | 11 |
| Støj og vibrationer – Befolkning, sundhed og rekreative forhold.....   | 13 |
| Støj i anlægsfase.....                                                 | 14 |
| Støj i driftsfase .....                                                | 16 |
| Vibrationer i anlægsfase.....                                          | 25 |
| Vibrationer i driftsfase.....                                          | 25 |
| Befolkning, sundhed og rekreative forhold.....                         | 26 |
| Veje og bebyggelse (erhverv, camping, helårs- og fritidshuse).....     | 26 |
| Rekreative interesser – på land.....                                   | 27 |
| Rekreative interesser – på vand .....                                  | 29 |
| Støjpåvirkning af lyst- og fritidsfiskeri.....                         | 30 |
| Samlet vurdering af befolkning, sundhed og rekreative interesser. .... | 31 |
| Sikkerhed og sårbarhed .....                                           | 31 |
| Samlet vurdering af sikkerhed og sårbarhed .....                       | 32 |
| Bilag IV-arter .....                                                   | 32 |
| Anlægsfase.....                                                        | 33 |
| Driftsfase .....                                                       | 34 |
| Samlet vurdering af påvirkningen af bilag IV-arter .....               | 36 |
| Andre arter .....                                                      | 36 |
| Anlægsfase.....                                                        | 37 |
| Driftsfasen.....                                                       | 38 |
| Samlet vurdering af påvirkningen af andre arter .....                  | 39 |

|                                                                       |    |
|-----------------------------------------------------------------------|----|
| Natura 2000 .....                                                     | 39 |
| Anlægsfasen .....                                                     | 40 |
| Driftsfasen.....                                                      | 41 |
| Samlet vurdering af påvirkningen af Natura 2000-området.....          | 46 |
| Klitdynamik og erosionsrisiko (klimasikring) .....                    | 48 |
| Anlægsfasen .....                                                     | 48 |
| Driftsfasen.....                                                      | 48 |
| Samlet vurdering af Klitdynamik og erosionsrisiko (klimasikring)..... | 50 |
| Landskab .....                                                        | 51 |
| Anlægsfasen .....                                                     | 51 |
| Driftsfasen.....                                                      | 52 |
| Samlet vurdering for landskabspåvirkninger .....                      | 53 |
| Alternativer .....                                                    | 53 |
| Samlet vurdering af alternativer.....                                 | 54 |
| Kumulative påvirkninger .....                                         | 54 |
| Holstebro Kommunes valg af variant .....                              | 54 |
| Samlet konklusion.....                                                | 55 |
| Overvågning.....                                                      | 55 |
| Klagevejledning .....                                                 | 56 |
| Klagefrist .....                                                      | 56 |
| Søgsmål.....                                                          | 56 |
| Aktindsigt .....                                                      | 56 |
| Offentliggørelse .....                                                | 57 |
| Afgørelse om § 25 er sendt til: .....                                 | 57 |
| Orientering om meddelelse af § 25 tilladelse er sendt til: .....      | 57 |
| Bilag 1 – Placering af heliport .....                                 | 58 |
| Bilag 2 – Plantegning.....                                            | 59 |
| Bilag 3 – Flyvekorridorer.....                                        | 60 |

## Indledning

Hermed meddeles EMG EJENDOMME tilladelse til etablering af heliport på Vesthavnen 38, 6990 Ulfborg, matr.nr. 33k Klitengene, Sdr. Nissum i Holstebro kommune efter Miljøvurderingslovens<sup>1</sup> § 25.

Heliporten etableres umiddelbart syd for bebyggelsen ved Thorsminde havn (se bilag 1). Det består af en landingsplads, rullevej, standplads, brændstofanlæg og sikkerhedsforanstaltninger som hegn og lys til navigation. Der vil også være en mindre hangarbygning til helikopteren, en check-in-bygning, parkering og indkørsel til biler og lastbiler og brændstofanlæg. Indretning fremgår af bilag 2.

Projektet indeholder også tre ind- og udflyvningsruter for helikopteren: en mod vest (korridor 1), en mod nordøst (korridor 2) og en mod sydøst (korridor 3) (se bilag 3).

De fleste vilkår i forhold til etablering og drift af heliporten er fastsat i miljøgodkendelse efter Miljøbeskyttelseslovens<sup>2</sup> § 33, der meddeles samtidig med denne tilladelse efter Miljøvurderingsloven.

---

<sup>1</sup> Lovbek. nr. 4 af 3. januar 2023 om miljøvurderinger.

<sup>2</sup> Lovbek. nr. 1742 af 22. december 2025 om miljøbeskyttelse.

## Afgørelse

Tilladelsen meddeles i henhold til § 25, stk. 1 i Miljøvurderingsloven og meddeles på baggrund af bygherres offentliggjorte miljøkonsekvensrapport samt supplerende oplysninger og resultater af de høringer der er foretaget.

Tilladelsen meddeles på følgende vilkår:

### Generelt

1. Heliporten skal etableres og drives som beskrevet i ansøgningen, miljøkonsekvensrapporten og de supplerende oplysninger, medmindre vilkårene i denne afgørelse eller miljøgodkendelsen efter Miljøbeskyttelseslovens § 33 foreskriver andet.

### Sandfygning

2. Den del af terrænreguleringen, der sker udenfor virksomhedens areal, skal beplantes med sandhjelme, og der skal udlægges kokosmætter til at reducere sandflugt.
3. Beplantningen, med sandhjelme og udlagte kokosmætter, skal løbende vedligeholdes for at mindske sandfygning.
4. Holstebro Kommune kan kræve, at virksomheden for egen regning etablerer beplantning og/eller udlægger kokosmætter på relevante arealer udenfor heliportens område, hvis der konstateres eller er risiko for væsentlige sand- eller støvgener fra drift af heliporten, herunder helikopterflyvninger.
5. Klitten skal opmåles efter afsluttet anlægsarbejde og skal løbende inspiceres af heliortpersonalet.

Der fastsættes desuden vilkår i miljøgodkendelsen som beskrevet nedenfor.

Tilladelsen bortfalder, hvis den ikke er udnyttet inden 3 år efter at den er meddelt, eller ikke har været udnyttet i 3 på hinanden følgende år, jf. Miljøvurderingslovens § 39.

## Baggrund og beskrivelse af projektet.

### Baggrund

Som led i den grønne omstilling af Danmark besluttede samtlige Folketingets partier med Energiaftale 2018 at opføre tre nye havvindmølleparker frem mod 2030. Der er efterfølgende fulgt op med flere aftaler om grøn strøm, herunder en delaftale om mere grøn strøm i 2022. Rammevilkårene fra denne aftale kan muliggøre en firedobling af den samlede elproduktion. Der er også en aftale om Mere Havvind 2030, som omhandler at øge havvindskapaciteten. Til brug for især drift og vedligehold af havvindmøller i Vesterhavet og Nordsøen, ønskes der etableret en heliport (helikopterlandingsplads) ved Thorsminde. Heliporten i Thorsminde bliver den første og foreløbigt eneste på den nordlige del af Vestkysten. Den vil bl.a. kunne bruges til at fragte mandskab til og fra havvindmølleparker. Et af de projekter, som heliporten vil kunne servicere, vil være Thor Havvindmøllepark, som etableres 22 km ud for den jyske vestkyst ved Thorsminde, og som vil omfatte et drift- og vedligeholdelsescenter, et såkaldt O&M center, i Thorsminde i nærheden af heliporten.

### Beskrivelse af projektet

EMG EJENDOMME ApS har ansøgt Holstebro Kommune om at få etablering og drift af heliport i Thorsminde miljøvurderet. Heliporten ønskes placeret i udkanten af Thorsminde umiddelbart syd for havnen. Heliporten består af en landingsplads, rullevej, standplads og brændstofanlæg

samt sikkerhedsforanstaltninger så som hegn og navigationslys. Desuden inkluderer det en mindre hangar og check-in-bygning samt parkering og indkørsel til køretøjer (se bilag 2).

I projektets driftsfase indgår en ind- og udflyvningsrute mod hhv. vest (korridor 1), nordøst (korridor 2) og sydøst (korridor 3). I miljøkonsekvensrapporten vurderes tre varianter (A, B og C) af forskellig fordeling af flyvninger imellem de tre flykorridorer.

Der forventes ca. 2.000 helikopterflyvninger om året fra heliporten i Thorsminde. En flyvning består af 2 operationer:

- Udflyvning (start)
- Indflyvning (landing)

Der er ansøgt om op til 4.000 helikopteroperationer om året, hvoraf 99% af flyvningerne vil foregå i dagtimerne (kl. 07-19) og 1% af flyvningerne i aften timerne (kl. 19-22). Der flyves ikke om natten (kl. 22-07).

Flyvningerne kan foregå alle ugens dage med 450 operationer pr. måned i de tre mest trafikerede måneder. Hvilke måneder vil afhænge af driften, og kan variere fra år til år.

25% af flyvningerne vil foregå med Airbus H135 og de resterende 75% med Airbus H145.

Heliporten etableres i et område der i Kommuneplan 2025-2037 (inkl. tillæg) er udlagt til erhvervsområde. Området er planlagt til havneerhvervsområde herunder mulighed for en heliport. Af Tillæg nr. 8 til Kommuneplanen fremgår det, at heliporten i Thorsminde anses som værende regional vigtig. Heliporten etableres i lokalplan nr. 1256 Thorsminde Vesthavn. Lokalplanen fastlægger, at området kun må anvendes til havneformål. Lokalplanen angiver en bred vifte af virksomhedstyper, der falder inden for dette formål, og arealet, hvor heliporten placeres, indgår i lokalplanen til at kunne anvendes til dette formål.

Det vurderes, at projektet kan realiseres i overensstemmelse med bestemmelserne i kommuneplanen og lokalplanen for området.

EMG EJENDOMME ApS har ansøgt om frivillig miljøvurdering af projektet. Dvs. at projektet først kan realiseres når offentligheden og berørte myndigheder har haft mulighed for at fremkomme med kommentarer hertil jf. Miljøvurderingslovens § 24, stk. 2, samt at Holstebro Kommune har truffet afgørelse om en tilladelse til projektet, jf. lovens § 25, stk. 1.

Anlægget er tillige miljøgodkendelsespligtigt efter Miljøbeskyttelseslovens § 33 og etableringen forudsætter derfor, at kommunen meddeler miljøgodkendelse. Miljøgodkendelsen efter § 33 i Miljøbeskyttelsesloven erstatter i henhold til § 15 helt eller delvist en § 25 tilladelse i medfør af Miljøvurderingsloven. Dvs. at bl.a. en del af vilkårsfastsættelsen for etablering og drift af heliporten sker i miljøgodkendelsen.

Der har været gennemført en 1. offentlighedsfase med indkaldelse af idéer og forslag til miljøkonsekvensrapporten i perioden den 3. juni 2025 til den 20. juni 2025. I samme periode blev berørte parter orienteret via brev om den offentlige høring.

I forbindelse med borgermøde i Thorsminde den 16. juni 2025 blev der givet en forlængelse af fristen for borgerne til at komme med idéer, forslag og bemærkninger frem til og med 27. juni 2025.

De rejste emner drejer sig primært om støj og placering samt påvirkning af ejendomsværdi, turisme, friluftsliv, natur og helbred. Behandlingen af de indkomne forslag kan ses i afgrænsningsudtalelsen, der er vedlagt.

Miljøkonsekvensrapporten med afgrænsningsudtalelsen og udkast til § 25 tilladelse har været i høring i perioden xx. måned 2026 til og med den xx. måned 2026 (2. offentlighedsfase).

**Beskriv høringssvar**

Holstebro Kommune har udarbejdet et udkast til miljøgodkendelse efter § 33 i Miljøbeskyttelsesloven. Udkastet har været offentliggjort sammen med miljøkonsekvensrapporten, afgrænsningsnotat og udkast til denne § 25 tilladelse efter Miljøvurderingsloven.

Miljøkonsekvensrapporten med tilhørende materiale, kommuneplanens og lokalplanens bestemmelser samt fastsatte vilkår i miljøgodkendelsen udgør det faglige og juridiske grundlag for Holstebro Kommunes afgørelse om, at projektet kan tillades efter reglerne om miljøvurdering.

## Offentlig høring

De væsentlige forhold af betydning for denne afgørelse og miljøgodkendelse, som blev taget op i forbindelse med høringerne, er følgende:

- XX
- [Tilføj selv listepunkter]

En sammenstilling af de indkomne høringssvar, med Holstebro Kommunes kommentering, fremgår af nedenstående afsnit. Tal i parentes refererer til høringssvar. Høringssvarene fra 2. offentlighedsperiode fremgår af bilag 1A og bemærkninger fra virksomheden/projektets rådgiver fremgår af bilag 1B.

### Eksempel:

Beskriv indsigelser fra høringen.

## Høringens indflydelse på afgørelsen

Beskriv om høringerne har indflydelse på afgørelsen.

## Begrundelse for tilladelsen

Holstebro Kommunes tilladelse gives på baggrund af miljøkonsekvensrapportens vurdering om, at heliporten kan etableres og drives uden uacceptable påvirkninger af miljøet, såfremt projektet etableres inden for de fysiske og miljømæssige rammer og forudsætninger, som fremgår af miljøkonsekvensrapporten. Der er fastsat vilkår i nærværende tilladelse og i miljøgodkendelsen.

§ 25 tilladelsen meddeles på baggrund af:

- Ansøgning fra EMG EJENDOMME ApS om etablering og drift af heliport
- Miljøkonsekvensrapporten for etablering og drift af heliport
- Kommuneplanramme 10.E.01 Thorsminde Vesthavn
- Tillæg nr. 8 til Kommuneplan 2025-2037
- Lokalplan nr. 1256 Thorsminde Vesthavn

Projektet skal desuden overholde den til enhver tid gældende øvrige lovgivning.

Miljøgodkendelsen truffet efter Miljøbeskyttelseslovens § 33 erstatter delvist denne afgørelse i henhold til Miljøvurderingsbekendtgørelsens<sup>3</sup> § 10.

Baggrunden for at miljøgodkendelsen kan erstatte § 25 tilladelsen er, at Miljøbeskyttelsesloven, som afgørelsen meddeles på grundlag af, anses for at varetage de

---

<sup>3</sup> Bek. nr. 1608 af 9. december 2024 om miljøvurdering af planer og programmer og af konkrete projekter

miljømæssige hensyn og afvejsninger, som er miljøvurderingsreglerne, og er relevante for det konkrete projekt.

Miljøgodkendelsen vil blive meddelt samtidig med tilladelse efter Miljøvurderingsloven.

Holstebro Kommune har i vurderingen om afgørelse lagt vægt på nedenstående begrundelser. Først beskrives nogle generelle forhold, såsom helikoptertype og flyveruter, hvorefter der foretages vurdering iht. afgrænsningsnotatet og den af bygherre udarbejdede miljøkonsekvensrapport.

## **Ændringer ift. afgrænsningsnotatet**

Efter fremsendelse af afgrænsningsudtalelsen, har der været enkelte ændringer. Grundet optimering af landepladsens (FATOs) placering pga. støjensyn blev indflyvningskorridoren fra vest ændret og kunne reduceres fra 2 korridorer til en. Det blev derfor aftalt, at der indgår 3 flyvekorridorer og ikke 4, som det fremgår af afgrænsningsudtalelsen. Desuden blev det aftalt at basere vurderingerne af anlægsstøj på overslagsberegninger i stedet for beregninger i programmet SoundPlan, for at gøre beregningerne simplere, uden en væsentlig ændring af usikkerheden i resultaterne.

Der blev oprindelig arbejdet med to scenarier for placeringen af heliporten, beliggende med ca. 100 m indbyrdes afstand bestående af et Scenarie Nord og et Scenarie Syd. Baggrunden for de to scenarier var miljømæssige fordele og ulemper ved de to placeringer, som ønskedes nærmere undersøgt gennem miljøvurderingen. I processen har det vist sig, at Scenarie Syd ikke vil kunne godkendes, da placeringen ville kræve dispensation fra klitfredningslinjen. Klitfredningslinjen er lovgivningsmæssigt en forbudszone imod tilstandsændringer, der skal behandles restriktivt. En af forudsætningerne for at der kan gives mulighed for etablering af en heliport indenfor klitbeskyttelseslinjen er, at det ikke er muligt at placere anlægget udenfor linjen. Eftersom Scenarie Nord ikke kræver dispensation fra klitfredningslinjen, vurderes det, at der ikke vil kunne opnås dispensation for Scenarie Syd ved Kystdirektoratet. På den baggrund blev det aftalt med bygherre, at lade Scenarie Syd indgå i miljøkonsekvensrapporten som et fravalgt alternativ. Scenarie Nord er derfor projektet, der er miljøvurderet på i miljøkonsekvensrapporten.

Projektet har tre ind- og udflyvningsruter hhv. vestligt (korridor 1), nordøstligt (korridor 2) og sydøstligt (korridor 3) for heliporten (Se bilag 3). I forbindelse med udarbejdelsen af miljøkonsekvensrapporten blev det tydeligt, at de to østlige flyvekorridorer (korridor 2 og 3) tilgodeser hensynet til de undersøgte miljøforhold på forskellig vis. Det blev derfor aftalt med bygherre at foretage en yderligere nuancering af vurderingerne af miljøpåvirkningerne. Det blev besluttet at vurdere på tre varianter for, hvordan flyvningen i korridorerne i driftsfasen kunne prioriteres:

- Variant A: Flyvning i korridor 1 (hele året), korridor 2 (i foråret fra 15. marts til 15. maj og i efteråret fra 1. september til 30. november) og korridor 3 (om sommeren fra 16. maj til 31. august og om vinteren)
- Variant B: Flyvning i korridor 1 (hele året) og korridor 2 (hele året)
- Variant C: Flyvning i korridor 1 (hele året) og korridor 3 (hele året)

Afvigelser i fordelingen fra ovennævnte kan forekomme i begrænset omfang af hensyn til flysikkerheden.

Da der ikke var kendskab til eksisterende uudnyttede tilladelser til projekter, der i kumulation med nærværende projekt kunne føre til væsentlige miljøpåvirkninger, blev dette emne oprindelig afgrænset ud. I løbet af udarbejdelsen af miljøvurderingen blev bygherre og Holstebro Kommune bekendt med, at der planlægges etablering af en lagerhal nord for heliportens planlagte placering. Denne lagerhal hører ikke til heliporten. Det blev besluttet, at

lagerhallen inddrages i støjvurderingen som et kumulativt projekt, også selvom der endnu ikke er ansøgt om lagerhallen. Det er kun vurderet relevant ift. støj, da det ikke vurderes at kunne have væsentlig indflydelse på de andre miljøfaktorer.

## **Generelle forhold, indretning og drift**

Heliport-projektet ligger umiddelbart syd for bebyggelsen ved Thorsminde havn. Det består af en landingsplads, rullevej, standplads, brændstofanlæg og sikkerhedsforanstaltninger som hegn og lys til navigation. Der vil også være en mindre hangarbygning til helikopteren, en check-in-bygning, parkering og indkørsel til biler og lastbiler samt brændstofanlæg.

### **Anlægsfase**

Anlægsperioden planlægges at vare maksimalt 8 måneder, med en påbegyndelse hurtigst muligt efter meddelelse af denne afgørelse, miljøgodkendelse og byggetilladelse. Størstedelen af trafikken med større entreprenørmaskiner, planlægges at foregå i de første 2-3 måneder af anlægsperioden.

Arbejdet med støjende anlægsarbejder vil ske i tidsrummet mandag til fredag kl. 7-18.

Arbejdet med særligt støjende anlægsarbejder vil ske i tidsrummet mandag til fredag kl. 8-18.

I gennem anlægsperioden vil der i gennemsnit være 5-8 personer på byggepladsen.

I miljøkonsekvensrapporten er anlægsfasen inddelt i 4 faser.

- Fase 1: Afgravning og flytning af sand
- Fase 2: Etablering af FATO (landeplads), taxivej, forplads, vendeplads, fuel-område (brændstof tankning)
- Fase 3: Hangarbyggeri
- Fase 4: Udenoms arealer, parkeringsplads, vej til området.

Ovenstående og beskrivelserne i miljøkonsekvensrapporten ligger til grund for miljøvurderingen af anlægsarbejdet.

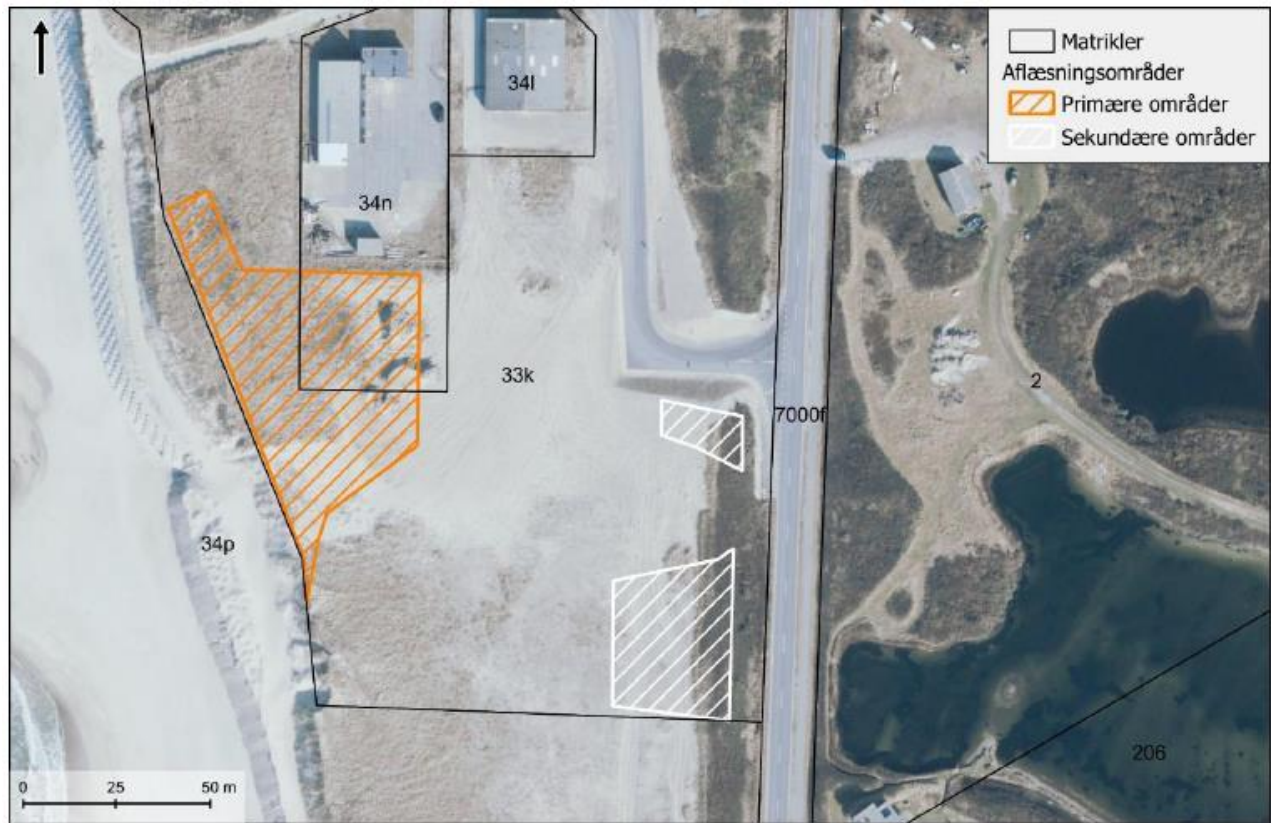
Der er stillet vilkår om, at heliporten skal etableres og drives som ansøgt, medmindre vilkårene i denne afgørelse eller miljøgodkendelsen efter Miljøbeskyttelseslovens § 33 foreskriver andet.

Der er stillet et lignende vilkår i miljøgodkendelsen. Med vilkårene sikres det, at heliporten etableres og drives i henhold til de forhold, hvorpå projektet er ansøgt og miljøvurderet.

Der er desuden i miljøgodkendelsen stillet vilkår til sikring af overholdelse af ovenstående tidsrum for støjende, støvende og vibrationsfrembringende anlægsaktiviteter.

