



FORSVARSMINISTERIET
EJENDOMSSTYRELSEN

731 Flyvestation Skrydstrup

NOMOS Årsrapport 2023



INDHOLDSFORTEGNELSE

1.	Baggrund.....	3
2.	Målestationer	4
2.1	Årlige operationer med kampfly	6
3.	Resultater	8
3.1	Beregninger	8
3.2	Målinger	9
3.3	Mobile målestationer.....	13
3.4	Flyveveje	14
4.	Referencer	17

1. Baggrund

Regeringen, Socialdemokratiet, Det Radikale Venstre, Liberal Alliance og Dansk Folkeparti indgik i juni 2016 en aftale om nye kampfly til erstatning for de aldrende F-16 kampfly. De nye F-35 kampfly vil gøre Danmark i stand til fortsat at håndhæve suveræniteten over dansk luftrum og er en vigtig del af det samlede Forsvars evne til at beskytte Danmark og vores allierede.

Flystøjberegninger fra foråret 2019 har vist, at støjen fra F-35 kampfly bliver større i forhold til støjbilledet i dag, hvor der flyves med F-16 kampfly.

Regeringen (Socialdemokratiet), Venstre, Liberal Alliance, Det Konservative Folkeparti, Dansk Folkeparti og Radikale Venstre blev i november 2019 enige om en kompensationsordning for den merstøj som F-35 kampflyene giver anledning til i området omkring Flyvestation Skrydstrup.

Støjkompensationsordningen omfatter ca. 1.600 boliger, som er