### **Terrænregulering**

I miljøkonsekvensrapporten er det oplyst, at der sker en regulering af klithøjden af hensyn til flysikkerheden. Terrænet reguleres desuden enkelte steder i mindre grad (maks. 30 cm), så anlægsområdet bliver mere vandret. Koten hæves/udjævnes her ved at genanvende sand fra den vestlige side af projektområdet. Yderligere overskydende sand fra reguleringen af klithøjden placeres på udvalgte steder i projektområdet, som angivet nedenfor og vist i Figur 1. For at modvirke sandfygning vil der på disse placeringsområder, som er vist på figuren, efter terrænregulering ske beplantning af de åbne sandflader med sandhjelme (klitgræs), og der lægges kokosmætter på disse sandflader fra terrænreguleringen for at reducere sandflugt.



Figur 1. Placering af overskydende sand fra regulering af klithøjden og udlægning af kokosmåtter og beplantning med sand-hjælme opdelt på primære og sekundære placeringsområder (Kopi fra miljøkonsekvensrapporten).

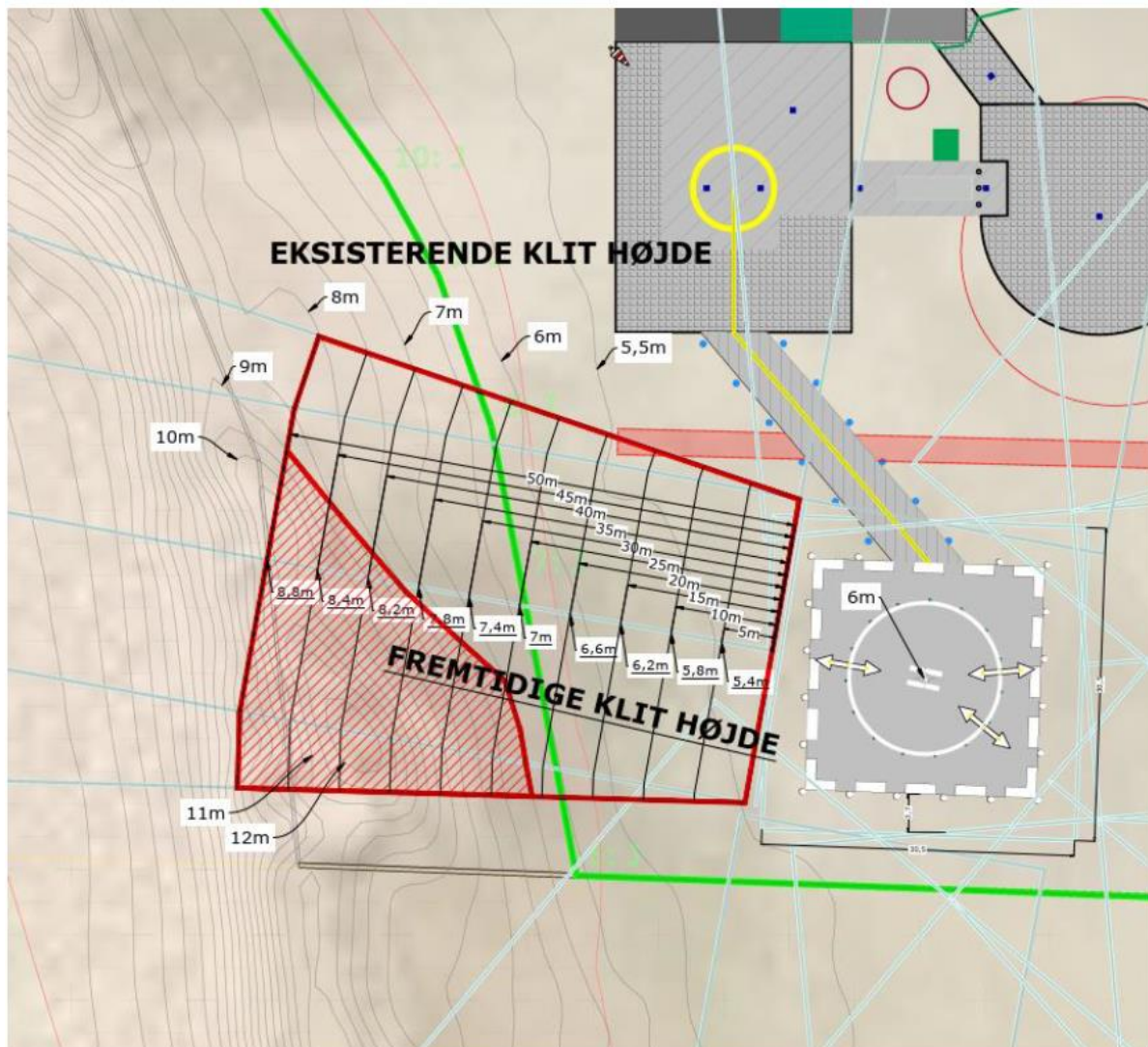
I den vestlige del af projektområdet fjernes dele af toppen af en nærliggende klit, så klitvegetationen er ca. 1 meter under den minimale flyvehøjde.

Figur 2 viser ændringer i terræn som følge af afgravningen. Der er i alt tale om ca. 2.600 m<sup>3</sup> materiale over et areal på ca. 1.900 m<sup>2</sup>.

Det meste af afgravningen vil ske inden for erhvervsområdets afgrænsning. En mindre vestlig andel vil afgraves på Miljøstyrelsens matrikel 34p Klitengene, Sdr. Nisum, som administreres af Kystdirektoratet. Der er indhentet en samtykkeerklæring fra Kystdirektoratet til terrænændringen på matriklen. De afgravede arealer vil ligesom placeringerne for overskydende sand efter terrænregulering sikres med beplantning af de åbne sandflader med sandhjælme (klitgræs), udlægning af kokosmåtter og vanding efter behov.

Holstebro Kommune stiller i miljøgodkendelsen efter Miljøbeskyttelseslovens § 33 vilkår om, at områder inden for virksomhedens areal, hvor der terrænguleres, skal beplantes med sandhjælme, og der skal udlægges kokosmåtter til at reducere sandflugt.

Eftersom en del af terrænreguleringen sker uden for virksomhedens areal, stilles der i denne tilladelse efter Miljøvurderingslovens § 25 vilkår om, at områder uden for virksomhedens areal, hvor der terrænreguleres, skal beplantes med sandhjælme, og der skal udlægges kokosmåtter til at reducere sandflugt.



Figur 2. Kort over terrænregulering i projektområdet, som viser eksisterende klithøjde og fremtidig klithøjde (Kopi fra miljøkonsekvensrapporten).

Yderligere forhold om anlægsfasen fremgår af de relevante afsnit herunder.

## Driftsfase

### Operationer

Der forventes 2.000 flyvninger om året, svarende til 4.000 operationer.

Miljøkonsekvensrapporten er lavet ud fra at flyvningerne er jævnt fordelt hen over året, dog med op til 450 operationer pr. måned i de tre mest trafikerede måneder. Hvilke måneder det er vil afhænge af driften og kan variere fra år til år.

Miljøvurderingen er foretaget ud fra ovenstående forudsætninger for antallet af flyvninger.

Derfor er der i miljøgodkendelsen efter Miljøbeskyttelsesloven stillet vilkår om, at der maksimalt må flyves 4.000 operationer om året og maksimalt 450 operationer om måneden.

### Helikoptertyper

Heliporten anvendes til servicering af havvindmølleparker til persontransport af driftspersonale. Der vil desuden transporteres mindre reservedele til vindmøller på 30-100 kg. Mere sjældent, 2-4 gange om måneden, vil der være transport af større, hængende kargo-læs på 300-700 kg.

Heliporten er dimensioneret til Airbus H135, Airbus H145 og Augusta Westland 169.

Helikoptertyper, som anvendes, er Airbus H135 og Airbus H145. Grundlaget for miljøvurderingen er at 1.000 af operationerne foregår med Airbus H135 og 3.000 af operationerne med Airbus H145.

Airbus H145 er en større helikoptertype end Airbus H135, og støjbelastningen fra denne er, jf. støjnotat udarbejdet sammen med miljøkonsekvensrapporten, lidt højere end for Airbus H135.

På baggrund heraf vurderer Holstebro Kommune, at flyvninger med Airbus H135 godt kan erstatte flyvninger med Airbus H145, men ikke omvendt. På den baggrund er der i miljøgodkendelsen efter Miljøbeskyttelsesloven stillet vilkår om, at maksimalt 3.000 operationer om året må foregå med Airbus H145.

Der er desuden i miljøgodkendelsen efter Miljøbeskyttelsesloven stillet vilkår om, at hvis der skal anvendes andre helikoptertyper end Airbus H135 og Airbus H145 skal der ansøges herom ved Holstebro Kommune.

### Flyveruter

Projektet indeholder 3 ind- og udflyvningskorridorer for helikopteren (se bilag 3):

- en mod vest (korridor 1),
- en mod nordøst (korridor 2)
- en mod sydøst (korridor 3).

Nisum Fjord er udpeget som Natura 2000-område N65, der består af habitatområde H58 og fuglebeskyttelsesområde F38. På baggrund heraf er der i miljøkonsekvensrapporten vurderet på bl.a. påvirkning af fugle. Dette uddybes mere i afsnit om Natura 2000-områder.

I miljøkonsekvensrapporten er der også vurderet på støjpåvirkning af borgerne i Thorsminde. Dette uddybes mere i afsnittet om støj.

Der er i miljøkonsekvensrapporten vurderet på 3 varianter af flyvninger.

- Variant A: Flyvning i korridor 1 (hele året), korridor 2 (i foråret fra 15. marts til 15. maj og i efteråret fra 1. september til 30. november) og korridor 3 (om sommeren fra 16. maj til 31. august og om vinteren)
- Variant B: Flyvning i korridor 1 (hele året) og korridor 2 (hele året)
- Variant C: Flyvning i korridor 1 (hele året) og korridor 3 (hele året).

Afvigelser i fordelingen fra ovennævnte kan forekomme i begrænset omfang af hensyn til flysikkerheden.

Jf. miljøkonsekvensrapporten kan alle 3 varianter bruges uden en væsentlig indvirkning på miljøet.

Variant B er den der jf. miljøkonsekvensrapporten tager mest hensyn til fuglelivet ved ikke at anvende flyvekorridor 3, medmindre der er flysikkerhedsmæssige årsager hertil.

Variant C er den der tager mest hensyn til borgere i Thorsminde ved ikke at anvende korridor 2 og derved ikke flyve øst om Thorsminde og udover indsejlingen, medmindre der er flysikkerhedsmæssige årsager hertil.

Variant A vil anvende korridor 2 øst om Thorsminde i perioder af særlig betydning for fuglelivet, som i miljøkonsekvensrapporten vurderes at være forårsmånederne fra 15. marts til 15. maj og efterårsmånederne fra 1. september til 30. november.

Miljøkonsekvensrapporten konkluderer, at det ikke kan udelukkes, at der sker påvirkninger af især rastende gæs og evt. lille kobbersnepe, som følge af ind- og udflyvninger i korridor 3.

Det vurderes dog, at påvirkningen ikke har et omfang, der kan karakteriseres som skade på de pågældende arter eller Natura 2000-områdets integritet.

Ved Variant A er der specifikt taget hensyn til lille kobbersneppe, der raster og fouragerer på engene syd for Thorsminde med flest fugle i april-maj. Der er ligeledes taget hensyn til det store antal gæs, der nogle år opholder sig på engene i perioden 1. september til 30. november.

Ved variant A vurderer Holstebro Kommune jf. senere afsnit om *Holstebro kommunes valg af variant*, at der både tages hensyn til borgene i Thorsminde og fuglelivet ved, at der ikke flyves ind over byen i sommermånederne, og der ikke flyves syd på over engene i perioder, der er mest sårbare for fuglene.

På den baggrund har Holstebro Kommune i miljøgodkendelsen efter § 33 i Miljøbeskyttelsesloven stillet vilkår om, at flyvekorridor 1 må anvendes hele året, flyvekorridor 2 skal anvendes i perioden 15. marts til 15. maj og i perioden 1. september til 30. november. Flyvekorridor 3 skal anvendes i perioden 16. maj til 31. august og i perioden 1. december til 14. marts. Fravigelser er tilladt ved flysikkerhedsmæssige årsager.

#### Flyvetid

Af miljøkonsekvensrapporten fremgår det, at 99% af flyvningerne vil foregå i dagtimerne (kl. 07-19). 1% af flyvningerne vil foregå i aftentimerne (kl. 19-22), svarende til maksimalt 40 operationer om året. Der flyves ikke om natten (kl. 22-07). Dette er grundlaget hvorpå miljøvurderingen er foretaget. Holstebro Kommune stiller i miljøgodkendelsen efter Miljøbeskyttelsesloven derfor vilkår om, at der maksimalt må foretages 40 operationer om året i aftentimerne og vilkår om, at der ikke må flyves til og fra heliporten i nattetimerne (kl. 22-07).

#### Samlet

Som beskrevet ovenfor under "Anlægsfase" er der stillet vilkår om, at heliporten skal etableres og drives som ansøgt medmindre vilkårene i denne afgørelse eller i miljøgodkendelsen efter Miljøbeskyttelseslovens § 33 foreskriver andet. Der er stillet et lignende vilkår i miljøgodkendelsen.

Yderligere forhold om driftsfasen fremgår af de relevante afsnit herunder.

## **Støj og vibrationer – Befolkning, sundhed og rekreative forhold**

I miljøkonsekvensrapporten er de eksisterende forhold og projektets påvirkning af menneskers sundhed i form af støj og vibrationer beskrevet og vurderet i henhold til Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier, almindeligt anerkendte vurderingsmetoder for støj fra anlægsarbejder samt Holstebro Kommunes retningslinjer om regulering af støj og vibrationer fra anlægsarbejder.

Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier er fastsat ud fra det princip, at ca. 10 % af befolkningen føler sig stærkt generet af støj, der har et niveau svarende til grænseværdien. Hvis støjen er lavere end de vejledende grænseværdier, angiver Miljøstyrelsen, at støjen ikke forventes at have negative helbredseffekter. Dermed indebærer grænseværdierne en afvejning af hensynet til støjudsatte mennesker mod samfundsmæssige ønsker om byudvikling, etablering af virksomheder og infrastruktur mv.

Støj og vibrationer er vurderet i miljøkonsekvensrapportens kapitel 6. Af miljøkonsekvensrapporten fremgår det, at det er en forudsætning for den støjmæssige vurdering at den støjfølsomme anvendelse af 2 stk. enfamiliehuse på Klitvej 66, 6990 Ulfborg skal ophøre. Husene er erhvervet af RWE og bliver revet ned inden heliporten sættes i drift.

Dette er en forudsætning for miljøvurderingen og dermed også for udnyttelse af miljøgodkendelsen.

## Støj i anlægsfase

I miljøkonsekvensrapporten er der i kapitel 6 vurderet på støjen fra anlægsfasen af heliporten. Støjen er vurderet iht. afgrænsningsnotatet af 16. juli 2025. Det er dog efterfølgende aftalt at basere vurderingerne af anlægsstøj på overslagsberegninger i stedet for beregninger i SoundPlan. Dette blev gjort for at gøre beregningerne simplere uden en væsentlig ændring af usikkerheden i resultaterne.

Som det fremgår af miljøkonsekvensrapporten, har Miljøstyrelsen ikke udmeldt vejledende støjgrænseværdier for bygge- og anlægsarbejder, men det er almindelig praksis at støj, ved nærliggende boliger og anden støjfølsom bygningsanvendelse, ikke skal overstige 70 dB(A) indenfor normal arbejdstid og 40 dB(A) i øvrige tidsrum. Hvis støjen fra bygge- og anlægsarbejder overholder 70 dB(A) indenfor normal arbejdstid og 40 dB(A) i øvrige tidsrum vurderes det, at støjen ikke er væsentlig. Holstebro Kommune har desuden en forskrift for midlertidigt bygge- og anlægsarbejder, der angiver, at støjende, støvende og vibrationsfrembringende midlertidige aktiviteter kun må udføres på hverdage (ikke helligdage) i tidsrummet mandag til fredag kl. 7-18. Forskriften angiver desuden, at særligt støjende, støvende og vibrationsfrembringende midlertidige aktiviteter kun må udføres på hverdage (ikke helligdage) i tidsrummet mandag til fredag kl. 8-18. Miljøkonsekvensrapporten har behandlet støj i anlægsfasen ud fra ovenstående kriterier, og som angivet i afgrænsningsnotatet.

I miljøkonsekvensrapporten er der vurderet på støj i de 4 faser af anlægsperioden.

- Fase 1: Afgravning og flytning af sand
- Fase 2: Etablering af FATO, taxivej, forplads, vendeplads, fuel-område
- Fase 3: Hangarbyggeri
- Fase 4: Udenomsarealer, parkeringsplads, vej til området.

Baseret på forventede anlægsaktiviteter, og viden om støjen fra entreprenørmaskiner, er de samlede kildestyrker for lydklasserne ved de fire anlægsfaser fundet og kan ses i Tabel 6-6 i miljøkonsekvensrapporten.

Den primære støj- og vibrationsbelastende aktivitet i forbindelse med anlægsarbejdet er pælefundering, der foregår i fase 3. Denne aktivitet har typisk et lydeffektniveau på L<sub>WA</sub> 115-120 i dB(A). Der skal i alt nedrammes 90 pæle (18 m lange). Funderingsarbejdet vil foregå over en kort periode på 45 dage og kun på hverdage mandag til fredag fra kl. 8:00 til 18:00.

Der er foretaget beregninger over støjkonsekvensafstande fra anlægsarbejdet og frem til hvor støjen er aftaget til hhv. 70 dB(A) og 40 dB(A) i alle 4 faser (se Tabel 1).

Tabel 1. Beregnede støjkonsekvensafstande fra anlægsarbejdet og frem til, hvor støjen er aftaget til henholdsvis 70 dB(A) og 40 dB(A) ved anlægsfasens fire overordnede faser (kopi fra miljøkonsekvensrapporten).

| Støjkonsekvensafstande ved faseopdelte anlægsaktiviteter                  | Lydklasse (worst case) $L_{WA}$ , dB(A) | Afstand i meter fra anlægsarbejdet, hvor støjen er faldet til |          |
|---------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------|---------------------------------------------------------------|----------|
|                                                                           |                                         | 70 dB(A)                                                      | 40 dB(A) |
| Fase 1, Afgravning og flytning af sand                                    | 114                                     | 50                                                            | 900      |
| Fase 2, Etablering af FATO, taxivej, forplads, vendeplads, fuel-område    | 109                                     | 30                                                            | 600      |
| Fase 3, Hangarbyggeri                                                     | 120                                     | 90                                                            | 1.450    |
| Fase 4, Etablering af udenoms-arealer, parkeringsplads og vej til området | 109                                     | 30                                                            | 600      |

Den største støjkonsekvensafstand for at nå de hhv. 70 dB(A) og 40 dB(A) er i fase 3 ved pælefundering. Her er afstanden for at nå 70 dB(A) 90 m og 1.450 m for at nå 40 dB(A).

Den nærmeste bolig i boligområdet i den sydlige del af Thorsminde er Fuglevænget 44, 6990 Ulfborg. Denne er beliggende mere end 300 m fra, hvor bygge- og anlægsarbejdet foregår. I miljøkonsekvensrapporten vurderes det, at de beregnede støjniveauer er så lave, og at arbejdet sker på så stor en afstand, at der ikke nødvendigvis vil forekomme tydelige hørbare impulser, men i tilfælde af at de alligevel forekommer, indgår tillægget på 5 dB i beregningerne af støjbelastningen jf. miljøkonsekvensrapporten.

Det er i miljøkonsekvensrapporten vurderet, at intensiteten af støjpåvirkningen vil være begrænset under forudsætning af, at bygge- og anlægsarbejderne udføres indenfor normal arbejdstid. Det vurderes desuden, at de forventede støjpåvirkninger ved nærmeste boliger (Fuglevænget mm.) fra anlægsarbejderne ganske vist vil være tidsmæssigt sammenfaldende i dagperioden med støj fra de øvrige eksisterende støjkluder i nærheden af boligerne (vejtrafik og aktiviteter på havnen), men udgøre så lave niveauer, at den kumulative virkning vurderes at være uden betydning og samlet set uvæsentlig.

Samlet vurderes det i miljøkonsekvensrapporten, at der vil være tale om en uvæsentlig støjbelastning af omgivelserne, når bygge- og anlægsarbejde udføres indenfor normal arbejdstid.

#### Kumulation af støj med lagerhal

Som det fremgår af miljøkonsekvensrapporten, forventes der en lagerhal mod nord. Bygherre vurderer i miljøkonsekvensrapporten, at et eventuelt tidsmæssigt sammenfald med etablering eller drift af lagerhallen, umiddelbart nord for heliporten, samt etablering af selve heliporten, ikke vurderes at udgøre en kumulativ virkning, og dermed ikke er væsentlig.

#### Holstebro Kommunes vurdering af støj i anlægsfasen

Samlet vurderes det i miljøkonsekvensrapporten, at der vil være tale om en uvæsentlig støjbelastning af omgivelserne, når bygge- og anlægsarbejde udføres indenfor normal arbejdstid.

Holstebro Kommune er enige i denne vurdering og har i miljøgodkendelsen efter Miljøbeskyttelseslovens § 33 stillet vilkår iht. arbejdstiderne i Holstebro Kommunes forskrift for midlertidige bygge- og anlægsarbejder. Der er stillet vilkår om at støjende, støvende og vibrationsfrembringende anlægsaktiviteter kun må udføres mandag – fredag (ikke helligdage) i tidsrummet kl. 07-18. Der er ligeledes i miljøgodkendelsen stillet vilkår om, at særligt støjende, støvende og vibrationsfrembringende anlægsaktiviteter kun må udføres mandag – fredag (ikke helligdage) i tidsrummet kl. 08-18.

Eftersom støjende anlægsaktiviteter jf. vilkårene skal udføres indenfor normal arbejdstid, vurderer Holstebro Kommune, at 40 dB(A) vil være overholdt udenfor normal arbejdstid.

Holstebro Kommune vurderer, at miljøkonsekvensrapporten belyser, at støjen fra bygge- og anlægsarbejde ikke vil have en væsentlig påvirkning af omgivelserne, ligeledes i forhold til kumulation med eventuel etablering eller drift af lagerhal nord for heliporten.

Ud fra beregningerne og vurderingerne i miljøkonsekvensrapporten samt de i miljøgodkendelsen stillede vilkår, vurderer Holstebro Kommune, at der ikke vil være en væsentlig støjpåvirkning af omgivelserne ved bygge- og anlægsarbejderne i forbindelse med etablering af en heliport i Thorsminde på den ansøgte placering.

## **Støj i driftsfase**

### Støj fra helikopterflyvning

Holstebro Kommune har i Kommuneplan 2025-2037 (inkl. tillæg) vurderet, at heliporten i Thorsminde er regional vigtig. Af Miljøstyrelsens vejledning "Støj fra flyvepladser"<sup>4</sup> fremgår det, at den vejledende støjgrænse i boligområder og støjfølsomme bygninger til offentlige formål er 50 dB, beregnet efter DENL-metoden, for almenflyvepladser, der er regional vigtige. Det er denne grænseværdi for støj fra helikopterflyvning, der er anvendt i miljøkonsekvensrapporten.

Som beskrevet under "Generelle forhold, indretning og drift", og som fremgår af miljøkonsekvensrapporten, forventes 2.000 flyvninger om året, svarende til 4.000 operationer, med op til 450 operationer i de 3 måneder, hvor der flyves mest. Der er i miljøgodkendelsen efter Miljøbeskyttelsesloven stillet vilkår om, at der maksimalt må flyves 4.000 operationer om året og maksimalt 450 operationer om måneden.

Fra heliporten i Thorsminde flyves der med Airbus H135 og Airbus H145. 1.000 af operationerne foregår med Airbus H135 og 3.000 af operationerne med Airbus H145. Af støjnotatet fra Rambøll og testrapporten fra Force Technology fremgår det, at der ikke umiddelbart er tilgængelige data om støj fra H135 og H145. Der anvendes i stedet for en substitut for H135. Der er anvendt EC130. Denne fremgangsmåde er jf. støjnotatet i overensstemmelse med de retningslinjer, der anbefales af luftfartsmyndighederne, FAA, i USA. Som alternativ for H145 er der jf. støjnotat og testrapport anvendt EC130 suppleret med en korrigerende på operationsantallet svarende til en merstøj på +1,6 dB.

Støjberegningerne er udført for hver af de tre varianter for anvendelse af flyvekorridorerne.

- Variant A: Flyvning i korridor 1 (hele året), korridor 2 (i foråret fra 15. marts til 15. maj og i efteråret fra 1. september til 30. november) og korridor 3 (om sommeren fra 16. maj til 31. august og om vinteren fra 1. december til 14. marts)
- Variant B: Flyvning i korridor 1 (hele året) og korridor 2 (hele året)
- Variant C: Flyvning i korridor 1 (hele året) og korridor 3 (hele året)

Støjen fra helikopterflyvningerne er beregnet ved brug af de metoder og principper, der er beskrevet i Miljøstyrelsens vejledning "Støj fra flyvepladser" og de tilhørende tillæg på grundlag af antallet af operationer og helikoptertyper.

---

<sup>4</sup> Miljøstyrelsens vejledning nr. 5/1994, Støj fra flyvepladser.

Jævnfør BL 3.8<sup>5</sup> er totallængden på ind- og udflyvningsfladens første og anden sektor 1.075 meter. Det skal bemærkes, at betydende støjbidrag fra den del af flyvningerne, som strækker sig ud over de 1.075 meter fra heliporten, også indgår i beregningsgrundlaget. Flyvevejene til og fra heliporten er i beregningsmodellen indbygget med udstrækninger på cirka 5 km fra kystlinjen.

Det fremgår af miljøkonsekvensrapporten, at den del af flyvningerne, som foregår udenfor ind- og udflyvningsfladens første og anden sektor med afstanden 1.075 meter fra heliporten, forudsættes der i støjberegningerne en flyvehøjde på 300 meter over terræn. Højdeprofilerne for ind- og udflyvning er fastlåste i støjberegningsprogrammet. Flyvehøjden er særligt relevant ved den del af flyvningerne, som foregår ad flyvevej 2 over kanalen og slusen. I praksis vil flyvehøjden være op til 350 meter på den del af flyvevejen, dels på grund af masten ved Thorsminde rensningsanlæg og varmeværk og dels på grund af vindforhold. Der flyves således typisk lidt højere end forudsat i støjberegningerne, hvilket i praksis vil medføre lidt lavere støjniveauer ved nærmeste boliger.

Ved forekommende lavt og tæt skydække skal der samtidigt sikres respektafstande til skydækket. Der kan således opstå situationer med lavt skydække, hvor det kan være nødvendigt at flyve lavere end minimumshøjden over Thorsminde by. Baseret på meteorologisk data er det fundet, at i dele af året (typisk vinterhalvåret) kan der i op til 12% af tiden i tidsrummet kl. 07-19 forekommer skydække, som medvirker til, at der skal flyves lavere. Af støjnotatet fremgår, at flyvehøjde kan være ned til 150 meter. Støjnotatet konkluderer, at sammenholdes de støjmæssige variationer på grund af afstande mellem boliger og helikopter, der fraviger beregningsgrundlaget, med de tidsmæssige forekomster af lavt skydække, er resultatet uændret i forhold til støjberegningerne. Dvs. at de lidt højere støjniveauer ved lavere flyvninger udjævnes, idet støjen skal vurderes over de tre mest trafikerede måneder af året.

Beregningerne er foretaget på at 1% af flyvningerne foregår i aftentimerne (kl. 19-22), og der ikke flyves om natten.  $L_{DEN}$  er en vægtet årsdøgnmiddelværdi, hvor aktivitet om natten tillægges 10 dB og aktivitet om aftenen tillægges 5 dB før middelværdien beregnes. Dermed tages hensyn til, at støj er mere generende om aftenen og om natten. Der er ikke udført beregning af støjens maksimale værdier,  $L_{Amax}$ , ved en overflyvning, da der ikke planlægges flyvninger i natperioden. Grænsen for støjens maksimale værdier,  $L_{Amax}$ , er alene gældende i natperioden.

På baggrund af ovenstående er der i miljøgodkendelsen efter Miljøbeskyttelsesloven stillet vilkår om, at der maksimalt må flyves 40 operationer i aftentimerne (kl. 19-22) om året. Der er ligeledes stillet vilkår om, at der ikke må flyves til og fra heliporten i nattetimerne (kl. 22-07).

Beregningerne er udført for hver af de tre varianter for anvendelse af flyvekorridorerne.

#### *Variant A*

Variant A omfatter, at korridor 1 mod vest for heliporten skal anvendes hele året. Korridor 2 mod nordøst med ind- og udflyvning over indsejlingen skal anvendes i foråret fra 15. marts til 15. maj og i efteråret fra 1. september til 30. november. Korridor 3 mod sydøst med ind- og udflyvning over klitterne skal anvendes om sommeren fra 16. maj til 31. august og om

---

<sup>5</sup> BL 3-8 Bestemmelser om etablering, drift og tekniske krav til helikopterflyvepladser, Bestemmelser for Civil Luftfart, Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen, maj 2020.

vinteren fra 1. december til 14. marts). Flyvekorridorene fremgår af bilag 3. Der kan være afvigelser i begrænset omfang af hensyn til flysikkerheden.

Støjberegningerne, der er foretaget i forbindelse med miljøkonsekvensrapporten, viser at flyvningerne, forudsat i Variant A, vil kunne overholde  $L_{DEN}$  50 dB(A) til boligområder. Støjkonturerne er angivet på Figur 3. Vesthavnen 23 må benyttes som motel og grænseværdien for liberalt erhverv er  $L_{DEN}$  60 dB(A). Det er vist at grænseværdien herfor er overholdt. Ind- og udflyvningerne kan overholde alle Miljøstyrelsens grænseværdier for en regional vigtig almen flyveplads.



Figur 3. Støjkonturer af helikopterflyvning med anvendelse af tre flyvekorridorer beskrevet ved Variant A. Den gule kontur angiver et støjniveau på  $L_{DEN}$  50 dB(A) svarende til grænseværdien for en almen flyveplads med regional vigtighed. (Kopi fra miljøkonsekvensrapporten, Kilde: Force Technology).

Det er i miljøkonsekvensrapporten vist og redegjort for, at Miljøstyrelsens vejledende støjkrav for helikopterflyvninger ved Variant A er overholdt.

#### Variant B

Variant B omfatter, at korridor 1 mod vest for heliporten skal anvendes hele året, og korridor 2 mod nordøst med ind- og udflyvning over indsejlingen skal anvendes hele året. Flyvekorridorene fremgår af bilag 3. Der kan være afvigelser i begrænset omfang af hensyn til flysikkerheden.

Støjberegningerne, der er foretaget i forbindelse med miljøkonsekvensrapporten, viser at flyvningerne, forudsat i Variant B, vil kunne overholde  $L_{DEN}$  50 dB(A) til boligområder. Støjkonturerne er angivet på Figur 4. Vesthavnen 23 må benyttes som motel og grænseværdien for liberalt erhverv er  $L_{DEN}$  60 dB(A). Det er vist at grænseværdien herfor er

overholdt. Ind- og udflyvningerne kan overholde alle Miljøstyrelsens grænseværdier for en regional vigtig almen flyveplads.



Figur 4. Støjkonturer af helikopterflyvning med anvendelse af to flyvekorridorer beskrevet ved Variant B. Den gule kontur angiver et støjniveau på LDEN 50 dB(A) svarende til grænseværdien for en almen flyveplads med regional vigtighed. (Kopi fra miljøkonsekvensrapporten, Kilde: Force Technology).

Det er i miljøkonsekvensrapporten vist og redegjort for, at Miljøstyrelsens vejledende støjkrav for helikopterflyvninger ved Variant B er overholdt.

#### *Variant C*

Variant C omfatter, at korridor 1 mod vest for heliporten skal anvendes hele året, og korridor 3 mod sydøst med ind- og udflyvning over klitterne skal anvendes hele året. Flyvekorridorerne fremgår af bilag 3. Der kan være afvigelser i begrænset omfang af hensyn til flysikkerheden.

Støjberegningerne, der er foretaget i forbindelse med miljøkonsekvensrapporten, viser at flyvningerne, forudsat i Variant C, vil kunne overholde  $L_{DEN}$  50 dB(A) til boligområder.

Støjkonturerne er angivet på Figur 5. Vesthavnen 23 må benyttes som motel og grænseværdien for liberalt erhverv er  $L_{DEN}$  60 dB(A). Det er vist at grænseværdien herfor er overholdt. Ind- og udflyvningerne kan overholde alle Miljøstyrelsens grænseværdier for en regional vigtig almen flyveplads.



Figur 5. Støjkonturer af helikopterflyvning med anvendelse af to flyvekorridorer beskrevet ved Variant C. Den gule kontur angiver et støjniveau på LDEN 50 dB(A) svarende til grænseværdien for en almen flyveplads med regional vigtighed. (Kopi fra miljøkonsekvensrapporten, Kilde: Force Technology).

Det er i miljøkonsekvensrapporten vist og redegjort for, at Miljøstyrelsens vejledende støjkrav for helikopterflyvninger ved Variant C er overholdt.

#### *Holstebro Kommunes vurdering af støj fra helikopterflyvningerne*

Holstebro Kommune vurderer, at de anvendte beregningsforudsætninger er korrekte, og derved giver resultaterne, præsenteret i miljøkonsekvensrapporten, et retvisende billede af støjpåvirkningen og overholdelse af Miljøstyrelsens grænseværdier for helikopterflyvninger.

Holstebro Kommune har i miljøgodkendelsen efter § 33 i Miljøbeskyttelsesloven stillet vilkår om overholdelse af Miljøstyrelsens vejledende støjkrav for start og landinger for regional vigtig almen flyveplads, herunder overholdelse af  $L_{DEN}$  50 dB(A) i boligområder.

Grundlaget for miljøvurderingen og overholdelse af støjgrænseværdierne er, at der maksimalt flyves 4.000 operationer om året, med op til 450 operationer i de 3 måneder, hvor der flyves mest. På den baggrund er der i miljøgodkendelsen efter § 33 i Miljøbeskyttelsesloven stillet vilkår om, at der maksimalt må flyves 4.000 operationer om året og maksimalt 450 operationer om måneden.

Det er oplyst, at 1.000 af operationerne foregår med Airbus H135 og 3.000 af operationerne med Airbus H145. Airbus H145 er en større helikoptertype end Airbus H135, og støjbelastningen fra denne er, jf. støjnotat udarbejdet sammen med miljøkonsekvensrapporten, lidt højere end for Airbus H135.

På baggrund heraf vurderer Holstebro Kommune, at flyvninger med Airbus H135 kan erstatte flyvninger med Airbus H145, men ikke omvendt. På den baggrund er der i miljøgodkendelsen

efter Miljøbeskyttelsesloven stillet vilkår om, at maksimalt 3.000 operationer om året må foregå med Airbus H145.

Der er desuden i miljøgodkendelsen stillet vilkår om, at hvis der skal anvendes andre helikoptertyper end Airbus H135 og Airbus H145 skal der ansøges herom ved Holstebro Kommune.

På baggrund af, at der er i beregningerne er medtaget at 1% af ind- og udflyvningerne foregår i aftentimerne, er der i miljøgodkendelsen stillet vilkår om, at der maksimalt må flyves 40 operationer i aftentimerne (kl. 19-22) om året.

Af Miljøstyrelsens vejledning "Støj fra flyvepladser" fremgår det, at der om natten i boligområder og rekreative områder med overnatning bør være en maksimalværdi. Maksimalværdien af det A-vægtede lydtryksniveau for starter og landinger i pågældende områder om natten bør jf. vejledningen ikke overstige 70 dB for almene flyvepladser. Eftersom der ikke flyves om natten til og fra heliporten, er der ikke vurderet på overholdelse af en maksimalværdi. Der er i miljøgodkendelsen stillet vilkår om, at der ikke må flyves til og fra heliporten i nattetimerne (kl. 22 – 07).

Holstebro Kommune vurderer, at bygherre, i miljøkonsekvensrapporten, har belyst at alle tre varianter af ind- og udflyvninger vil overholde Miljøstyrelsens vejledende støjkrav. Holstebro Kommune vurderer, at det med de stillede vilkår i miljøgodkendelsen sikres, at forudsætningerne for beregningerne overholdes, og derved også sikrer, at de vejledende støjgrænser for ind- og udflyvninger overholdes.

#### Virksomhedsstøj

I miljøkonsekvensrapporten er der redegjort for, at der kan komme betydende støj fra

- Kørsel og parkering med personbiler
- Kørsel og levering af brændstof med tankvogn (gravitationsbaseret)
- Pumpning af brændstof fra pumpehus/brændstoflager
- Motorafprøvning (2-6 gange årligt i dagperioden).

Se Tabel 2 for kildestyrker og driftsforhold til beregning af virksomhedsstøj.

Tabel 2. Oversigt med anvendte kildestyrker og driftsforhold anvendt til beregning af virksomhedsstøj fra Thorsminde heliport (kopi fra miljøkonsekvensrapport).

| Støjkilde                             | Kilde-<br>styrke<br>L <sub>WA</sub> , dB(A) | Antal ture/operationer eller procentvis drift<br>Dag (kl. 7-18) / aften (kl. 18-22) / nat (kl. 22-7) |
|---------------------------------------|---------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Kørsel med personbil <sup>1</sup>     | 90                                          | Dag: 8 ture / aften: 2 ture / nat: 2 ture                                                            |
| Parkeringsoperation <sup>2</sup>      | 85                                          | Dag: 8 ture / aften: 2 ture / nat: 2 ture                                                            |
| Kørsel med brændstofvogn <sup>3</sup> | 101                                         | Dag: 1 tur / aften: 1 tur / nat: 1 tur                                                               |
| Tomgang af brændstofvogn <sup>4</sup> | 91                                          | Dag: 3% / aften: 25% / nat: 50%                                                                      |
| Pumpe i brændstoflager <sup>5</sup>   | 83                                          | Dag: 12% / aften: 16% / nat: 33%                                                                     |
| Motorafprøvning <sup>6</sup>          | 125                                         | Dag: 10 min (2-6 gange årligt)                                                                       |

1) En personbil omfatter støj mæssigt både én indkørsel og én udkørsel. Ind- og udkørsel af samme personbil foregår ikke nødvendigvis i samme døgnperiode.

- 2) Parkeringsoperationer følger samme mønster.
- 3) Der er ikke kendskab til, hvornår tankvognen leverer brændstof.
- 4) Det er forudsat, at tankvognen holder i tomgang i 15 minutter for at fylde brændstøflageret. Dette er sammenholdt med referenceperioder for de enkelte døgnperioder for at angive den procentvise drift.
- 5) Det er forudsat, at én tankning af helikopter kan tage op til 10 minutter, og at der kan forekomme én tankning i aften- og natperioden samt seks i dagperioden.
- 6) Til motorafprøvning er der forudsat en kildestyrke på 125 dB(A). Internetsøgninger peger på kildestyrker omkring 115 dB(A) for mindre helikoptere og op til 135 dB(A) for store.

Det fremgår af beregningerne i miljøkonsekvensrapporten og vurderingerne heraf, at de vejledende støjgrænser ved nærmeste boliger er overholdt (se Tabel 3).

Tabel 3. Opgørelser over forventede støjpåvirkninger fra driften af heliporten ved nærmeste boliger samt angivelser af grænseværdier og eventuel overskridelse. Støjniveauet på dage med motorafprøvning er angivet i parentes. Motorafprøvninger forekommer alene i dagperioden (kopi fra miljøkonsekvensrapport).

| Døgnperiode             | Støjniveau ved den mest støjpåvirkede bolig | Støjgrænse, L <sub>r</sub> | Overskridelse |
|-------------------------|---------------------------------------------|----------------------------|---------------|
| Dagperiode: kl. 7-18    | 24 dB (41 dB)                               | 45 dB                      | Nej           |
| Aftenperiode: kl. 18-22 | 28 dB                                       | 40 dB                      | Nej           |
| Natperiode: kl. 22-7    | 29 dB                                       | 35 dB                      | Nej           |

Som tidligere beskrevet forventes der etableret en lagerhal nord for heliporten, som ikke tilhører heliporten. Den forventede lagerhal vil være det nærmeste erhvervsmål, hvor virksomhedsstøjen fra heliporten skal vurderes. Dette er foretaget i miljøkonsekvensrapporten og viser, at heliporten overholder Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier for virksomhedsstøj til erhvervs- og industriområde (se Tabel 4).

Tabel 4. Opgørelser over forventede støjpåvirkninger fra driften af heliporten ved nærmeste erhverv samt angivelser af grænseværdier og eventuel overskridelse. Støjniveauet på dage med motorafprøvning er angivet i parentes. Motorafprøvninger forekommer alene i dagperioden (kopi fra miljøkonsekvensrapport).

| Døgnperiode             | Støjniveau ved det mest støjpåvirkede erhverv | Støjgrænse, L <sub>r</sub> | Overskridelse |
|-------------------------|-----------------------------------------------|----------------------------|---------------|
| Dagperiode: kl. 7-18    | 47 dB (56 dB)                                 | 70 dB                      | Nej           |
| Aftenperiode: kl. 18-22 | 51 dB                                         | 70 dB                      | Nej           |
| Natperiode: kl. 22-7    | 52 dB                                         | 70 dB                      | Nej           |

#### Holstebro Kommunes vurdering af virksomhedsstøj

Det er i miljøkonsekvensrapporten redegjort for at virksomhedsstøj fra heliporten overholder de vejledende støjgrænser til boligområde i Thorsminde og til erhvervs- og industriområde. Drift af heliporten vil med de udførte beregninger kunne overholde Miljøstyrelsens vejledende støjgrænser til 1) Erhvervs- og industriområde, 2) Erhvervsområde med forbud mod generende virksomheder, 3) Områder med blandet bolig- og erhvervsbebyggelse, centerområde (bykerne), 4) Etageboligområder, 5) Boligområder for åben og lav bebyggelse og 6) Sommerhusområder og offentligt tilgængelige rekreative områder.

Der er i miljøgodkendelsen efter Miljøbeskyttelseslovens § 33 stillet vilkår ift. overholdelse af Miljøstyrelsens vejledende støjkrav for virksomhedsstøj.

Jf. Tabel 3 er de vejledende støjgrænser til boliger overholdt med god margin. Der er i miljøgodkendelsen stillet vilkår om, at virksomheden skal etableres og drives som beskrevet i ansøgningen og miljøkonsekvensrapporten. Dvs. at det sikres at forudsætningerne i Tabel 3 og Tabel 4 overholdes.

Holstebro Kommune vurderer, at bygherre, i miljøkonsekvensrapporten, har belyst at, heliporten kan overholde Miljøstyrelsens vejledende støjgrænser for virksomhedsstøj, og at det i miljøgodkendelsen er sikret med vilkår, at disse overholdes.

### Vejstøj

Det fremgår af miljøkonsekvensrapporten, at vejstøjen i den sydlige del af Thorsminde stammer primært fra Vesterhavsgade og Klitvej og i mindre grad fra de øvrige mindre veje i området. Ved overslagsberegninger er der for eksisterende forhold fundet støjniveauer i intervallet 59–65 dB(A) i en afstand af 10 meter fra vejmidte. Variationen er knyttet til varierende trafikmængder og hastigheder på strækningen gennem den sydlige del af Thorsminde.

Ved en del af boligerne, i første række til Vesterhavsgade i den sydlige del af Thorsminde, må det forventes, at støjniveauet er højere end den vejledende grænseværdi for vejstøj, hvorved boligerne karakteriseres som værende støjbelastede.

I forbindelse med heliporten er det i miljøkonsekvensrapporten redegjort for, at tilføjes hele den tilknyttende trafikmængde, til og fra heliporten, til den eksisterende trafik på Vesterhavsgade vurderes vejstøjen ved boligerne, at kunne stige med 0,03 dB. Det vurderes i miljøkonsekvensrapporten, at dette ikke er hørbart og heliporten ikke vil give anledning til øget vejstøj i Thorsminde.

### *Holstebro Kommunes vurdering af vejstøj*

Holstebro Kommune vurderer, at bygherre i miljøkonsekvensrapporten, har belyst, at vejstøj, i forbindelse med heliporten, ikke vil give anledning til væsentlige støjgener. Der er både i denne tilladelse og i miljøgodkendelsen efter § 33 i Miljøbeskyttelsesloven stillet vilkår om, at heliporten skal etableres og drives som ansøgt, og derved vil en eventuel øgning i trafikken til og fra heliporten end forudsat i denne miljøvurdering og i miljøgodkendelsen kræve, at forholdet vurderes.

### Virksomhedsstøj fra Thorsminde havn

I miljøkonsekvensrapporten er der foretaget beregninger for støjen fra Thorsminde havn ud fra aktiviteter på havnen. Støjpåvirkningen fra Thorsminde havn er beregnet ved boligerne langs Vesterhavsgade i henhold til Miljøstyrelsens vejledninger. Virksomhedsstøjen fra Thorsminde havn er ved referencepunkterne L<sub>p</sub> 39-48 dB(A) ved boligerne i første række af Vesterhavsgade. Støjpåvirkningen af boligerne i første række er således højere end Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier gennem hele døgnet.

Det fremgår endvidere af miljøkonsekvensrapporten, at støjniveauerne er udtryk for en situation med sammenfald af en række forekommende aktiviteter, som kan have stor akkumulerende betydning særligt i aften- og natperioden med kortere referencetidsrum end i dagperioden. Støjniveauerne er derfor et udtryk for et forholdsvist konservativt billede af støjen fra havnen.

Thorsminde Havn har meddelt, at der ikke umiddelbart er forventninger om en nævneværdig ændring i aktivitetsniveauet på havnen over de næste 10 år.

Det vurderes i miljøkonsekvensrapporten, at støj fra vejtrafik, aktiviteter på Thorsminde havn og helikopterstøj i princippet kan forekomme for de boliger, der er belastet af vejstøj og støj fra havnen, hvis de samtidig udsættes for lejlighedsvis overflyvninger. Støjen fra en

overflyvning kan i nogen grad sammenlignes med lejlighedsvis hændelser i vejtrafikken, når et særligt støjende køretøj passerer. Idet antallet af overflyvninger er begrænsede og velkendte, vurderes det samlet, at der ikke vil være væsentlige kumulative effekter.

#### *Holstebro Kommune vurdering af virksomhedsstøj fra Thorsminde havn*

Holstebro Kommune vurderer, at bygherre, i miljøkonsekvensrapporten, har belyst at aktiviteter på Thorsminde havn i forbindelse med heliporten ikke vil give anledning til væsentlige kumulative effekter på støjen.

#### Kumulation af støj med lagerhal

Som det fremgår af miljøkonsekvensrapporten, forventes der en lagerhal mod nord. Et eventuelt tidsmæssigt sammenfald med etablering eller drift af lagerhallen umiddelbart nord for heliporten samt etablering af selve heliporten vurderes i miljøkonsekvensrapporten, at udgøre en kumulativ virkning, som ikke er væsentlig. Det vurderes således, at den kumulative virkning ved sammenfaldende aktiviteter ved lagerhal og heliport vil være uden betydning og derfor ikke væsentlig.

Holstebro Kommune er enig med bygherres vurderinger ift. kumulation med lagerhal.

#### Samlet vurdering af støj fra driftsfasen

Af miljøkonsekvensrapporten fremgår det, at de udførte beregninger af helikopterstøjen med den tiltænkte placering af heliporten med tre flyveveje viser, at ingen boliger vil blive udsat for helikopterstøj over den vejledende grænseværdi på  $L_{DEN}$  50 dB(A), som er gældende for en flyveplads/heliport med regional vigtighed.

Beregninger af virksomhedsstøjen fra driften af heliporten viser, at der ikke forventes overskridelser af Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier for virksomhedsstøj ved nærmeste boliger, hvorfor støjpåvirkningen vurderes at være ikke væsentlig.

Støjudbredelsen over Thorsminde fra helikopterflyvningerne vil være lidt større, hvis der flyves iht. Variant B og lidt mindre hvis der flyves iht. Variant C. Variant A er en middelvej imellem de to andre. De vejledende støjgrænser er overholdt for alle 3 varianter.

Virksomhedsstøjen, trafikstøj og støj fra havnen er ens i alle 3 varianter, da det udelukkende er flyveruten og benyttelsen af de 3 korridorer i bilag 3, der varierer.

Det fremgår af miljøkonsekvensrapporten, at samlede effekter af støj fra vejtrafik, aktiviteter på Thorsminde havn og helikopterstøj i princippet kan forekomme for de boliger, der er belastet af vejstøj og støj fra havnen, hvis de samtidig udsættes for lejlighedsvis overflyvninger. Støjen fra en overflyvning kan i nogen grad sammenlignes med lejlighedsvis hændelser i vejtrafikken, når et særligt støjende køretøj, f.eks. med ulovlig udstødning, passerer. Idet antallet af overflyvninger er begrænset og velkendte, vurderes det samlet, at der ikke vil være væsentlige kumulative effekter.

#### Holstebro Kommunes vurdering af støj i driftsfasen

Bygherres rådgiver har i miljøkonsekvensrapporten og støjnotat ud fra beregninger vurderet, at de vejledende støjgrænseværdier for ind- og udflyvninger for regional vigtig heliport er overholdt for alle 3 varianter af flyvninger. Holstebro Kommune er enig i vurderingerne og har i miljøgodkendelsen efter Miljøbeskyttelsesloven stillet vilkår til sikring af overholdelse af grænseværdierne.

Bygherres rådgiver har i miljøkonsekvensrapporten ud fra beregninger vurderet, at drift af heliporten overholder de vejledende grænseværdier for virksomhedsstøj. Holstebro Kommune er enig i vurderingerne og har i miljøgodkendelsen efter Miljøbeskyttelsesloven stillet vilkår til sikring af overholdelse af disse.

Der er i miljøkonsekvensrapporten vurderet, at drift af heliporten ikke giver anledning til væsentlige kumulative effekter af støj, fordi antallet af overflyvninger er begrænset og velkendte. Holstebro Kommune er enig med bygherres vurdering.

Det vurderes endvidere, at der ikke vil være kumulation med forventet lagerhal mod nord. Holstebro Kommune er enig med bygherres vurderinger.

På baggrund af miljøkonsekvensrapporten, støjnotatet og de fastsatte vilkår i miljøgodkendelsen og vilkår i denne tilladelse, vurderer Holstebro Kommune at drift af heliporten ikke vil medføre væsentlig gene for omgivelserne i form af støj.

### **Holstebro kommunes samlede vurdering af støj**

Holstebro kommune vurderer, at bygherre har belyst, at der ikke vil være en væsentlig støjmæssig gene for omgivelserne ved etablering og drift af en heliport på den ansøgte lokalitet på havnen i Thorsminde. Holstebro Kommune er enig med bygherre og vurderer, at heliporten med de stillede vilkår, i denne tilladelse og i miljøgodkendelsen efter Miljøbeskyttelsesloven, kan etableres og drives uden væsentlig støjmæssig gene for omgivelserne. Heliporten vil i driftsfasen overholde de vejledende støjgrænseværdier for en regional vigtig almen flyveplads samt grænseværdierne for virksomhedsstøj.

### **Vibrationer i anlægsfase**

Det er vurderingen i miljøkonsekvensrapporten at afstanden til nærmeste bolig er så stor (mere end 300 m), at der ikke er risiko for, at vibrationer kan give anledning til gener eller påvirkning af beboelsesbygninger.

Jf. vurderinger iht. støj i anlægsfasen, er der i miljøgodkendelsen stillet vilkår iht. arbejdstiderne i Holstebro Kommunes forskrift for midlertidige bygge- og anlægsarbejder.

I miljøkonsekvensrapporten vurderes det, at man i de nærmeste bygninger kan opleve komfortgenerende vibrationer i forbindelse med pælefundering i anlægsfasen, men at bygningsskadende vibrationer ikke vurderes sandsynlige.

#### Holstebro kommune vurdering

Holstebro Kommune vurderer, at miljøkonsekvensrapporten belyser, at vibrationer fra bygge- og anlægsarbejde ikke vil have en væsentlig påvirkning af omgivelserne.

Ud fra vurderingerne i miljøkonsekvensrapporten, og de stillede vilkår i miljøgodkendelsen om arbejdstider, vurderer Holstebro Kommune, at der ikke vil være en væsentlig vibrationspåvirkning af omgivelserne ved bygge- og anlægsarbejderne i forbindelse med etablering af en heliport Thorsminde

### **Vibrationer i driftsfase**

Ved start og landing kan helikoptererne jf. miljøkonsekvensrapporten give anledning til vibrationer i området lokalt omkring selve heliporten. Det er vurderet, at vibrationsdæmpning i jorden og afstanden til nærmeste nabo er så stor, at der ikke er risiko for at vibrationer med mærkbare niveauer kan overføres til bygninger udenfor heliportens område og dermed give anledning til gener eller påvirkning af bygninger.

Helikoptererne kan jf. miljøkonsekvensrapporten skabe svage vibrationer i bygningskonstruktioner på baggrund af luftbåren støj. Det vurderes, at der i alle tilfælde er tale om så svage vibrationer, at de ikke kan medføre bygningsskader.

Der vurderes ikke at være væsentlig gene fra vibrationer i driftsfasen for hver af de 3 varianter af flyvninger.

### Holstebro Kommunes vurdering

Holstebro Kommune er enig med bygherres vurderinger. Holstebro Kommune vurderer, at der ikke er behov for at stille yderligere vilkår i denne tilladelse eller i miljøgodkendelsen efter Miljøbeskyttelsesloven ift. vibrationer, da dette vurderes dækket af vilkår ift. støj og den generelle drift.

Holstebro Kommune vurderer, at der ikke vil være væsentlige gener fra vibrationer i forbindelse med drift af heliporten.

## **Befolkning, sundhed og rekreative forhold**

For støj, vibrationer, vind, luftforurening, støv- og lugtgener samt lys og vind skal der jf. afgrænsningsnotatet foretages en vurdering af påvirkning i driftsfasen, og hvis der identificeres væsentlige påvirkninger på friluftsliv, skal der vurderes på afledte konsekvenser i forhold til turismen.

I miljøkonsekvensrapporten er der for hver af de 3 varianter af flyvninger vurderet på påvirkningen af ovenstående. Der vurderes på "Veje og bebyggelse (erhverv, camping, helårs- og fritidshuse)", "Rekreative interesser - på land", "Rekreative interesser - på vand" og "Støjpåvirkning af lyst- og fritidsfiskeri".

Støj og vibrationer i anlægsfasen er beskrevet og vurderet ovenfor. Påvirkninger som følge af vind, lys, emissioner og støv indgår jf. afgrænsningsnotatet kun i vurderingen for driftsfasen, idet der ikke er vurderet, at være risiko for væsentlige påvirkninger heraf i anlægsfasen.

## **Veje og bebyggelse (erhverv, camping, helårs- og fritidshuse)**

### Vind, luftforurening, støv- og lugtgener samt lys

Beskrivelserne og vurderingerne den samme for Variant A, Variant B og Variant C.

Af miljøkonsekvensrapporten fremgår, at helikopterens rotor kan forstyrre eller ændre vindmønsteret lokalt, og der vil opstå mærkbare vindpåvirkninger omkring helikopterens operationer ved nærliggende erhvervsbebyggelse og langs vejen. Disse påvirkninger er kortvarige og aftager hurtigt, og det vurderes ikke at forstyrre erhverv og trafikanter i området væsentlig.

Jf. miljøkonsekvensrapporten kan vindpåvirkningen fra helikopteren medføre, at sand sættes i bevægelse og blæser væk fra området, ligesom rotorvinde under start og landing kan hvirvle sand og støv op. Dette kan midlertidigt påvirke nærområdet visuelt og reducere luftkvaliteten, men påvirkningen vurderes at være lokal og kortvarig og forekommer primært under aktive operationer.

Det fremgår ligeledes, at eksisterende bevoksning er relevant for at sikre minimale gener for trafikanter og for at undgå øget behov for drift og vedligehold af vejarealerne. For at modvirke sandflugt og sandfygning fra arealer, hvor projektet påvirker eksisterende vegetation, etableres desuden beplantning med sandhjelme (klitgræs) på kokosnet af klitarealer, som effektivt binder sandet med sine lange rødder, opbygger og stabiliserer klitter og dermed reducerer risikoen for sandvandring.

I miljøkonsekvensrapporten er der redegjort for, at der i driftsfasen kun vil ske terrænregulering og genplantning af sandhjelme og kokosmætter, i det omfang, det i det dynamiske miljø vurderes nødvendigt for at fastholde de koter, som er etableret under anlægsfasen. Miljøkonsekvensrapporten vurderer, at kombinationen af sandhjelme og kokosmætter sikrer, at sandet ikke hvirvles op af rotorvind fra helikopteren under takeoff og landing.

I miljøkonsekvensrapporten vurderes det, at helikopternes jetfuel forbrug vil kunne lugtes 50-200 meter væk. Jf. Bekendtgørelse nr. 1472 af 12. december 2012 om vurdering og styring af luftkvaliteten må EU's grænseværdi for NO<sub>2</sub> på 200 µg/m<sup>3</sup> ikke overskrides mere end 18 gange pr. kalenderår (midlet over 1 time). Perioden, hvor helikopteren er i nærhed af befolkningen, vil være kortvarigt, og eftersom der er naturlig udluftning, er der ikke risiko for overskridelse af grænseværdierne. Med 10-15 operationer dagligt, er der ingen koncentreret belastning.

Det fremgår af miljøkonsekvensrapporten, at ved drift af heliporten vil der være beacon belysning, som guider helikoptere til landingspladsen fra lange afstande. Det benyttes i de mørke aftentimer eller under dårlig sigtbarhed. Flyvning om natten er ikke en del af projektet og flyvning i dårlig sigt er yderst begrænset. Beacon belysnings primære funktion er at være synlig fra luften og vurderes i miljøkonsekvensrapporten ikke at være væsentlig generende for nærliggende beboelsesejendomme eller forbi passerende trafikanter på vejen.

Der er jf. miljøkonsekvensrapporten antikollisionslys og strobelys på selve helikopteren. Det vurderes at være mest synligt ved starter og landinger. Det vurderes i miljøkonsekvensrapporten, at påvirkningen af lysene fra helikopteren ikke vil være væsentlig, da projektområdet er beliggende i erhvervsområde. Påvirkningen vil i relation til udsigt fra bebyggelse og særlig bebyggelsers udearealer være relateret til anvendelsen af den nordøstlige korridor i mørke perioder og være en højde på over 100 m, hvorfor påvirkningen ikke vurderes som væsentlig. I dagtimerne vil der ligeledes være en visuel forstyrrelse ved flyvning i samme korridor, men også denne vil være tidsbegrænset.

#### *Holstebro Kommunes vurdering*

Holstebro Kommune er enig i vurderingerne foretaget i miljøkonsekvensrapporten.

For at sikre, at der beplantes og udlægges kokosmætter, er der i hhv. miljøgodkendelse efter Miljøbeskyttelsesloven og i denne § 25 tilladelse stillet vilkår om beplantning med sandhjelme, og der skal udlægges kokosmætter på arealer, der terrænreguleres.

Holstebro Kommune stiller også i miljøgodkendelsen efter Miljøbeskyttelsesloven vilkår om, at Holstebro Kommune kan kræve, at virksomheden for egen regning etablerer beplantning og/eller udlægger kokosmætter på relevante arealer indenfor heliportens område, hvis der konstateres eller er risiko for væsentlige sand- eller støvgener fra drift af heliporten, herunder helikopterflyvninger.

Der er ligeledes i denne tilladelse stillet vilkår om, at Holstebro Kommune kan kræve, at virksomheden for egen regning etablerer beplantning og/eller udlægger kokosmætter på relevante arealer udenfor heliportens område, hvis der konstateres eller er risiko for væsentlige sand- eller støvgener fra drift af heliporten, herunder helikopterflyvninger.

Holstebro Kommune vurderer ikke, at der er behov for at stille yderligere vilkår.

#### Støj og vibrationer

Heliporten overholder støjgrænseværdierne, hvorfor det jf. støjafsnittet vurderes ikke at påvirke omgivelserne væsentlig.

Vibrationer vurderes ligeledes ikke at påvirke omgivelserne væsentligt jf. afsnit herom.

#### Holstebro Kommunes samlede vurdering

Holstebro Kommune er enig med bygherre og vurderer, at det med de stillede vilkår sikres, at der ikke vil være væsentlige gener fra vind, luftforurening, støv- og lugtgener samt lys, støj og vibrationer ift. veje og bebyggelse (erhverv, camping, helårs- og fritidshuse).

### **Rekreative interesser – på land**

## Vind, luftforurening, støv- og lugtgener samt lys

Beskrivelserne og vurderingerne den samme for Variant A, Variant B og Variant C.

Fra landingspladsen til enden af klitten på stranden er der ca. 75 meter, hvor der kan opholde sig strandgæster. Ruten 'Nissum Fjord Rundt' er ca. 30 meter fra landingspladsen og 'Vestkystruten' er ca. 50 meter derfra. Desuden er rekreative områder beliggende under flyvekorridorerne.

Det fremgår af miljøkonsekvensrapporten, at vindpåvirkningen fra helikopteren kan medføre, at sand og støv hvirvles op fra den sandede, kystnære placering. Dette kan midlertidigt påvirke nærområdet med sandfygning. Påvirkningen vurderes at være lokal og kortvarig og forekommer kun under aktive operationer.

Over selve stranden vurderes helikopterhøjden tilstrækkelig til at den ekstra mængde af sand, som kortvarigt vil hvirvles op gentagne gange om dagen som følge af projektet, vil være så begrænset i forhold til den naturlige sandfygning på stranden, at genen ikke vurderes som væsentlig. Piloten har desuden mulighed for at tilpasse flyveruten under hensyntagen til aktuelle forhold for, at minimere vindrelaterede gener. Derfor vurderes de rekreative interesser på land ikke at blive påvirket væsentligt af vind fra driften.

Det er i miljøkonsekvensrapporten redegjort for, at helikopterens støj kan registreres på betydelig afstand, allerede før helikopteren når frem til det pågældende område med rekreative aktiviteter. Dette reducerer overraskelsen ved at helikopteren passerer visuelt og vindmæssigt, eftersom støjen gradvist opbygger sin intensitet. Støjen vurderes dog ikke væsentlig jf. støjafsnit.

Det fremgår af miljøkonsekvensrapporten, at der er 140 meter til havet, hvor der kan være lyst- og fritidsfiskeri, strand- og badegæster og sejlads. Det er ikke det primære område for strand- og badegæster samt sejlads, men det kan ikke udelukkes, at de kan opholde sig i området. Derudover er der vandre- og cykelruter, der passerer forbi nær projektområdet. Det vurderes at jetfuel vil kunne lugtes 50-200 m væk. Perioden, hvor helikopteren er i nærhed af befolkningen, vil være kortvarig, og eftersom der er naturlig udluftning, er der ikke risiko for overskridelse af grænseværdierne ift. NO<sub>2</sub>. Med 10-15 operationer dagligt, er der ingen koncentreret belastning.

Vurderingen af lyspåvirkningen er i miljøkonsekvensrapporten sammenlignelig med vurderingen under *"Veje og bebyggelse (erhverv, camping, helårs- og fritidshuse)"*.

### *Holstebro Kommunes vurdering*

Holstebro Kommune er enig i vurderingerne foretaget i miljøkonsekvensrapporten.

For at sikre, at der beplantes og udlægges kokosmåtter, er der i hhv. miljøgodkendelse efter Miljøbeskyttelsesloven og i denne § 25 tilladelse stillet vilkår om beplantning med sandhjælme, og der skal udlægges kokosmåtter på arealer, der terrænreguleres.

Holstebro Kommune stiller også i miljøgodkendelsen efter Miljøbeskyttelsesloven vilkår om, at Holstebro Kommune kan kræve, at virksomheden for egen regning etablerer beplantning og/eller udlægger kokosmåtter på relevante arealer indenfor heliportens område, hvis der konstateres eller er risiko for væsentlige sand- eller støvgener fra drift af heliporten, herunder helikopterflyvninger.

Der er ligeledes i denne tilladelse stillet vilkår om, at Holstebro Kommune kan kræve, at virksomheden for egen regning etablerer beplantning og/eller udlægger kokosmåtter på relevante arealer udenfor heliportens område, hvis der konstateres eller er risiko for væsentlige sand- eller støvgener fra drift af heliporten, herunder helikopterflyvninger.

## Støj og vibrationer

For Variant B vil det i højere grad være de rekreative interesser ved Thorsminde by og den nordlige del af Naturpark Nissum Fjord, som vil opleve helikopterstøjen end ved Variant A og Variant C. For Variant C vil det være de rekreative interesser ved den sydlige del af Naturpark Nissum Fjord og stranden, som vil opleve støjen i højere grad end ved Variant A og Variant B. Variant A vil være en mellemtung mellem Variant B og Variant C.

Heliporten overholder jf. støjafsnittet støjgrænseværdierne i alle 3 varianter, hvorfor det i miljøkonsekvensrapporten vurderes ikke at påvirke omgivelserne, herunder de rekreative forhold på land, væsentlig.

Vibrationer vurderes ligeledes ikke at påvirke omgivelserne væsentligt jf. afsnit herom.

#### *Holstebro Kommunes vurdering*

Holstebro Kommune er enig i vurderingerne foretaget i miljøkonsekvensrapporten, og det vurderes ikke, at der er behov for at stille yderligere vilkår end de stillede støjvilkår.

### **Rekreative interesser – på vand**

#### Vind, luftforurening, støv- og lugtgener samt lys

Området ved Thorsminde er egnet til en lang række af rekreative aktiviteter i og omkring havet. De rekreative interesser omfatter vandrelaterede aktiviteter så som badning, roning, kano, kajak og forskellige typer af surfing herunder kitesurfing, traditionel bølge-surfing, windsurfing, wing foiling samt SUP (Stand Up Padelling).

Det fremgår af miljøkonsekvensrapporten, at den nordøstlige korridor (Korridor nr. 2, bilag 3) rækker ind over det udpegede wind- og kitesurferområde i fjorden i en flyvehøjde på ca. 200-250 m, mens flyvekorridoren fortsætter ud over molerne og indsejlingen i en flyvehøjde på over 300 m. I perioder med lavt skydække kan flyvehøjden være ned til 150 m. Det er primært wind- og kitesurfing, som er vindfølsom, og en kite vil typisk befinde sig i en højde af ca. 25 m. Derudover kan kitesurfere udføre hop i op til ca. 25 m højde, hvilket giver en samlet højde på kiten på op til ca. 50 m. Dette er dog stadig langt under flyvehøjden for helikopteren, og helikopteren holder ikke stille i luften (hover), som er de situationer, hvor der genereres mest nedadrettet vindturbulens. Grundet højden og den korte varighed for passagen vurderes, at helikopteren ikke vil opbygge et vindtryk, som vil forplantes ned i det surfer-udpegede område, så det vil være til væsentlig gene for rekreative vindrelaterede aktiviteter.

Det er i miljøkonsekvensrapporten redegjort for, at den helikoptergenerede vind og dertilhørende påvirkning vil være af højere intensitet ud over den vestlige flyvekorridor (Korridor nr. 1, bilag 3), hvor flyvehøjden er markant lavere ned til 10-50 m over havet. Flyvekorridoren overlapper med et område, der er egnet til rekreative aktiviteter, for især surfere af forskellige typer, dog uden at være et af de primære surfspots. Fra landingspladsen er der ca. 140 meter ud til vandkanten af Vesterhavet. Surfere kan også befinde sig med deres sejl og kites på stranden i forbindelse med klargøring.

Flyvekorridoren ligger hen over området syd for bølgebryderne, hvor forholdene er egnet og sikker for alle typer af surfing og herunder kitesurfing, windsurfing og padlesurfing mv. Det er dog ikke det primære spot.

Det vurderes i miljøkonsekvensrapporten, at helikopterflyvning i flyvekorridor 1 kan medføre en form for utryghed relateret til risiko for vindpåvirkning for kitesurfere og windsurfere under korridoren. Det vil begrænse områdets rekreative potentiale. Den helikoptergenerede vind og dertilhørende påvirkning vil til gengæld være af højere intensitet ud over den vestlige flyvekorridor (Korridor nr. 1), hvor flyvehøjden er markant lavere ned til 10-50 m over havet. Flyvekorridoren overlapper med et område, der er egnet til rekreative aktiviteter, for især

surfere af forskellige typer, dog uden at være et af de primære surfspots. Fra landingspladsen er der ca. 140 meter ud til vandkanten af Vesterhavet. Surfere kan også befinde sig med deres sejl og kites på stranden i forbindelse med klargøring.

Piloten har mulighed for at tilpasse flyveruten under hensyntagen til aktuelle forhold, og har ansvar for aktivt at opretholde tilstrækkelig afstand, for at minimere vindrelaterede gener i tilfælde af tilstedeværelsen af rekreative aktiviteter til vands. Ved tilstedeværelse af f.eks. kitesurfere ud for den vestlige flyvekorridor, er det dermed pilotens ansvar rutinemæssigt at flyve uden om de igangværende aktiviteter, og undgå væsentlige vindrelaterede gener. Hvis surferne til trods for pilotens tilpasninger af flyveruten oplever utryghed i området, kan det være en mulighed at etablere skiltning langs stranden, som oplyser om helikopterflyvning eller helt at begrænse strækningen, hvor der surfes.

Sammenfattende vurderes påvirkningens intensitet i miljøkonsekvensrapporten som lav til middel, og gentagen men kortvarig, og det vurderes, at der ikke er en væsentlig påvirkning på de rekreative interesser til vands som følge af de driftbetingede vindforhold.

Vurderingen af ovenstående ift. Korridor 1 er ens for alle 3 varianter.

Ved anvendelse af korridor 3 vurderes der ikke at være væsentlige påvirkninger for rekreative interesser på vand som følge af vindpåvirkninger.

Ift. lugt- og luftforurening vurderes det i miljøkonsekvensrapporten, at jetfuel vil kunne lugtes 50-200 m væk. Perioden, hvor helikopteren er i nærhed af befolkningen, vil være kortvarig, og eftersom der er naturlig udluftning, er der ikke risiko for overskridelse af grænseværdierne ift. NO<sub>2</sub>. Med 10-15 operationer dagligt, er der ingen koncentreret belastning.

#### *Holstebro Kommune vurdering*

Holstebro Kommune er enig i vurderingerne foretaget i miljøkonsekvensrapporten. Området vest for heliporten er ikke udpeget som rekreativt område, og Holstebro Kommune vurderer, at driften af heliporten ikke vil være til væsentlig gene for, at dette afgrænsede område. Telefon 9611 7828 • Mobil 2174 2427 stadig kan anvendes til rekreative aktiviteter eks. windsurfing. Det påhviler piloten at holde tilstrækkelig afstand for at minimere evt. vindrelaterede gener, og Holstebro kommune vurderer ikke at der er behov for at stille vilkår hertil.

Holstebro Kommune vurderer ud fra redegørelsen i miljøkonsekvensrapporten, at driften af heliporten ikke vil have væsentlig påvirkning af de rekreative interesser i alle 3 varianter ift. vind, luftforurening, støv- og lugtgener samt lys.

#### Støj og vibrationer

Heliporten overholder jf. støjafsnittet støjgrænseværdierne i alle 3 varianter, hvorfor det vurderes ikke at påvirke omgivelserne, herunder de rekreative interesser, væsentlig.

Vibrationer vurderes ligeledes ikke at påvirke omgivelserne væsentligt jf. afsnit herom.

#### *Holstebro Kommunes vurdering*

Holstebro Kommune er enig i vurderingerne foretaget i miljøkonsekvensrapporten, og det vurderes ikke, at der er behov for at stille yderligere vilkår end de stillede støjvilkår.

### **Støjpåvirkning af lyst- og fritidsfiskeri**

I miljøkonsekvensrapporten er der redegjort for, at støj fra eks. helikoptere kun i meget begrænset omfang overføres til vandmiljøet. Der er redegjort for at der typisk kun overføres 0,025 % af den akustiske energi fra luftbårne kilder til vandet, mens det meste reflekteres tilbage i luften. Der vurderes i miljøkonsekvensrapporten, at den samlede påvirkning af fiskebestandene er begrænset.

### *Holstebro Kommunes vurdering*

Holstebro Kommune er enig i vurderingerne foretaget i miljøkonsekvensrapporten, da helikopteren typisk befinder sig i stor højde, når den flyver over vandet. Holstebro Kommune vurderer, at der er undersøgt tilstrækkeligt ift. støjpåvirkning af fisk, herunder laks, helt og havørred.

### **Samlet vurdering af befolkning, sundhed og rekreative interesser.**

Det vurderes i miljøkonsekvensrapporten at forskellen mellem Variant A, B og C er minimal. Den består i, at der vil være en lidt større forstyrrelse af de bynære rekreative aktiviteter ved Variant B og en tilsvarende større forstyrrelse af rekreative aktiviteter i den sydlige del af Naturpark Nisum Fjord og stranden ved Variant C. Variant A vil med hensyn til forstyrrelsen ligne Variant B i foråret og efteråret. Variant A vil ligne Variant C i sommer og vintertiden. Ved situationer med lave skyer i korridor 2 vurderes alt andet lige, at en lavere flyvehøjde i korridor 2 vil påvirke befolkningen og rekreationen lidt mere end flyvning i korridor 3, da flyvekorridoren er beliggende mere bynær. Forskellene mellem varianterne er dog ikke vurderet som væsentlige for den samlede påvirkning på befolkning, sundhed og rekreative interesser.

### *Holstebro Kommunes vurdering*

Holstebro kommune er enig med bygherres vurderinger. Holstebro Kommune vurderer på den baggrund, at drift af heliporten ikke vil have en væsentlig påvirkning på befolkning, sundhed og rekreative forhold uanset den valgte variant af flyvninger.

Eftersom der ikke er identificeret væsentlige påvirkninger på friluftsliv, skal der ikke vurderes på yderligere afledte effekter på turismen.

### **Sikkerhed og sårbarhed**

Projektet skal overholde national og international lovgivning, forskrifter og standarder inden for flyvesikkerhed for helikopterlandingspladser. Dette kan inkludere Luftfartsloven<sup>6</sup> og relevante bestemmelser fra Trafikstyrelsen samt potentielt gældende ICAO- og EASA-standarder/krav.

Af sikkerhedshensyn etableres der bl.a. indhegning langs dele af helikopterpladsens ydre grænse. Desuden opsættes skilte, som forbyder uvedkommende adgang i forbindelse med helikopteroperationer, og som advarer om sikkerhedsforhold. Der etableres en vindpose til varsling af helikopterne og sikkerhedsforanstaltninger ifm. spild.

I miljøkonsekvensrapporten kapitel er sikkerhed og sårbarhed vurderet iht. afgrænsningsnotatet.

Der er ikke væsentlige fysikkerhedsmæssige forskelle mellem de 3 varianter af flyvninger.

Heliporten vil blive etableret og drevet efter gældende regler for almene flyvepladser. Sikkerhedskrav, mitigerende tiltag og nødprocedurer implementeres i overensstemmelse med gældende regler og bedste praksis. Bygherre har konsulteret relevante myndigheder, og der vil være samarbejde med Nordvestjyllands Brandvæsen og JRCC Danmark for havari på land og til søs.

Der er ikke usædvanlige risici i forbindelse med helikopterflyvningerne, der kræver yderligere fastsættelse af vilkår i denne § 25 tilladelse eller miljøgodkendelse efter

---

<sup>6</sup> Lovbek. nr. 570 af 19. maj 2025 om luftfart.

Miljøbeskyttelseslovens § 33. Der er i miljøgodkendelsen stillet vilkår ift. håndtering af evt. spild af kemikalier, olie og ift. brand til sikring mod forurening af miljøet.

Det fremgår af miljøkonsekvensrapporten, at projektet kan etableres og drives på et sikkerhedsmæssigt forsvarligt grundlag.

- Der er ikke andre flyveaktiviteter i indflyvningskorridoren, som ville kunne påvirkes af projektet.
- Fatale ulykker er statistisk set ekstremt sjældne (~3–4 pr. 1.000.000 timer), men konsekvenserne er alvorlige.
- Alvorlige, ikke-fatale hændelser forekommer på et lavt niveau (~7–8 pr. 1.000.000 timer) og kan håndteres gennem moderne drift og mitigerende tiltag.
- Vejrlig udgør en særlig risikofaktor ved vestkysten, men håndteres gennem operationelle minima, procedurer og IFR-kapacitet.
- Overflyvning af Klitvejen vurderes ikke at indebære en reel sikkerhedsrisiko for trafikanter.

### **Samlet vurdering af sikkerhed og sårbarhed**

I miljøkonsekvensrapporten vurderes risikoniveauet som *lavt-moderat og acceptabelt*, og projektet vurderes *ikke* at føre til væsentlige påvirkninger af flysikkerheden, forudsat at de beskrevne sikkerhedskrav og forudsætninger implementeres og overholdes stringent i alle projektets faser.

Holstebro Kommune er enig i vurderingerne foretaget i miljøkonsekvensrapporten.

### **Bilag IV-arter**

I afgrænsningsnotatet fremhæves specifikt flagermus, strandtudse og markfirben som arter og artsgrupper, der skal adresseres i miljøkonsekvensrapporten.

Bygherres rådgiver har lavet indledende screening for hvilke bilag IV-arter, der kunne være i området. Den indledende screening for fund af bilag IV-arter er foretaget som en GIS-baseret skrivebordsanalyse indenfor en radius af ca. fem km omkring projektområdet, med anvendelse af data fra:

- Danmarks Miljøportal (Danmarks-Miljøportal, 2025).
- Arter.dk (Arter.dk, 2025).
- Naturbasen.dk. (Licens nr: E10/2016) (Naturbasen.dk, 2025).
- Udbredelseskort jf. "Den opdaterede udgave af Håndbog om dyrearter på Habitatdirektivets Bilag IV" (del 1) og "Den opdaterede udgave af Håndbog om dyrearter på Habitatdirektivets Bilag IV" (del 2). (Kjær, et al., 2023), (Elmeros, et al., 2024).

På baggrund af afgrænsningsnotatet, den indledende skrivebordsscreening, projektområdets beskaffenhed og projektets potentielle påvirkninger er det fra bygherres rådgiver vurderet, at følgende bilag IV-arter skal indgå i miljøvurderingen:

- Flagermus.
- Strandtudse.
- Spidssnudet frø.
- Markfirben.
- Odder.
- Marsvin.

Påvirkning af marsvin er i miljøkonsekvensrapporten kun vurderet i driftsfasen, da det er en marinart, der ikke vil blive påvirket af anlægsfasen.

### Flagermus

Ift. flagermus er der foretaget en vurdering af bygningers egnethed for flagermus og potentielt egnede flagemustræer, og der har været opsat lyttebokse på 2 lokationer, hhv. i projektområde og på strandengene øst for heliporten.

Det vurderes i miljøkonsekvensrapporten, at projektområdet og dets nærmeste omgivelser er meget lidt egnet som yngle eller rasteområde for flagermus og rummer ingen potentielt egnede træer for flagermus og omkringliggende bygninger er ikke egnet som yngle- eller rasteområde for flagermus.

### Strandtudse

Arten blev ikke fundet i eller nær projektområdet, der heller ikke rummer potentielle ynglelokaliteter for arten. Arten blev heller ikke registreret i de umiddelbart tilstødende vandhuller øst for Klitvej.

### Spidssnudet frø

Eneste fund i og omkring projektområdet er et fund på strandengen øst for Klitvej ca. tre km syd for projektområdet fra 2022 (Arter.dk, 2025).

### Markfirben

Arten blev ikke, trods grundige undersøgelser i maj-juni og august, i overensstemmelse med den Tekniske Anvisning for overvågning af arten (DCE, 2019), fundet i 2025, og det konkluderes derfor, at der ikke i 2025 var markfirben til stede i projektområdet.

Nærmeste steder med fund er i klitterne henholdsvis fire km nord for projektområdet og ca. tre km syd for dette, begge fra 2021 (Arter.dk, 2025).

### Odder

Der er observeret odder enkelte gange ved Thorsminde havn nord for projektområdet, med observationer fra 1989, 2005, 2008, 2009 og 2023. Der foreligger desuden en observation fra 2004 af et "indsamlet eksemplar", hvilket sandsynligvis dækker over et trafikdræbt individ, fra Klitvej ca. 1 km syd for projektområdet. Arten er desuden observeret talrige andre steder rundt om Nisum Fjord (Arter.dk, 2025).

### Marsvin

Flyvekorridorerne tilknyttet projektområdet for heliporten ligger inden for udbredelsen af Nordsøpopulationen. Ved seneste optælling i 2022 (SCANS-IV) blev udbredelsen estimeret til at bestå af 338.918 individer (95 % konfidensinterval: 243,063 - 476,203 individer) (Gilles, et al., 2023). Nordsøpopulationen vurderes at have været stabil over en 28-årig periode (Hansen & Høgslund, 2024).

## **Anlægsfase**

I forbindelse med udarbejdelse af miljøkonsekvensrapporten har rådgiver undersøgt for og vurderet på påvirkningen af bilag IV-arter i anlægsfasen. Der vurderes i miljøkonsekvensrapportens kapitel 9, at der i anlægsfasen ikke vil ske væsentlige påvirkninger af bilag IV-arterne. Det vurderes ligeledes ikke at påvirke yngle- og rasteområder eller medføre forsætlige drab.

### *Holstebro Kommunes vurdering*

Holstebro Kommune vurderer, at bygherre har anvendt relevante data til vurderingerne og undersøgt tilstrækkeligt for arterne, og der er redegjort for, at der ikke vil ske en væsentlig negativ på virkning af bilag IV-arter i forbindelse med anlæg af heliporten.

Holstebro Kommune er enig i begrundelserne i miljøkonsekvensrapporten og vurderer, i lighed med bygherre, at der ikke vil ske en væsentlig negativ påvirkning af bilag IV-arter i forbindelse med anlægsfasen af heliporten.

## **Driftsfase**

### Flagermus

Lys og støj fra driften af heliporten kan i princippet påvirke flagermus. Sådanne påvirkninger vurderes dog ikke at være relevante i forbindelse med dette projekt, da hverken yngle- eller rasteområder påvirkes, og da der er ingen eller yderst få flagermus i de berørte områder.

Det vurderes i miljøkonsekvensrapporten, at der ikke sker væsentlige påvirkninger af flagermus i projektets driftsfase, og heller ikke vil medføre forsætlige drab, forstyrrelser eller ødelæggelse af yngle- eller rasteområder. Områdets økologiske funktionalitet for arten vil være uændret efter projektets gennemførelse.

#### *Holstebro Kommunes vurdering*

Holstebro Kommune er enig i vurderingerne foretaget i miljøkonsekvensrapporten, på baggrund af de undersøgelser og data, der ligger til grund herfor.

### Strandtudse

Når heliporten er taget i drift, vil den eneste potentielle påvirkning af arten udgøres af støj fra de daglige flyvninger over den tilstødende strandeng øst for Klitvej, da der ikke er oplagte, egnede levesteder for arten i selve projektområdet, og da intet taler for, at dyr fra fjernereliggende områder skulle opsøge området med heliporten.

Det vurderes samlet set i miljøkonsekvensrapporten, at der ikke sker væsentlige påvirkninger af arten i projektets driftsfase. Projektet medfører heller ikke forsætlige drab, forstyrrelse eller ødelæggelse af yngle- eller rasteområder, og områdets økologiske funktionalitet for arten vil være uændret efter projektets gennemførelse.

#### *Holstebro Kommunes vurdering*

Holstebro Kommune er enig i vurderingerne foretaget i miljøkonsekvensrapporten, på baggrund af de undersøgelser og data, der ligger til grund herfor.

### Spidssnudet frø

Når heliporten er taget i drift, vil den eneste mulige påvirkning af arten udgøres af støj fra de daglige flyvninger over den tilstødende strandeng øst for Klitvej, da der ikke er egnede levesteder for arten i selve projektområdet, og da intet taler for, at dyr fra fjernere beliggende områder skulle opsøge området med heliporten.

Arten vurderes ikke at være specielt støjfølsom, da den herhjemme forekommer talrige steder langs motorveje, jernbaner, nær lufthavne og andre støjbelastede miljøer (Arter.dk, 2025, Naturbasen.dk, 2025).

Artens forekomst synes desuden, med kun ét fund tre km fra projektområdet, der heller ikke rummer egnede levesteder for arten, at være yderst sparsom. Det vurderes derfor samlet set i miljøkonsekvensrapporten, at der ikke sker væsentlige påvirkninger af arten i projektets driftsfase. Projektet medfører heller ikke forsætlige drab, forstyrrelse eller ødelæggelse af yngle- eller rasteområder, og områdets økologiske funktionalitet for arten vil være uændret efter projektets gennemførelse.

#### *Holstebro Kommunes vurdering*

Holstebro Kommune er enig i vurderingerne foretaget i miljøkonsekvensrapporten, på baggrund af de undersøgelser og data, der ligger til grund herfor.

### Markfirben

Når heliporten er taget i drift, vil den eneste potentielle påvirkning af arten udgøres af en mindre arealbeslagstillægelse af potentielt egnede levesteder i et område, hvor arten dog ikke tidligere er registreret, samt af støj fra de daglige flyvninger.

Der findes talrige sammenlignelige levesteder for arten langs den jyske vestkyst, og området med heliporten vil også i driftsfasen rumme potentielle levesteder for markfirben. De daglige flyvninger foregår desuden over områder, der, bortset fra en smal bræmme helt kystnært, ikke rummer egnede levesteder for arten.

Det vurderes derfor samlet set i miljøkonsekvensrapporten, at der ikke sker væsentlige påvirkninger af arten i projektets driftsfasen. Projektet medfører heller ikke forsætlige drab, forstyrrelse eller ødelæggelse af yngle- eller rasteområder, og områdets økologiske funktionalitet for arten vil være uændret efter projektets gennemførelse.

#### *Holstebro Kommunes vurdering*

Holstebro Kommune er enig i vurderingerne foretaget i miljøkonsekvensrapporten, på baggrund af de undersøgelser og data, der ligger til grund herfor.

### Odder

Det fremgår af miljøkonsekvensrapporten, at der ikke findes egnede levesteder for arten i selve projektområdet. I driftsfasen vil den eneste mulige påvirkning af odder være forstyrrelser, som følge af støj fra de daglige flyvninger, da projektet ikke lægger beslag på egnede yngle- eller rasteområder for arten.

Der vil dog foregå flyvninger over eller nær ved områder, hvor der tidligere er registreret odder. Da der ikke flyves om natten, hvor arten er aktiv, og da der er talrige andre steder ved Nisum Fjord og Thorsminde, hvor arten kan søge tilflugt, hvis den påvirkes af støj, vurderes det, at der ikke sker væsentlige påvirkninger af arten i projektets driftsfasen.

Projektet medfører heller ikke forsætlige drab, forstyrrelse eller ødelæggelse af yngle- eller rasteområder, og det vurderes, at områdets økologiske funktionalitet for arten vil være uændret efter projektets gennemførelse.

#### *Holstebro Kommunes vurdering*

Holstebro Kommune er enig i vurderingerne foretaget i miljøkonsekvensrapporten, på baggrund af de undersøgelser og data, der ligger til grund herfor.

### Marsvin

Marsvin forekommer i de lavvandede områder langs kysten og er mest følsomme for høje frekvenser (>10 kHz).

Det fremgår af miljøkonsekvensrapporten, at kun en meget lille del af den akustiske energi fra helikopterflyvninger overføres til vandet, og støjen dæmpes hurtigt med dybden og afstanden fra kilden. Risikoen for adfærdændringer eller høreskader hos marsvin vurderes derfor som meget lav. Samlet set vurderes det, at daglige helikopteroperationer i driftsfasen ikke vil medføre væsentlige negative effekter på marsvin.

#### *Holstebro Kommunes vurdering*

Holstebro Kommune er enig i vurderingerne foretaget i miljøkonsekvensrapporten, på baggrund af de undersøgelser og data, der ligger til grund for herfor.

### Varianter af flyvninger

Der er i miljøkonsekvensrapporten foretaget vurdering af bilag IV-arter for alle 3 varianter af flyvninger.

Variant B vil have flere flyvninger over eller nærområder ved Thorsminde havn, hvor der er registreret odder, men der flyves ikke om natten, hvor arten er aktiv, og der er talrige steder, hvor arten kan søge tilflugt.

Det vurderes at forskellen mellem varianterne er så lille, at de vurderes ens.

#### Holstebro Kommunes vurdering ift. driftsfase

Der er i miljøkonsekvensrapporten redegjort for, at der ikke vil ske en væsentlig negativ påvirkning af bilag IV-arter i forbindelse med drift af heliporten.

Holstebro Kommune er enig i vurderingerne og begrundelserne i miljøkonsekvensrapporten og vurderer i lighed med bygherre, at der ikke vil ske en væsentlig negativ påvirkning af bilag IV-arter i forbindelse med anlægsfasen af heliporten.

### **Samlet vurdering af påvirkningen af bilag IV-arter**

Det vurderes i miljøkonsekvensrapporten, at der ikke sker væsentlige påvirkninger af bilag IV-arter på baggrund af projektet, og det vil heller ikke medføre forsætlige drab, forstyrrelser eller ødelæggelse af yngle- eller rasteområder.

Det vurderes endvidere, at der ikke er behov for afværgeforanstaltninger eller overvågning.

Holstebro Kommune vurderer i lighed med bygherre, at projektet ikke medfører væsentlig påvirkning af bilag IV-arter i hverken anlægs- eller driftsfasen for alle 3 varianter af flyvninger. Holstebro Kommune vurderer ligeledes, at projektet ikke vil medføre forsætlige drab, forstyrrelser eller ødelæggelse af yngle- eller rasteområder.

Holstebro Kommune vurderer ikke, at der er behov for at stille yderligere vilkår ift. sikring af bilag IV-arter.

### **Andre arter**

Påvirkningen af andre arter har bygherres rådgiver behandlet i miljøkonsekvensrapportens kapitel 10.

For den indledende screening af terrestriske arter i projektområdet har bygherres rådgiver anvendt:

- Danmarks Miljøportal (Danmarks Miljøportal, 2025).
- Arter.dk (Arter.dk, 2025).
- Naturbasen.dk. (Licens nr: E10/2016) (Naturbasen.dk, 2025).
- Udbredelseskort jf. "Den opdaterede udgave af Håndbog om dyrearter på Habitatdirektivets Bilag IV" (del 1) og "Den opdaterede udgave af Håndbog om dyrearter på Habitatdirektivets Bilag IV" (del 2). (Kjær, et al., 2023), (Elmeros, et al., 2024).
- DOF-basen (DOF-basen, 2025).

Desuden er observationer af relevans noteret i forbindelse med de øvrige naturundersøgelser i området i foråret og sommeren 2025.

For den indledende screening af vandlevende arter har bygherres rådgiver anvendt:

- Danmarks Miljøportal (Danmarks Miljøportal, 2025)
- Arter.dk (Arter.dk, 2025)
- Naturbasen.dk (Licens nr: E10/2016) (Naturbasen.dk, 2025)
- Udtræk fra Fiskeatlas (Fiskeatlas, 2025)

Jf. afgrænsningsnotatet har bygherres rådgiver haft fokus på helt, laks og ørred.

#### Fredede, terrestriske arter

Alle fugle er som udgangspunkt fredede, medmindre Jagt- og vildtforvaltningsloven<sup>7</sup> tillader jagt på dem. Der er, foruden fugle, fundet enkelte fredede arter omkring projektområdet. Af disse er spidssnudet frø, strandtudse, markfirben og odder, udover at være fredede, også bilag IV-arter og behandlet under bilag IV-arter.

#### Rødlistede terrestriske arter

Bygherres rådgiver har i miljøkonsekvensrapportens Tabel 10-2 oplistet rødlistede arter, minus fugle, i en radius på ca. 5 km omkring projektområdet. Ingen af de nævnte arter er fundet indenfor projektområdet.

Bygherres rådgiver har endvidere i miljøkonsekvensrapportens Tabel 10-3 oplistet rødlistede fuglearter i projektområdet og deres sårbarhed. Det er Dværgterne, Fjordterne, Stor præstekrave, Husrødstjert, Stenpikker, Sanglærke, Stær og Guldspurv. Herudover ynglede i 2025 Stormmåge, Landsvale og Hvid vipstjert på områdets bygninger. Engpiber ynglede på de åbne arealer.

Vadefuglen Stor præstekrave blev jf. miljøkonsekvensrapporten set i maj og juni 2025, men der blev ikke fundet rede.

#### Vandlevende arter

Bygherres rådgiver har i miljøkonsekvensrapportens Tabel 10-4 oplistet beskyttede arter i vandmiljøet omkring projektområdet og i miljøkonsekvensrapportens Tabel 10-5 oplistet almindelige fiskearter ved projektområdet.

### **Anlægsfase**

#### Terrestriske arter

I anlægsfasen kan kørsel med maskiner og personers færdsel i området medføre støj, lys, forstyrrelser m.m., mens arbejdet pågår, ligesom arbejdsarealer kan lægge beslag på levesteder.

De berørte områder vurderes generelt ikke at rumme værdifulde ynglehabitater for fugle, men enkelte arter kan jf. miljøkonsekvensrapporten blive midlertidigt forstyrret, mens arbejdet pågår.

Det vurderes i miljøkonsekvensrapporten, at der ikke vil ske en væsentlig påvirkning af fredede og/eller rødlistede arter i anlægsfasen.

Det vurderes ligeledes at projektets anlægsfase ikke er i strid med fuglebeskyttelsesdirektivets generelle bestemmelser.

#### Arter i vandmiljøet

Grundet anlægsfasen foregår på land, er det i forbindelse med afgrænsningen af projektet vurderet, at anlægsarbejdet ikke vil kunne påvirke arter i vandmiljøet.

#### Holstebro Kommunes vurdering

I miljøkonsekvensrapporten er der anvendt relevante data til vurderingerne og undersøgt for arterne. Der er redegjort for, at der ikke vil ske en væsentlig negativ påvirkning af fredede og/eller rødlistede arter i forbindelse med anlæg af heliporten. Holstebro Kommune er enig i begrundelserne i miljøkonsekvensrapporten og vurderer i lighed med bygherre, at der ikke vil

---

<sup>7</sup> Lovbek. nr. 639 af 26. maj 2023 om jagt og vildtforvaltning.

ske en væsentlig negativ påvirkning af fredede og/eller rødlistede arter i forbindelse med anlægsfasen af heliporten.

## **Driftsfasen**

### Variant A

Variant A omfatter alle tre flyvekorridorer (1+2+3) med en månedsvis fordeling af østlige flyvninger (2 og 3), som bliver 15. marts – 15. maj og 1. september – 30. november i korridor 2 og resten af året i korridor 3.

#### *Terrestriske arter*

I driftsfasen vil de eneste potentielle påvirkninger af fredede og/eller rødlistede arter jf. miljøkonsekvensrapporten udgøres af lokale forstyrrelser omkring heliporten, som følge af personers færdsel samt af støj fra de daglige flyvninger.

Dette kan potentielt påvirke fredede eller rødlistede arter ved at fortrænge dem fra ellers egnede levesteder.

Det vurderes i miljøkonsekvensrapporten at en vis påvirkning af enkeltindivider af fredede/rødlistede arter, herunder stor præstekrave og dværgterne, kan forekomme, men at bestandene ikke påvirkes, og at der samlet set i projektets driftsfase ikke er tale om væsentlige påvirkninger. Der vil heller ikke være tale om forsætlige drab, indfangning, beskadigelse eller ødelæggelse, jf. kravene i Artsfredningsbekendtgørelsen<sup>8</sup>.

Det vurderes ligeledes i miljøkonsekvensrapporten, at det ikke er i strid med fuglebeskyttelsesdirektivets generelle bestemmelser.

#### *Holstebro Kommunes vurdering*

Holstebro Kommune er enig i vurderingerne foretaget i miljøkonsekvensrapporten, på baggrund af de undersøgelser og data, der ligger til grund herfor.

#### *Arter i vandmiljøet*

I driftsfasen planlægges daglige helikopteroperationer, primært i dagtimerne. Der vil desuden forekomme et begrænset antal helikopteroperationer i aftenperioden.

I miljøkonsekvensrapporten har ansøgers rådgiver ud fra redegjort for, at kun en lille del af den akustiske energi fra helikopterens motor og rotor vil blive overført til vandet.

Sæler: Lydniveauerne ligger jf. miljøkonsekvensrapporten langt under tærsklerne for adfærdsreaktioner og høreskader. De forventede lydniveauer ligger langt under de internationale grænseværdier for midlertidig og permanent hørenedsættelse hos havpattedyr. Påvirkningen vurderes derfor ikke væsentlig i miljøkonsekvensrapporten. Samlet set vurderes det, at helikopterdriften i driftsfasen ikke vil medføre væsentlige negative effekter på havpattedyr.

Fisk: Ligesom for sæler vurderes risikoen for væsentlig påvirkning af fisk i vandmiljøet som lav i driftsfasen. Dette skyldes, at kun en meget lille del af den akustiske energi fra helikopterflyvninger overføres til vandet. De forventede lydniveauer fra driften ligger jf. miljøkonsekvensrapporten langt under de grænseværdier, hvor der kan forventes skade eller adfærdsændringer hos fisk. Samlet set vurderes det i miljøkonsekvensrapporten, at

---

<sup>8</sup> Bek. nr. 521. af 25 marts 2023 om fredning af visse dyre- og plantearter og pleje af tilskadekommet vildt.

fiskebestandene i både Nisum Fjord og langs vestkysten ikke vil blive væsentligt påvirket af helikopterdriften i driftsfasen.

#### *Holstebro Kommunes vurdering*

Holstebro Kommune er enig i vurderingerne foretaget i miljøkonsekvensrapporten, på baggrund af de undersøgelser og data, der ligger til grund herfor.

#### Variant B og Variant C

Variant B indebærer, at der ikke flyves i korridor 3, dvs. at der kun flyves i den vestlige korridor (1) og i den nordlige af de to østlige korridorer, dvs. korridor 2 langs Thorsminde By.

Variant C indebærer, at der ikke flyves i korridor 2, dvs. at der kun flyves i den vestlige korridor (1) og i den sydlige af de to østlige korridorer, dvs. korridor 3 syd om Thorsminde By.

I miljøkonsekvensrapporten er der foretaget vurderinger af påvirkningerne af terrestriske og vandlevende arter for hver af de 3 varianter af flyvninger. Det vurderes dog, at forskellene mellem de 3 varianter er lille. Variant C vil dog påvirke fuglene marginalt mere, da en større andel af overflyvninger vil foregå over de fuglerige strandenge ved Holmen syd for Thorsminde.

#### *Holstebro Kommunes vurdering*

I miljøkonsekvensrapporten er der anvendt relevante data til vurderingerne og undersøgt for arterne. Der er redegjort for, at der ikke vil ske en væsentlig negativ påvirkning af fredede og/eller rødlistede arter i forbindelse med drift af heliporten uanset hvilken af de 3 varianter der vælges. Holstebro Kommune er enig i vurderingerne og begrundelserne i miljøkonsekvensrapporten og vurderer, i lighed med bygherre, at der ikke vil ske en væsentlig negativ påvirkning af fredede, rødlistede arter eller andre arter i forbindelse med driften af heliporten.

### **Samlet vurdering af påvirkningen af andre arter**

Det vurderes i miljøkonsekvensrapporten, at en vis påvirkning af enkeltindivider af fredede/rødlistede arter, herunder stor præstekrave og dværgterne, kan forekomme, men at bestandene ikke påvirkes, og at der samlet set ikke er tale om væsentlige påvirkninger. Det vil heller ikke medføre forsætlige drab, forstyrrelse eller ødelæggelse af yngle- eller rasteområder. Der vil heller ikke være tale om forsætlige drab, indfangning eller ødelæggelser af levesteder, jf. kravene i Artsfredningsbekendtgørelsen. Denne vurdering gælder for såvel terrestriske arter som arter tilknyttet vandmiljøet.

#### *Holstebro Kommunes vurdering*

Holstebro Kommune vurderer i lighed med bygherre, at projektet ikke medfører væsentlig påvirkning af andre arter hverken i anlægs- eller driftsfasen for alle 3 varianter af flyvninger. Holstebro Kommune vurderer, at projektet ikke vil medføre forsætlige drab, forstyrrelser eller ødelæggelse af yngle- eller rasteområder.

Holstebro Kommune vurderer ikke, at der er behov for at stille yderligere vilkår ift. sikring af fredede, rødlistede arter og andre arter.

### **Natura 2000**

Konsekvensvurderingen er foretaget for det nærmest beliggende Natura 2000-område til projektområdet, N65 Nisum Fjord, der består af habitatområde H58 og fuglebeskyttelsesområde F38. Ca. tre km vest for projektområdet for den nye heliport og i de planlagte tilknyttede ind- og udflyvningskorridorer ligger det marine Natura 2000-område N220 Sandbanker ud for Thorsminde, der består af Habitatområde H254. Området er alene

udpeget af hensyn til de marine naturtyper 1110 Sandbanke og 1170 Rev (Miljøstyrelsen, 2023a).

Da påvirkninger af dette område, som følge af såvel anlægsarbejde og overflyvning, på forhånd kan afvises, behandles dette område ikke yderligere i konsekvensvurderingen. På baggrund af projektets forventede påvirkningszone behandles heller ikke fjernere beliggende Natura 2000-områder.

Holstebro Kommune er enig med bygherre i, at der ikke vil ske påvirkninger af N220 og fjernere liggende Natura 2000-områder.

Bygherres rådgiver har i miljøkonsekvensrapportens kapitel 11 vurderet på påvirkningen af Natura 2000-området Nissum Fjord.

Nissum Fjord er Natura 2000-område (N65). Natura 2000-området har et samlet areal på ca. 11.000 hektar, hvoraf 6.430 hektar er fjord.

Nissum Fjord ligger på en trækrute for fugle og betyder, at en lang række fuglearter benytter fjorden som rasteplads.

Natura 2000-området består af Habitatområde nr. H58 og Fuglebeskyttelsesområde nr. F38. Bygherres rådgiver har i miljøkonsekvensrapportens Tabel 11-1 oplistet udpegningsgrundlaget.

I miljøkonsekvensrapporten er de enkelte naturtypers og arters udbredelse i H58 grundigt beskrevet ift. forhold til projektområdet. Ligeledes er ynglefugle og trækfugle og deres udbredelse i F38 grundigt beskrevet.

I miljøkonsekvensrapporten har bygherres rådgiver sammenholdt projektets mulige påvirkninger af Natura 2000-området med bevaringsmålsætningen.

## **Anlægsfasen**

### **Habitatområdet**

Det fremgår af miljøkonsekvensrapporten, at påvirkningen, som følge af anlægsarbejderne, er begrænset til et mindre areal vest for Klitvej, udenfor Natura 2000-området, og hverken arbejdsarealer eller køreveje risikerer at lægge beslag på eller på anden måde at påvirke beskyttede naturtyper i habitatområdet.

Dermed kan skade på habitatområdets 23 udpegede terrestriske naturtyper afvises. Denne vurdering gælder også for fjernere beliggende habitatområder.

Støj og visuelle påvirkninger fra anlægsarbejderne kan potentielt påvirke beskyttede dyrearter og dermed også enkelte af de otte arter, der indgår i udpegningsgrundlaget for habitatområdet.

Bygherres rådgiver har vurderet ift. vandranke, havlampret, bæklampret, flodlampret, laks, stavsild, odder og bæver. Rådgiver kommer frem til, at det kan afvises, at der sker skade på områdets udpegede beskyttede arter. Det gælder også fjernere beliggende habitatområder.

### **Fuglebeskyttelsesområdet**

Fuglebeskyttelsesområdet er udpeget for 12 arter af ynglefugle, der hovedsageligt er tilknyttet områdets rør-sumpe, strandenge og åbne vandflader. Det fremgår af miljøkonsekvensrapporten, at selve projektområdet ikke rummer bestande af ynglefugle på udpegningsgrundlaget eller potentielle levesteder for disse.

I miljøkonsekvensrapporten vurderer bygherres rådgiver på påvirkningen af de 12 arter af ynglefugle som følge af anlægsarbejdet.

Bygherres rådgiver kommer frem til, at det kan afvises, at der kan ske skade på fuglebeskyttelsesområdets udpegede ynglefugle, som følge af anlægsarbejderne.

Fuglebeskyttelsesområdet er udpeget for 14 arter af trækfugle, der hovedsageligt er tilknyttet områdets rørsumpe, strandenge og åbne vandflader, herunder selve Nissum Fjord. Både svaner, gæs og pomeransfugl udnytter dog også i høj grad dyrkede marker i og omkring fuglebeskyttelsesområdet.

Det fremgår af miljøkonsekvensrapporten at der ikke er egnede levesteder for trækfugle indenfor projektområdet. Det fremgår endvidere, at da anlægsarbejdet foregår i en begrænset periode, vurderes det samlet set, at disse ikke vil medføre skade på nogle af de udpegede trækfugle. Denne vurdering gælder også for fjernere beliggende fuglebeskyttelsesområder.

#### Holstebro Kommunes vurdering

I miljøkonsekvensrapporten er der anvendt relevante data til vurderingerne og vurderet i forhold til de enkelte naturtyper og arter. Der er redegjort for, at der ikke vil ske en væsentlig negativ påvirkning i forbindelse med anlæg af heliporten. Der er redegjort for og vurderet på, at der ikke vil ske skade på udpegede yngle- og trækfugle.

Holstebro Kommune er enig i begrundelserne i miljøkonsekvensrapporten og vurderer, i lighed med bygherre, at der ikke vil ske en væsentlig negativ påvirkning af hverken naturtyper eller arter på udpegningsgrundlaget for H58 eller fugle på udpegningsgrundlaget for F38 i forbindelse med anlægsfasen af heliporten.

### **Driftsfasen**

#### Variant A

Variant A omfatter alle tre flyvekorridorer (1+2+3) med en månedsvis fordeling af østlige flyvninger (2 og 3), som bliver 15. marts – 15. maj og 1. september - 30. november i korridor 2 og resten af året i korridor 3.

#### *Habitatområdet*

Habitatområde H58 er udpeget af hensyn til 23 terrestriske naturtyper, én marin naturtype og otte arter (Miljøstyrelsen, 2023). Det vurderes i miljøkonsekvensrapporten, at de daglige flyvninger, der delvist foregår over Natura 2000-området, vil være uden betydning for områdets naturtyper, de fire arter af fisk samt vandplanten vandranke.

Bæver og odder er potentielt følsomme for støj, men der flyves ikke om natten, hvor arterne er aktive, og derfor vurderes det i miljøkonsekvensrapporten, at skade på arterne som følge af heliportens drift kan afvises.

På baggrund af ovenstående vurderes det i miljøkonsekvensrapporten at skade på habitatområdets udpegede naturtyper og arter kan afvises, og denne vurdering gælder også for fjernere beliggende habitatområder.

#### *Fuglebeskyttelsesområdet*

Hvorvidt fugle, eller grupper af fugle, forstyrres og bortskræmmes, afhænger af den enkelte arts følsomhed, samt karakteren af den forstyrrelse, der finder sted.

Det fremgår af miljøkonsekvensrapporten, at mange fuglearter til en vis grad kan tilpasse sig forstyrrelser. Hvorvidt dette er tilfældet, afhænger bl.a. af, hvor regelmæssige forstyrrelserne er.

Helikoptertrafikken vurderes i miljøkonsekvensrapporten at følge en vis grad af forudsigelighed med faste transporter morgen og aften, ingen transporter om natten og faste flyvekorridorer.

Eftersom fugles syn og visuelle opfattelsesevne er langt bedre udviklet end deres hørelse, vurderes det, at de generelt vil respondere mindre på støj end på visuelle forstyrrelser.

I miljøkonsekvensrapporten vurderes det, at det på baggrund af referencerne anvendt i rapporten, er rimeligt at anslå "rækkevidden" af forstyrrelsen fra helikopteren under start og landing til at være ca. 300 meter omkring de benyttede ind- og udflyvningskorridorer. Anvendes dette kriterie, er det samlede påvirkede areal indenfor fuglebeskyttelsesområdet 121 hektar for projektområdet, svarende til godt 1 % af fuglebeskyttelsesområdet i alt 10.578 hektar.

Den definerede påvirkningszone overlapper dermed med store dele af Holmen syd for Thorsminde samt hele det såkaldte opgravningsområde øst for Klitvej.

#### *Ynglefugle*

I miljøkonsekvensrapporten redegør og vurderer bygherres rådgiver på påvirkningen af de 12 arter af ynglefugle, som følge af driften af heliporten.

Det fremgår af miljøkonsekvensrapporten, at **rørdrum** og **rørhøg** yngler flere kilometer fra projektområdet. De lever skjult i tæt vegetation og vurderes ikke at være særligt forstyrrelsesfølsom. Det vurderes, at ynglepladser og kortlagte levesteder ikke påvirkes af de daglige flyvninger, og at skade på arterne i projektets driftsfase derfor kan afvises.

Det fremgår endvidere at **plettet rørvagtel** næppe har en fast ynglebestand i fuglebeskyttelsesområdet. Der er dog kortlagt to levesteder for arten i området 4 km fra påvirkningszonen. Da arten desuden lever og yngler yderst skjult i tæt vegetation og ikke vurderes at være særligt forstyrrelsesfølsom, vurderes det, at de nævnte ynglepladser og kortlagte levesteder ikke påvirkes af de daglige flyvninger, og at skade på arten i projektets driftsfase derfor kan afvises.

Af miljøkonsekvensrapporten fremgår det, at **klydens** foretrukne yngleplads er på Fjandø, hvor næsten samtlige ynglefugle gennem tiden er registreret, men enkelte år har en mindre delmængde startet op på en lille ø i en kunstig sø ved Holmen syd for Thorsminde.

Området ved Holmen ligger relativt tæt på heliporten og indenfor den definerede påvirkningszone. Her bliver ynglefuglene dog hver gang præderet, da søen oftest tørrer ud meget tidligt på foråret og dermed ikke yder ynglefuglene nogen beskyttelse (Miljøstyrelsen, 2021). Som yngleplads har området derfor ikke betydning for fuglebeskyttelsesområdet som helhed.

Det vurderes i miljøkonsekvensrapporten, at artens betydningsfulde ynglepladser og kortlagte levesteder ikke påvirkes af de daglige flyvninger, og at skade på arten i projektets driftsfase derfor kan afvises.

Det fremgår af miljøkonsekvensrapporten, at **almindelig ryle (engryle)** muligvis er forsvundet som ynglefugl fra fuglebeskyttelsesområdet. Arten yngede senest i 2010 ved Holmen syd for Thorsminde, hvilket er nærprojektområdet og indenfor den definerede forstyrrelseszone på 300 meter.

De daglige helikopterflyvninger ved Holmen vil sandsynligvis gøre dette område mindre attraktivt som fremtidig yngleplads for arten, men vil næppe være afgørende for artens muligheder for at genindvandre som ynglefugl i Natura 2000-området, hvis bestanden i Danmark og Østersøområdet igen kommer i fremgang.

Det vurderes i miljøkonsekvensrapporten, at det næppe alene er mangel på egnede levesteder, der har ført til, at arten nu synes forsvundet som ynglefugl.

Samlet set vurderes det i miljøkonsekvensrapporten, at heliportens drift ikke vil medføre skade på almindelig ryle som ynglefugl i Natura 2000-området.

**Brushane** er tæt på at forsvinde som ynglefugl i Natura 2000-området. Den seneste registrerede ynglefremkomst var i 2018 med en enkelt ynglefugl på engarealerne ved Gørding nær udløbet af Storåen, hvilket er ca. 10 km fra heliporten og langt udenfor den definerede påvirkningszone.

Som for almindelig ryle vurderes det i miljøkonsekvensrapporten, at det næppe alene er mangel på egnede levesteder, der har ført til, at arten nu er tæt på at være forsvundet som ynglefugl.

De daglige helikopterflyvninger ved Holmen vil sandsynligvis gøre dette område mindre attraktivt som fremtidig yngleplads for arten, men vil næppe alene være afgørende for artens muligheder for at genindvandre som ynglefugl i Natura 2000-området, hvis bestanden igen kommer i fremgang i Danmark og resten af Europa.

Samlet set vurderes det, at heliportens drift ikke vil medføre skade på arten som ynglefugl i Natura 2000-området.

**Splitterne** er som ynglefugl kun registreret på Fjandø, mere end fire km fra projektområdet og mere end tre km fra den definerede påvirkningszone.

Det vurderes på den baggrund i miljøkonsekvensrapporten at skade på arten, som følge af heliportens drift, kan afvises.

Det fremgår af miljøkonsekvensrapporten, at **fjordterne** i basisanalysen (Miljøstyrelsen, 2021) som ynglefugl kun er registreret på Fjandø ca. fire km fra projektområdet, hvor ynglefremkomsten og succesen er meget påvirkelig af tidvis forekomst af rovdyr.

Det vurderes, at de daglige flyvninger vil være uden betydning for de vigtigste yngleområder på Fjandø, men det kan ikke udelukkes, at de mere perifere yngleområder øst for Klitvej bliver mindre attraktive for arten, når heliporten er i drift. Ynglefremkomsterne her omfatter dog meget få fugle og er meget sporadiske og langt fra årlige.

Det vurderes på den baggrund i miljøkonsekvensrapporten, at skade på arten, som følge af heliportens drift, kan afvises.

**Havterne** er i basisanalysen (Miljøstyrelsen, 2021) som ynglefugl kun registreret på Fjandø ca. fire km fra projektområdet, hvor ynglefremkomsten og succesen er meget påvirkelig af tidvis forekomst af rovdyr.

De daglige flyvninger vil jf. miljøkonsekvensrapporten være uden betydning for de vigtigste yngleområder på Fjandø, og der synes ikke at være faste ynglefremkomster nær projektområdet eller indenfor den definerede 300 meter påvirkningszone.

Det vurderes på den baggrund i miljøkonsekvensrapporten, at skade på arten, som følge af heliportens drift, kan afvises.

**Dværgterne** yngler ifølge basisanalysen (Miljøstyrelsen, 2021) ikke i selve Natura 2000-området. Jf. miljøkonsekvensrapporten har arten i en årrække haft relativt faste ynglepladser på stranden på ydersiden af landtangen mellem Bøvling Klit og Hvide Sande, hvilket er umiddelbart vest for fuglebeskyttelsesområdet.

Med de forventede ind- og udflyvningskorridorer vil afstanden til de vigtigste ynglepladser ved Bøvling Klit og Fjandø være så stor, at fuglene her ikke påvirkes af ind- og udflyvninger i de foreslåede korridorer. Dog vil især den sydlige del af korridoren kunne påvirke ternernes fremtidige muligheder for at yngle helt kystnært ud for projektområdet.

Der vil dog fortsat være ynglemuligheder for arten langs kysten, og det er desuden muligt, at ternerne her vil kunne vænne sig til lufttrafikken og fortsat være i stand til at yngle i området,

når heliporten er i drift. Arten yngler bl.a. fast ved Klydesøen på Vestamager tæt på ind- og udflyvningskorridorerne til Københavns Lufthavn (DOF-basen, 2025).

Det vurderes på den baggrund i miljøkonsekvensrapporten, at en eventuel påvirkning af dværgterneren ikke udgør en skade på arten som ynglefugl i Natura 2000-området.

Jf. miljøkonsekvensrapporten er **blåhals** fundet ynglende ved Thorsminde havn, og også øst for heliporten rummes potentielle levesteder for arten. Blåhals yngler dog skjult i tæt vegetation og vurderes at være meget lidt følsom overfor lufttrafikken, og den vil med stor sandsynlighed også kunne yngle i området, når heliporten er i drift.

På den baggrund vurderes det i miljøkonsekvensrapporten, at skade på arten som ynglefugl i F38 kan afvises.

Det vurderes i miljøkonsekvensrapporten at skade på de 12 arter af udpegede ynglefugle, som følge af heliportens drift, kan afvises. Denne vurdering gælder også for fjernere beliggende fuglebeskyttelsesområder.

### *Trækfugle*

Fuglebeskyttelsesområdet er udpeget for 14 arter af trækfugle, der hovedsageligt er tilknyttet områdets rørsumpe, strandenge og åbne vandflader, herunder selve Nisum Fjord. Både svaner, gæs og pomeransfugl udnytter dog også i høj grad dyrkede marker i og omkring fuglebeskyttelsesområdet. Det vurderes, at alle arter af udpegede trækfugle potentielt kan blive påvirket af forstyrrelser fra de daglige flyvninger til og fra heliporten.

**Knopsvane** raster i høj grad på fjordens vandflader, men kan også i mindre omfang benytte strandenge og landbrugsarealer til rast og fouragering. Det fremgår af miljøkonsekvensrapporten, at knopsvanens vigtigste rasteområder synes at ligge i større afstand fra heliporten og flyvekorridorerne.

Også **pibesvane** og **sangsvane** forekommer kun i begrænset omfang på lokaliteterne omkring Thorsminde, sikkert fordi begge arter i høj grad fouragerer på landbrugsarealer i den periode, hvor de opholder sig i Danmark.

På den baggrund vurderes det i miljøkonsekvensrapporten, at heliportens drift ikke vil kunne skade bevaringsstatus for de tre arter af svaner på Natura 2000-områdets udpegningsgrundlag.

Alle tre arter af gæs på Natura 2000-områdets udpegningsgrundlag forekommer eller kan forekomme ved Thorsminde. For ingen af de tre gåsearter vurderes der at være trusler for forekomsterne i Natura 2000-området (Miljøstyrelsen, 2021).

**Kortnæbbet gås** og **bramgås** fouragerer jf. miljøkonsekvensrapporten hovedsageligt på marker, enge og strandenge rundt om Nisum Fjord, herunder også ved Holmen syd for Thorsminde og med meget stor sandsynlighed indenfor den definerede påvirkningszone på 300 meter omkring flyvekorridorerne.

**Lysbuget knortegås** fouragerer i lavere antal på engarealer på Fjandø og i mindre omfang i og ved Bøvling Fjord. Derimod er engbræmmerne omkring Fjandø, herunder især på øens nordvestside, de seneste år i stigende grad blevet brugt til fouragering på annelgræs af lysbuget knortegås i marts - maj.

Det fremgår af miljøkonsekvensrapporten, at arten raster og fouragerer ved Holmen syd for Thorsminde (DOF-basen, 2025), hvilket potentielt kan være indenfor den definerede påvirkningszone, selvom de observationer i DOF-basen (DOF-basen, 2025), der er georefererede, ligger helt kystnært ved Nisum Fjord og umiddelbart udenfor den definerede påvirkningszone. Det vurderes desuden at være ret få fugle (1-56 fugle i perioden 2015-

2025), der benytter området ved Holmen (DOF-basen, 2025), og ifølge basisanalysen er de primære fourageringsområder ved Fjandø og Bøvling Fjord i stor afstand til flyvekorridorerne.

Ifølge miljøkonsekvensrapporten vurderes bramgås og kortnæbbet gås at være de udpegningsarter, der potentielt er i størst risiko for at blive påvirket af driften af heliporten. De er tilknyttet lysåbne naturtyper med vidt udsyn, de vides at være følsomme overfor lufttrafik og der er egnede raste- og fourageringsområder i form af kreaturafgræssede strandenge i det område, der berøres af de daglige flyvninger.

Ved projektet er der et overlap på 121 hektar mellem den definerede påvirkningszone og F38. Da opgravningsområdet og de øvrige tæt bevoksede arealer mellem Klitvej og Nissum Fjord ikke aktuelt vurderes at være oplagte levesteder for rastende gæs, vurderes det, at 50-55 hektar af overlappet udgøres af "gåsehabitat".

Den biologiske betydning af påvirkningen er dog med stor sandsynlighed minimal, da der findes talrige og udstrakte alternative rasteområder omkring Nissum Fjord, og da både bramgås og kortnæbbet gås nu er blevet så talrige i Danmark, at der udarbejdes forvaltningsplaner for at regulere bestandene (Madsen & Fox, 2017).

Selvom der utvivlsomt sker en påvirkning af et potentielt egnet levested for gæs, vurderes det samlet set i miljøkonsekvensrapporten ikke at være tale om skade på de pågældende arter, eller Natura 2000-områdets integritet som følge af heliportens drift.

**Spidsand, pibeand og krikand**, fouragerer især på vandplanter i selve Nissum Fjord og andre åbne vandflader, herunder Bøvling Fjord, dvs. udenfor den vurderede påvirkningszone omkring flyvekorridorerne.

For ingen af arterne vurderes der i miljøkonsekvensrapporten at være trusler for forekomsten i Natura 2000-området. For arterne vil påvirkningen være størst ved brug af flyvekorridor nr. 3.

**Klyde og lille kobbersnepe** vil jf. miljøkonsekvensrapporten som trækfugle være snævert tilknyttet Natura 2000-områdets vadeflader og afgræssede strandenge. Indenfor fuglebeskyttelsesområdet er Bøvling Fjord den vigtigste lokalitet for rastende vadefugle og måske den vigtigste rasteplads i Danmark efter Vadehavet.

**Pomeransfugl** er meget stedfast, idet den næsten altid ses på de samme arealer, hvilket ved Nissum Fjord først og fremmest er på dyrkede arealer ved Pallisbjerg syd for Felsted Kog, dvs. i et område, der ikke berøres af driften af heliporten.

For ingen af de tre vadefuglearter vurderes der at være trusler for forekomsterne i Natura 2000-området (Miljøstyrelsen, 2021).

Med så stor afstand til de vigtigste områder for rastende vadefugle på udpegningsgrundlaget for F38 er det jf. miljøkonsekvensrapporten en rimelig vurdering, at klyde og pomeransfugl ikke påvirkes af heliportens drift, hvorimod en mindre påvirkning af rastende lille kobbersnepe på strandengene syd for Thorsminde ikke kan udelukkes ved brug af flyvekorridor 3. Langt de vigtigste rasteområder for arten berøres dog ikke, og da der desuden er talrige alternative rasteområder omkring Thorsminde og ved Nissum Fjord, vurderes påvirkningen ikke at være af et omfang, der kan karakteriseres som skade på Natura 2000-området.

Samlet set kan påvirkninger af især rastende gæs og evt. lille kobbersnepe, som følge af ind- og udflyvninger i korridor 3 ikke udelukkes. Det vurderes dog, at påvirkningen ikke har et omfang, der kan karakteriseres som skade på de pågældende arter eller Natura 2000-områdets integritet.

Jf. miljøkonsekvensrapporten kan skade på de 14 arter af udpegede trækfugle, som følge af heliportens drift, afvises. Denne vurdering gælder også for fjernere beliggende fuglebeskyttelsesområder.

#### Variant B og Variant C

Variant B indebærer, at der ikke flyves i korridor 3, dvs. at der kun flyves i den vestlige korridor (1) og i den nordlige af de to østlige korridorer, dvs. korridor 2 langs Thorsminde By.

Variant C indebærer, at der ikke flyves i korridor 2, dvs. at der kun flyves i den vestlige korridor (1) og i den sydlige af de to østlige korridorer, dvs. korridor 3 syd om Thorsminde By.

#### *Habitatområdet*

Af miljøkonsekvensrapporten fremgår det, at hvad angår habitatområdets beskyttede arter og naturtyper vurderes det, at forskellene mellem de tre varianter er så lille, at de overordnede vurderinger under Variant A også er dækkende for Variant B og Variant C, dvs. at der heller ikke for Variant B og Variant C er tale om skade på habitatområdets beskyttede arter eller naturtyper.

Sammenlignet med Variant C vil der dog ved Variant B foregå flere flyvninger over eller nær områder ved Thorsminde havn, hvor der tidligere er registreret odder, der er på udpegningsgrundlaget for H58. Da der ikke flyves om natten, hvor arten er aktiv, og da der er talrige andre steder ved Nissum Fjord og Thorsminde, hvor arten kan søge tilflugt, hvis den påvirkes af støj, vurderes det dog, at der heller ikke for Variant B er tale om en påvirkning, der risikerer at skade arten og dermed Natura 2000-området.

#### *Fuglebeskyttelsesområdet*

Af miljøkonsekvensrapporten fremgår det, at hvad angår fuglebeskyttelsesområdets udpegede yngle- og trækfugle, vurderes det, at forskellene mellem de tre varianter er så lille, at de overordnede vurderinger under Variant A også er dækkende for Variant B og Variant C, dvs. at der i projektets driftsfase ikke er tale om skade på fuglebeskyttelsesområdets udpegningsarter.

Variant C er dog den variant, der har den største påvirkning af fuglelivet, da kun den sydlige af de to østlige korridorer benyttes. Dermed vil der ved denne variant forekomme flere flyvninger over strandengene syd for Thorsminde, hvor især mange trækfugle opholder sig forår og efterår.

Samlet set vurderes det dog, at der ikke for Variant C vil være tale om en påvirkning, der udgør en skade på udpegede yngle- eller trækfugle og dermed skade på Natura 2000-området.

#### *Holstebro Kommunes vurdering*

I miljøkonsekvensrapporten er der anvendt relevante data til vurderingerne og vurderet i forhold til de enkelte naturtyper og arter. Der er redegjort for, at der ikke vil ske en væsentlig negativ påvirkning i forbindelse med drift af heliporten. Der er redegjort for og vurderet på, at der ikke vil ske skade på udpegede yngle- og trækfugle.

Holstebro Kommune er enig i begrundelserne i miljøkonsekvensrapporten og vurderer, i lighed med bygherre, at der ikke vil ske en væsentlig negativ påvirkning af hverken naturtyper eller arter på udpegningsgrundlaget for H58 eller fugle på udpegningsgrundlaget for F38 i forbindelse med driftsfasen af heliporten.

#### **Samlet vurdering af påvirkningen af Natura 2000-området**

Påvirkningen, som følge af heliportens anlæg og drift, vurderes i miljøkonsekvensrapporten, at være uden betydning for naturtyper, fisk og vandplanten vandranke på habitatområdets

udpegningsgrundlag. På den baggrund kan den potentielle påvirkning og risikoen for skade begrænses til to arter på habitatområdets udpegningsgrundlag (odder og bæver) samt 12 arter af ynglefugle og 14 arter af trækfugle på udpegningsgrundlaget for fuglebeskyttelsesområde F38.

Det vurderes i miljøkonsekvensrapporten, at odder og bæver ikke påvirkes hverken i anlægs- eller driftsfasen, da der ikke er vigtige levesteder i eller nær berørte områder, og der flyves ikke om natten, hvor arterne er aktive. Dette gælder for både Variant A, Variant B og Variant C.

Holstebro Kommune er enig i bygherres vurderinger og Holstebro Kommune vurderer, at bygherres konklusioner er foretaget på et tilstrækkeligt vidensgrundlag om arternes status og forekomst i Natura 2000-området.

I miljøkonsekvensrapporten har afstanden til fuglenes kendte eller potentielle yngle- og rasteområder, og den forventede geografiske udstrækning af påvirkningen fra den flyvende helikopter, været de afgørende parametre.

På baggrund af ynglefuglenes udbredelse og status i fuglebeskyttelsesområde F38 og den forventede udstrækning af påvirkningen vurderes det, at skade på ynglefuglene som følge af heliportens anlæg og drift kan afvises, uagtet hvilken variant, der anvendes.

Holstebro Kommune vurderer, at bygherres konklusioner er foretaget på et tilstrækkeligt vidensgrundlag om ynglefuglenes status og forekomst i Natura 2000-området.

Det vurderes i miljøkonsekvensrapporten, at der samlet set ikke kan udelukkes påvirkninger af især rastende gæs og evt. lille kobbersnepe, som følge af ind- og udflyvninger i korridor 3. Derfor vil påvirkningen fra projektbeskrivelsens Variant C alt andet lige have den største påvirkning af fuglelivet, da kun den sydlige af de to østlige korridorer (korridor 3) benyttes ved denne variant. Det betyder, at der ved denne variant vil forekomme flere flyvninger over strandengene syd for Thorsminde, hvor især mange trækfugle opholder sig forår og efterår.

Der er ved Variant A specifikt taget hensyn til vadefuglen lille kobbersnepe, der raster og fouragerer på engene syd for Thorsminde, med flest fugle i april-maj og det store antal gæs, der nogle år opholder sig på engene 1. september til 30. november. Samtidig nedsættes risikoen for at påvirke levesteder for udpegede ynglefugle, da der ved Variant A ikke flyves over engene 15. marts-15. maj.

Det vurderes dog i miljøkonsekvensrapporten, at ingen af varianterne medfører påvirkninger, der kan karakteriseres som skade på de pågældende arter eller Natura 2000-områdets integritet.

Holstebro Kommune er enig med bygherres vurderinger. Holstebro Kommune vurderer at bygherres konklusioner er foretaget på et tilstrækkeligt vidensgrundlag om fuglenes status og forekomst i Natura 2000-området.

Af bygherres miljøkonsekvensrapport kan det, på baggrund af væsentlighedsvurdering, konkluderes, at der kan udelukkes en væsentlig påvirkning af udpegningsgrundlaget, uanset hvilken variant af flyvninger, der anvendes.

Holstebro Kommune vurderer i lighed med bygherre, at projektet ikke medfører væsentlig påvirkning af Natura 2000-områder, hverken i anlægs- eller driftsfasen for alle 3 varianter af flyvninger. Holstebro Kommune vurderer, at heliportens anlæg og drift ikke vil kunne påvirke mulighederne for at opfylde bevaringsmålsætningen for Natura 2000-området. Senere i denne tilladelse er der et afsnit om *Holstebro Kommunes valg af variant*, hvor det begrundes hvorfor Variant A vælges.

Holstebro Kommune vurderer ikke, at der er behov for at stille yderligere vilkår ift. sikring af udpegningsgrundlaget for Natura 2000-området.

## Kliddynamik og erosionsrisiko (klimasikring)

Bygherre har i miljøkonsekvensrapporten lavet en

- beskrivelse af klittens naturlige dynamik,
- sammenligning af tværprofiler af klitterne med henblik på at vurdere aktuel sandfygning,
- vurdering af potentielle påvirkninger af klitten,
- vurdering af projektets indflydelse på områdets sårbarhed over for erosion på kort og lang sigt,
- vurdering af projektets terræændringer og beplantning med sandhjelme, samt
- kvalitativ vurdering af påvirkningen fra helikopteraktivitet.

Beskrivelsen i miljøkonsekvensrapporten af de eksisterende forhold og vurderingen af mulige påvirkninger på kliddynamikken og erosionsrisikoen tager udgangspunkt i offentlige tilgængelige data herunder data om vind, bølger, vandstand og eksisterende kystbeskyttelse. Derudover beskrives området ift. den historiske kystudvikling, og klitten kortlægges med afsæt i teoretisk viden om klitter, herunder æolisk sedimenttransport og typiske morfologiske udviklingsmønstre, som i vurderingen bliver relateret til påvirkninger fra helikoptergeneret vind. Beskrivelserne, analyserne og vurderingerne tager ydermere udgangspunkt i opmålte data i form af Vestkyst-opmålingsprofiler og offentligt tilgængelige højdemodeller, samt en opdateret droneopmåling (2025) udført af WSP.

Holstebro Kommune vurderer at bygherre, i miljøkonsekvensrapporten, har anvendt relevante data og litteratur.

Umiddelbart vest for projektområdet er der udpeget et erosionsområde, som er en del af Kommuneplanen. Udpegningen bygger på Planlovens<sup>9</sup> § 11a, 18 som anfører, at kommuneplanen skal indeholde retningslinjer for *”udpegning af områder, der kan blive udsat for oversvømmelse eller erosion, og for etablering af afværgeforanstaltninger til sikring mod oversvømmelse eller erosion ved planlægning af byudvikling, særlige tekniske anlæg, ændret arealanvendelse m.v. i de udpegede områder”*.

Udpegningen har til formål at identificere områder, hvor der er risiko for erosion. Der skal etableres retningslinjer for at sikre afværgeforanstaltninger, f.eks. ved ny bebyggelse eller ændret arealanvendelse i disse risikoområder. Kommunen identificerer og udpeger områder samt fastsætter retningslinjer, hvis der skal planlægges ny udvikling i disse områder. Kommunen skal sikre, at der ved planlægning af byudvikling mv. i risikoområderne etableres passende foranstaltninger, der kan afværge erosion.

## Anlægsfasen

I henhold til afgrænsningsudtalelsen vurderes der ikke at være nogen betydelig påvirkning i anlægsfasen, og det behandles og vurderes derfor ikke yderligere i miljøkonsekvensrapporten. Terrænreguleringen vurderes sammen med driftsfasen, fordi den vil fastholdes permanent.

## Driftsfasen

*Kliddynamik*

---

<sup>9</sup> Lovbek. nr. 572 af 29. maj 2024 om planlægning.

Det fremgår af miljøkonsekvensrapporten, at klitsystemet generelt vokser med ca. 20 cm/år i højden. Ligeledes er der en generel aflejring af sand på bagsiden af klitterne, som medfører, at klitten i gennemsnit rykker sig landværts med 0,2-1,0 m/år. Foruden de generelle tendenser er der store lokale terrænændringer i og omkring vegetationsløse blowouts, hvor der typisk ses stor erosion på forsiden og stor aflejring på bagsiden. Overordnet ligger klitsystemet stabilt placeret uden større kronisk erosion de seneste årtier med dertilhørende tilbagerykning, som følge af Kystdirektoratets sandfodringsindsats. Dog ses der lejlighedsvis akut erosion af stranden og klitfoden under stormflod. Terrænreguleringen samt vedligeholdelse af de etablerede koter vil medføre en påvirkning på klittens naturlige dynamik. Dog er klitten i området ved projektet allerede direkte påvirket af menneskelig aktivitet, som følge af sandfodring og tidligere terrænændringer.

### *Terrænreguleringer*

Den berørte del af klitten ift. terrænregulering er ikke klitfredet område. Der vil blive dannet en lavning i klitten, hvori det vurderes, at der vil blive aflejret sediment over tid. Terrænreguleringen vil jf. miljøkonsekvensrapporten øge erosionspotentialt, og derfor skal der sættes ind med omfattende klitstabilisering for at reducere sandflugten og tilhørende morfologiske ændringer med erosion og aflejring. Terrænreguleringen omfatter ligeledes en tilplantning af området med sandhjælme, der skal reducere sandflugt.

Ved terrænregulering fjernes der i gennemsnit ca. 58 m<sup>3</sup>/m af klitten, hvilket svarer til ca. 6 % af klittens samlede volumen per løbende meter. Områdets sårbarhed over for erosion, på kort og lang sigt, vurderes i miljøkonsekvensrapporten ikke at blive væsentlig ændret som følge af projektets terrænregulering under forudsætning af, at foranstaltningerne med tilplantning af sandhjælme på kokosmætter overholdes, og klitten holdes stabil gennem den løbende vedligeholdelse. Klittens funktion som beskyttelse mod oversvømmelse af baglandet vurderes derfor heller ikke at blive væsentlig ændret.

Det vurderes i miljøkonsekvensrapporten, at påvirkningen har en middel intensitet. Varigheden af påvirkningen vurderes som permanent, eftersom terrænreguleringen bibeholdes i projektets driftsfase. Dog må ændringer i terræn, som følge af æolisk transport, forventes efter terrænreguleringen, hvilket vil medføre et behov for løbende vedligeholdelse.

### *Helikopteraktivitet*

For at mindske sedimenttransporten og mindske risikoen for, at der udvikler sig et egentlig blowout som følge af helikopteraktiviteten vil der blive etableret et beskyttende vegetationsdække. Sandhjælme er en art, der typisk forekommer på vindpåvirkede lokaliteter. Der foreligger ikke oplysninger om, hvor høje vindhastigheder sandhjælme vil kunne modstå, og hvornår de vil kunne blive beskadiget, især hvis sandet omkring dem eroderes og rødderne eksponeres. Derfor etableres kokosnet på alle de afgravede arealer for at reducere sandflugt og undgå destabilisering af klitten.

Det vurderes i miljøkonsekvensrapporten, at påvirkningen fra helikopterflyvningerne er begrænset til projektområdet og dets umiddelbare nærområde (ca. 50 m omgivelser).

Påvirkningen reduceres dog ved at udplante sandhjælme i kokosmætter. Det vurderes, at kokosmætterne udgør en nedre barriere, der vil kunne modstå de kraftige vindstyrker, og resultere i, at klitten forbliver stabil. Den enkelte påvirkning vurderes til at være kortvarig, men den vil ske gentagende gange om dagen i et permanent projekt. Den er reversibel, da den stopper øjeblikkeligt, når helikopteraktiviteten ophører.

Det forventes jf. miljøkonsekvensrapporten, at klitterne på hele strækningen vil vokse i højden i fremtiden som følge af, at stranden vedligeholdes med strandfodring. På sigt vil der således kunne opstå en større forskel i højde på klitterne ved heliporten, som kunstigt skal holdes lave, og klitterne på begge sider, som fortsat vil vokse. Dette øger tunneleffekten ved

heliporten og øger risikoen for yderligere erosion og aflejring, som holdes nede med kokosmætter og vegetation.

Det fremgår af miljøkonsekvensrapporten, at vurderingerne er sammenlignelige de 3 varianter imellem.

#### *Holstebro Kommunes vurdering*

I miljøkonsekvensrapporten er der anvendt relevante data til vurderingerne og vurderet i forhold til påvirkningen fra terrænregulering og helikopteraktivitet. Der er redegjort for, at der ikke vil ske en væsentlig negativ påvirkning i forbindelse med anlæg og drift af heliporten, såfremt der beplantes med sandhjælme og udlægges kokosmætter for at mindske sandflugt og destabilisering af klitten.

For at sikre, at der beplantes og udlægges kokosmætter på klitten, hvor der terrænreguleres, stilles der i denne tilladelse vilkår om, at den del af terrænreguleringen der sker udenfor virksomhedens areal, skal beplantes med sandhjælme, og der skal udlægges kokosmætter til at reducere sandflugt. Der er stillet et lignende vilkår i miljøgodkendelsen efter Miljøbeskyttelsesloven, for den del, der foregår indenfor virksomhedens areal.

For at sikre vedligehold af beplantning, udlagte kokosmætter og virkningen af disse stilles der vilkår om, at beplantningen med sandhjælme og udlagte kokosmætter løbende skal vedligeholdes for at mindske sandfygning. Der er stillet et lignende vilkår i miljøgodkendelsen efter Miljøbeskyttelsesloven.

Der stilles endvidere i denne § 25 tilladelse vilkår om, at Holstebro Kommune kan kræve, at virksomheden for egen regning etablerer beplantning og/eller udlægger kokosmætter på relevante arealer udenfor heliportens område, hvis der konstateres eller er risiko for væsentlige sand- eller støvgener fra drift af heliporten, herunder helikopterflyvninger. Der er stillet et lignende vilkår i miljøgodkendelsen efter Miljøbeskyttelsesloven for den del, der foregår indenfor heliportens område. Holstebro Kommune har endvidere i miljøgodkendelsen stillet vilkår om, at Holstebro Kommune kan kræve at virksomheden udarbejder en handleplan til at nedbringe eventuel sandfygning. Handleplanen skal godkendes af Holstebro Kommune.

Det fremgår af miljøkonsekvensrapporten, at det indgår som en del af projektet, at flyvekorridoren og dermed klithøjden holdes stabil. Det kræver løbende registrering og vedligeholdelse af forholdene på lokaliteten. Klitten bør opmåles efter afsluttet anlægsarbejde dvs. inden drift og være genstand for løbende visuel inspektion ved heliport-personalet således, at den kan føres tilbage til den godkendte form, hvis der som følge af projektet eller naturlige aflejringer sker ændringer i klittens morfologi, som er u hensigtsmæssige for klitdynamikken eller helikopterdriften. Holstebro Kommune stiller vilkår til at klitten skal opmåles efter afsluttet anlægsarbejde og løbende skal inspiceres af heliport-personalet.

#### **Samlet vurdering af Klitdynamik og erosionsrisiko (klimasikring)**

I miljøkonsekvensrapporten vurderer bygherre, at terrænreguleringen og helikopteraktiviteten tilsammen ikke udgør en væsentlig lokal påvirkning af klitten i Variant A, Variant B eller Variant C. I vurderingen er der lagt vægt på, at klitten ligger i et erhvervsområde, hvor der allerede er sket indgreb i klittens naturlige dynamik. Projektets indflydelse på områdets sårbarhed over for erosion på kort og lang sigt vurderes som ikke væsentlig.

#### Holstebro Kommunes vurdering

Holstebro Kommune er enig i bygherres vurderinger. Holstebro Kommune vurderer, at bygherre har anvendt relevante data og litteratur til vurderingen. Holstebro Kommune vurderer at det, med de stillede vilkår, både i denne tilladelse og i miljøgodkendelsen, sikres,

at der ikke er en væsentlig påvirkning af klitten og projektets indflydelse på områdets sårbarhed overfor erosion på kort og lang sigt ikke er væsentlig.

## **Landskab**

I miljøkonsekvensrapporten er der vurderet på projektets indflydelse på landskabet.

Bygherre har anvendt Holstebro Kommuneplan og landskabskarakteranalysen til beskrivelser og vurderinger i miljøkonsekvensrapporten. Herudover har bygherre anvendt

- Historiske kort herunder høje- og lave målebordsblade
- Flyfotos og skråfotos
- Geomorfologiske kort, jordtype og jordartskort
- Affotograferinger af området
- Oplysninger fra offentlige databaser herunder Plandata.dk og Arealinformation.dk.

Holstebro Kommune vurderer at bygherre har anvendt relevante data og litteratur til vurderingerne ift. påvirkningen af landskabet.

## **Anlægsfasen**

Anlægsarbejdet medfører et fysisk indgreb i klitten, hvormed dele af den eksisterende bagklit fjernes for at gøre plads til flykorridoren for heliporten.

Anlægsarbejdets indgriben i klitterne vurderes i miljøkonsekvensrapporten at være begrænset i udbredelse, og af lignende karakter, som tidligere etablerede og stadig synlige indgreb og indenfor et udlagt erhvervsområde. Det nye indgreb vurderes dermed ikke at være en væsentlig ændring af klitlandskabets eksisterende karakter som helhed.

Påvirkningen i anlægsfasen af landskabskarakteren vurderes samlet at være lille, da anlægsarbejdet vil foregå i umiddelbar forlængelse af eksisterende erhvervsområde og havn, og dermed være lille af intensitet. Indgrebet i klitlandskabet vurderes dermed også at være begrænset.

Projektet er beliggende inden for byzonen og inden for kommuneplanramme og lokalplan, der udlægger områdets generelle anvendelse til erhvervsformål og muliggør en heliport.

Projektet er beliggende inden for kystnærhedszonen. Det fremgår af miljøkonsekvensrapporten, at projektet vurderes at være foreneligt med kystnærhedszonens bestemmelser inden for byzonen.

I miljøkonsekvensrapporten vurderes anlægsfasen ikke at være i strid med retningslinjerne for bevaringsværdige landskaber. Anlægsarbejdet vurderes endvidere at være i overensstemmelse med retningslinjerne i Kommuneplan om større sammenhængende landskaber.

Anlægsarbejdet foregår udenfor klitfredningslinjen og vurderes på den baggrund i overensstemmelse hermed.

Ud fra arbejdets lokale karakter og midlertidige varighed samt afstanden til udpegningerne, vurderes der ikke at være nogen påvirkning af nationale kystlandskaber, værdifulde geologiske områder fra anlægsarbejdet, og den visuelle og støjmæssige forstyrrelse af det fredede område vurderes ikke som væsentlig.

### Holstebro Kommunes vurdering

Holstebro Kommune er enig i bygherres vurderinger foretaget i miljøkonsekvensrapporten. Heliporten etableres i et erhvervsområde, der i kommuneplan og lokalplan er udlagt til at kunne rumme en heliport. Holstebro Kommune vurderer ikke, at anlæg af heliporten er i strid

med kystnærhedszone, klitfredning, bevaringsværdige landskaber, større sammenhængende landskaber og andre fredninger.

## **Driftsfasen**

### *Landskabskarakter*

Heliporten etableres indenfor eksisterende erhvervsområde og i forlængelse af den erhvervsmæssige bebyggelse ved Thorsminde havn.

Projektet medfører etablering af flere tekniske faste elementer i landskabet i form af landingsplads, rullevej, standplads, hangar, brændstofanlæg, parkering og ny indkørselsvej. De fleste af disse projektelementer er på terrænniveau, og vil derfor være lokalt synlige. De vil til gengæld ikke præge landskabets karakter væsentligt i større afstand.

Det vurderes i miljøkonsekvensrapporten, at heliportens bygninger vil stå i kontrast til den naturprægede landskabskarakter, men vurderes ikke som en væsentlig ændring af landskabskarakteren som helhed, da heliporten etableres i erhvervsområde.

Terrænreguleringen på op til 6 meter og beplantning af sandhjelme vil lokalt udgøre et permanent indgreb i et af de karaktergivende landskabselementer. Terrænreguleringen vurderes, i miljøkonsekvensrapporten, at indpasses i det samlede klitlandskab, og være sammenlignelig med andre lignende gængse reguleringer af klitten langs Vestkysten.

Selve helikopterverflyvningen af landskabet vil repræsentere en påvirkning af landskabskarakteren i området. Dette vil være i form af en visuel forstyrrelse, samt en uro i lydbilledet i dagtimer og i begrænset omfang i aftentimerne.

Ved anvendelse af Korridor 1 (se bilag 3) vil påvirkningen af kystlandskabet hurtigt aftage, når helikopteren kommer op i højde og ud over havet. Ved anvendelse af Korridor 2 (se bilag 3) medfører det en større påvirkning med støj på fjordlandskabet end ved anvendelse af Korridor 3 (se bilag 3). Ved anvendelse af Korridor 3 påvirkes det åbne landskab mere end ved Korridor 2.

Dvs. at Variant B påvirker fjordlandskabet mere og Variant C påvirker det åbne landskab mere. Støjpåvirkningen vurderes i miljøkonsekvensrapporten ikke at være væsentlig for det samlede landskab, om end den lokalt vil være markant. Dette er gældende for alle 3 varianter.

Den visuelle påvirkning af helikopterens flyvning vil afhænge af sigtbarheden, som er meget varierende ved Vesterhavet. Den visuelle forstyrrelse vil være størst tættest på den anvendte korridor og ved de laveste flyvehøjder tættes på FATO. Den visuelle påvirkning fra flyvninger vurderes med sin kortvarige, dog gentagende, karakter ikke at være en væsentlig påvirkning.

Samlet vurderes den overordnede landskabskarakter i miljøkonsekvensrapporten ikke at blive væsentlig påvirket, da projektet etableres i umiddelbar forlængelse af eksisterende erhvervsområde og den samlede landskabskarakter ikke vil ændres betydeligt.

### *Landskabsmæssige udpegninger*

Projektet er beliggende indenfor kystnærhedszonen og bevaringsværdigt landskab, men vurderes i miljøkonsekvensrapporten ikke at være i strid med kystnærhedszone og retningslinjerne for bevaringsværdige landskaber. Det samme er gældende for større sammenhængende landskaber.

Faste elementer, som landingsplads og hangar, vil være placeret uden for klitfredningslinjen, og vurderes derfor i sin driftsfase at være i foreneligt med klitfredningsbestemmelserne.

Fredningen for Nissum Fjord tilsigter blandt andet at bevare de landskabelige værdier, der er knyttet til området. Det vurderes i miljøkonsekvensrapporten at være foreneligt med fredningens bestemmelser.

#### Holstebro Kommunes vurdering

Holstebro Kommune er enig i bygherres vurderinger i miljøkonsekvensrapporten. Heliporten etableres i et erhvervsområde, der i kommuneplan og lokalplan er udlagt til at kunne rumme en heliport.

Holstebro Kommune vurderer ud fra bygherres redegørelser, at helikopterflyvningerne ikke vil påvirke landskabet væsentligt. Der vil i gennemsnit foregå 10-16 operationer om dagen. I disse 10-16 daglige operationer indgår ind- og udflyvning ad Korridor 1. Holstebro Kommune vurderer ikke, at 10-16 operationer om dagen vil påvirke landskabet væsentligt.

Holstebro Kommune vurderer ikke, at drift af en heliport er i strid med kystnærhedszone, klitfredning, bevaringsværdige landskaber, større sammenhængende landskaber og andre fredninger.

#### **Samlet vurdering for landskabspåvirkninger**

Holstebro Kommune er enig i bygherres vurderinger. Holstebro Kommune vurderer, at bygherre har anvendt relevante data og planer til vurderingen. Holstebro Kommune vurderer, at heliporten ikke vil medføre væsentlige påvirkninger af landskabet, fredningslinjer mm. Heliporten etableres i et erhvervsområde, der i kommuneplan og lokalplan er udlagt til at kunne rumme en heliport.

Holstebro Kommune vurderer, at påvirkningen fra helikopterflyvningerne på landskabet ikke er væsentlig, da mange af operationerne vil foregå ad Korridor 1 mod vest, og Holstebro Kommune vurderer ikke 10-16 operationer om dagen vil påvirke landskabet væsentligt.

Holstebro Kommune vurderer, at påvirkningen af landskabet ift. alle 3 varianter af flyvninger ikke er væsentlig.

#### **Alternativer**

##### Referencescenariet

Miljøkonsekvensrapporten skal i medfør af Miljøvurderingsloven indeholde en beskrivelse af referencescenariet. Referencescenariet er det alternativ, hvor projektet ikke godkendes og de aktuelle forhold bibeholdes.

Det kan tænkes, at erhvervsområdet, som projektet befinder sig i, vil anvendes til andre erhvervsformål i referencescenariet dvs. i en situation, hvor projektet ikke realiseres. Ved referencescenariet antages derfor, at den nuværende arealanvendelse og planlægning indenfor projektområdet fortsætter som under de nuværende forhold. Referencescenarier for de enkelte emner er endvidere beskrevet i miljøkonsekvensrapporten.

##### *Holstebro Kommunes vurdering*

Det er Holstebro Kommunes vurdering, at referencescenariet er tilstrækkeligt belyst i miljøkonsekvensrapporten.

##### Alternativer

I miljøkonsekvensrapporten er der vurderet på alternative placeringer, bl.a. på baggrund af indsendte forslag i første offentlighedsfase.

Der er vurderet ift. Lindtorp Flyvecenter, der er beliggende ca. 20 km fra kysten, og Rom flyveplads, der ligger ca. 12 km fra kysten. Begge placeringer vil medføre ekstra flyvetid til

Thor Havvindmøllepark, hvilket øger reaktionstiden i akutte situationer og dermed udgør en risiko for forsyningssikkerheden, og af den grund vurderes det afgørende, at heliporten er placeret så tæt som muligt på driftsbygninger, der ligger kystnært.

Ved placering ved Lindtorp eller Rom vil det endvidere medføre øget transporttid af personale til og fra flyvepladsen, ekstra flyvetid med helikopterne og øget brændstofforbrug.

I forbindelse med miljøvurderingen blev der i første omgang arbejdet med 2 mulige placeringer af heliporten. En nordlig placering og en sydligere beliggende placering. Den sydlige placering ville kræve en dispensation ift. klitfredningslinjen. En dispensation vil kræve, at projektets samfundshensyn overstiger de hensyn, som varetages igennem klitfredningsbestemmelserne, samt at der ikke er reelle alternativer for placeringen af projektet. Det vurderes ikke at være opfyldt, da den nordlige placering er et reelt alternativ. Generelt viste vurderingen, at der kun var mindre forskelle imellem de to scenarier, idet de kun lå med 100 m afstand fra hinanden.

#### *Holstebro Kommunes vurdering*

Holstebro Kommune vurderer, at bygherre i tilstrækkelig grad har belyst relevante alternativer. Holstebro Kommune vurderer, at bygherre i tilstrækkelig grad har begrundet, at placeringen af en heliport og driften heraf på havnen i Thorsminde er med til at øge forsyningssikkerheden og mindske de driftsmæssige omkostninger til personale og brændstof.

### **Samlet vurdering af alternativer**

Holstebro Kommune vurderer, at bygherre i miljøkonsekvensrapporten har beskrevet referencescenarie og redegjort for alternative placeringer. Holstebro Kommune tilslutter sig bygherres vurdering.

### **Kumulative påvirkninger**

I løbet af udarbejdelsen af miljøvurderingen blev bygherre og Holstebro Kommune bekendt med, at der planlægges etablering af en lagerhal nord for heliportens planlagte placering. Det blev besluttet, at lagerhallen inddrages i støjvurderingen som et kumulativt projekt, også selvom der endnu ikke er ansøgt om lagerhallen. Det er kun vurderet relevant ift. støj, da det ikke vurderes at kunne have indflydelse på de andre emner. Det er under 'støj' i miljøkonsekvensrapporten beskrevet og vurderet, at der ikke vil være væsentlige kumulative virkninger fra støj ved naboer.

### **Holstebro Kommunes valg af variant**

Det er i miljøkonsekvensrapporten belyst, at alle 3 varianter af flyvninger ikke vil medføre en væsentlig negativ påvirkning på miljøet. Det vurderes dog i miljøkonsekvensrapporten, at Variant C vil have den største påvirkning af fuglelivet, da det udover flyvekorridor 1 kun er den sydlige af de 2 østlige korridorer, der benyttes, medmindre der er flysikkerhedsmæssige grunde til andet. Variant C vil også have lidt større forstyrrelse af rekreative aktiviteter i den sydlige del af Naturpark Nissum Fjord.

Variant B, hvor det udover flyvekorridor 1 er den nordlige af de 2 østlige flyvekorridorer, der anvendes, vil medføre en lidt større påvirkning af Thorsminde By med støj, men de vejledende støjgrænser overholdes. Der vil også være en lidt større forstyrrelse af de bynære rekreative aktiviteter.

Ved Variant A anvendes flyvekorridor 1 hele året. Flyvekorridor 2 mod nordøst med udflyvning over indsejlingen anvendes i forårmånederne fra 15. marts til 15. maj og igen i efterårmånederne fra 1. september til 30. november. Flyvekorridor 3 mod sydøst med

udflyvning over klitterne anvendes om sommeren fra 16. maj til 31. august og om vinteren fra 1. december til 14. marts.

Der er ved Variant A taget hensyn til borgerne i Thorsminde og de bynære rekreative aktiviteter ved, at der ikke flyves nordøst ad Korridor 2 i sommermånederne, medmindre der er flysikkerhedsmæssige årsager hertil.

Ved Variant A er der specifikt taget hensyn til lille kobbersneppe, der raster og fouragerer på engene syd for Thorsminde med flest fugle i april-maj. Der er ligeledes taget hensyn til det store antal gæs, der nogle år opholder sig på engene i perioden 1. september til 30. november. Herudover reduceres risikoen for at påvirke eventuelle levesteder for ynglefugle, da der ikke flyves over engene i perioden 15. marts - 15. maj.

Holstebro Kommune vurderer, at Variant A er afbalanceret og tager mest muligt hensyn til borgerne i Thorsminde og de rekreative bynære rekreative aktiviteter ved, at der ikke flyves ad den nordøstlige korridor i sommermånederne. De vejledende grænseværdier for en regional vigtig flyveplads til boligområder overholdes med god margin. Samtidig tages der hensyn til fugle på udpegningsgrundlaget for fuglebeskyttelsesområdet F38 og Natura 2000-området N65 ved, at der ikke flyves syd på over engene i perioder, der er mest sårbare for fuglene.

På baggrund af ovenstående har Holstebro Kommune af hensyn til både borgere og naturen, besluttet, at der ved drift af heliporten skal flyves i henhold til Variant A. Holstebro Kommune har i miljøgodkendelsen efter Miljøbeskyttelseslovens § 33 stillet vilkår om, at ind- og udflyvning til og fra heliporten skal anvende de flyvekorridorer og perioder, der ligger til grund for Variant A (Se Tabel 5). Afvigelser er tilladt ved flysikkerhedsmæssige årsager.

Tabel 5. Flyvekorridorer der skal anvendes i de angivne perioder.

| Periode                       | Flyvekorridorer jf. bilag 3        |
|-------------------------------|------------------------------------|
| 15. marts til 15. maj         | Flyvekorridor 1<br>Flyvekorridor 2 |
| 16. maj til 31. august        | Flyvekorridor 1<br>Flyvekorridor 3 |
| 1. september til 30. november | Flyvekorridor 1<br>Flyvekorridor 2 |
| 1. december til 14. marts     | Flyvekorridor 1<br>Flyvekorridor 3 |

## Samlet konklusion

Miljøkonsekvensrapporten viser, at etablering af en heliport, og drift af denne på havnen, i Thorsminde ikke vil medføre væsentlige påvirkninger på miljøet ift. det brede miljøbegreb.

Det er Holstebro Kommunes samlede vurdering, at der ikke er uacceptable miljømæssige gener, som følge af projektet, når fastsatte vilkår i denne tilladelse samt i miljøgodkendelsen overholdes, såvel som bestemmelserne i kommuneplan og lokalplan. Endvidere ses de ændringer projektet medfører ikke at have en sådan karakter eller omfang, der taler afgørende imod, at projektet realiseres.

## Overvågning

Projektet vil ikke have væsentlige skadelige virkninger på miljøet, hvorfor der ikke fastsættes vilkår om overvågning. Det vurderes, at den nødvendige overvågning af driften af heliporten er fastholdt med vilkår i denne tilladelse og i miljøgodkendelsen efter Miljøbeskyttelseslovens § 33.

## Klagevejledning

En § 25 tilladelse bortfalder, hvis den ikke er udnyttet inden for 3 år, efter at den er meddelt eller ikke har været udnyttet i 3 på hinanden følgende år, jf. Miljøvurderingslovens § 39.

Afgørelsen kan påklages til Miljø- og Fødevareklagenævnet af enhver med retlig interesse i sagens udfald samt af landsdækkende foreninger og organisationer, der som formål har beskyttelsen af natur og miljø eller varetagelsen af væsentlige brugerinteresser inden for arealanvendelsen og har vedtægter og love, som dokumenterer deres formål, og som repræsenterer mindst 100 medlemmer, jf. Miljøvurderingslovens § 50.

Hvis du ønsker at klage over denne afgørelse, skal du klage til Miljø- og Fødevareklagenævnet via [klageportalen](#) som kræver login med MitID. Klagen sendes gennem Klageportalen til Holstebro Kommune. En klage er indgivet, når den er tilgængelig for Holstebro Kommune på Klageportalen. Det koster et gebyr at få behandlet en klage, 900 kroner for den almindelige borger og 1.800 kroner for virksomheder, organisationer og offentlige myndigheder. Du kan læse mere om gebyrordningen og klage på [Miljø- og Fødevareklagenævnets hjemmeside](#).

Miljø- og Fødevareklagenævnet skal som udgangspunkt afvise en klage, der kommer uden om Klageportalen, hvis der ikke er særlige grunde til det. Hvis du ønsker at blive frataget for at bruge Klageportalen, skal du sende en begrundet anmodning til Holstebro Kommune, der videresender anmodningen til Miljø- og Fødevareklagenævnet, som træffer afgørelse om, hvorvidt din anmodning kan imødekommes.

Hvis Holstebro Kommune får besked fra Klageportalen, eller direkte fra en klager, der er frataget for at klage digitalt, om, at der er indgivet en klage over afgørelsen, orienterer kommunen ansøger.

Klage over tilladelser har ikke opsættende virkning medmindre Nævnet bestemmer andet.

## Klagefrist

Klagefristen er fire uger fra den dag afgørelsen er meddelt. Det vil sige at en eventuel klage skal være **modtaget senest den xx. december 2026.**

## Søgsmål

Ønskes afgørelsen prøvet ved en domstol, skal sagen være anlagt inden for 6 måneder efter at afgørelsen er meddelt.

## Aktindsigt

Der er til enhver tid adgang til aktindsigt, jf. Offentlighedsloven<sup>10</sup>, Forvaltningsloven<sup>11</sup> og Miljøoplysningsloven<sup>12</sup>.

---

<sup>10</sup> Lovbek. nr. 145 af 24. februar 2020 om offentlighed i forvaltningen.

<sup>11</sup> Lovbek. nr. 433 af 22. april 2014 om Forvaltningsloven.

<sup>12</sup> Lovbek. nr. 980 af 16. august 2017 om aktindsigt i miljøoplysninger.

## Offentliggørelse

Afgørelsen er den **xx. november 2026** offentliggjort på [Digital MiljøAdministration](#) og på [Weblager](#), som er Holstebro Kommunes digitale arkiv. Gå til [Weblager](#) og vælg Holstebro under punkter "Vælg den ønskede kommune" Herefter kan du vælge den ønskede adresse, eller vælg samtlige annonceringer under menupunktet "Søgning".

### Afgørelse om § 25 er sendt til:

- Bygherre
- Bygherres rådgiver

### Orientering om meddelelse af § 25 tilladelse er sendt til:

- Nærmeste naboer
- Danmarks Naturfredningsforening, CVR: 60804214 (Interesseorganisation)
- Styrelsen for Patientsikkerhed - Tilsyn og Rådgivning Nord, CVR: 37105562 (Myndighed)
- Danmarks Fiskeriforening Producent Organisation, CVR: 45812510 (Interesseorganisation)
- Danmarks Sportsfiskerforbund, CVR: 37099015 (Interesseorganisation)
- Dansk Ornitologisk Forening, CVR: 54752415 (Interesseorganisation)
- Dansk Ornitologisk Forening - Vestjylland, CVR: 29287112 (Interesseorganisation)
- Dansk Sejlunion, CVR: 62496517 (Interesseorganisation)
- Danmarks Idrætsforbund, CVR: 56808310 (Interesseorganisation)
- FERSKVANDSFISKERIFORENINGEN FOR DANMARK, CVR: 25145615 (Interesseorganisation)
- Friluftsrådet, CVR: 56230718, P-nr.: 1003112789 - (Interesseorganisation)
- De Kulturhistoriske Museer i Holstebro Kommune, CVR: 34744866 (Berørt myndighed)
- Vestforsyning Spildevand A/S, CVR: 26704006 (Berørt myndighed)
- Vestforsyning A/S CVR: 25952200 (Berørt myndighed)
- Kystdirektoratet, CVR: 25798376 (Berørt myndighed)
- Miljøstyrelsen, CVR: 25798376 (Berørt myndighed)
- Styrelsen for Grøn Arealomlægning og Vandmiljø, CVR: 20814616 (Berørt myndighed)
- Trafikstyrelsen, CVR: 27186386 (Berørt myndighed)
- Naturstyrelsen, CVR: 33157274 (Berørt myndighed)
- Lemvig Kommune, CVR: 29189935 (Berørt myndighed)
- Beredskabsstyrelsen, CVR: 52990319 (Berørt myndighed)
- Nordvestjyllands Brandvæsen I/S, CVR: 37239852 (Berørt myndighed)
- Thorsminde Havn, CVR: 34072205
- Thorsminde Fællesforening, CVR: 32012892

Med venlig hilsen

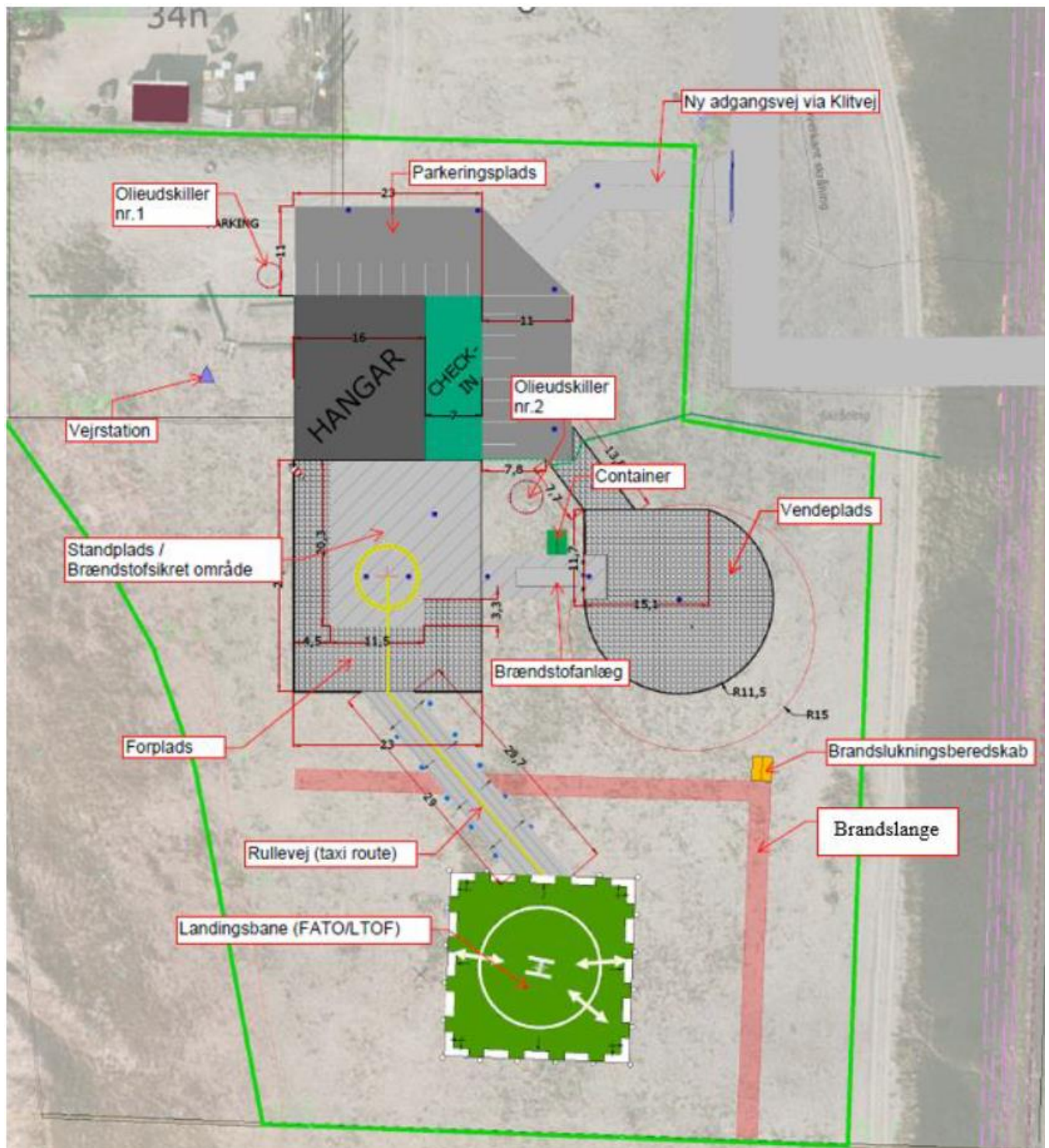
Allan E. Clausen  
Biolog

Team Natur og Miljø, Telefon: 9611 7567  
E-mail: [tm@holstebro.dk](mailto:tm@holstebro.dk)

## Bilag 1 – Placering af heliport



## Bilag 2 – Plantegning



Kopi fra miljøgodkendelsesansøgning

## Bilag 3 – Flyvekorridorer



Kopi fra miljøkonsekvensrapport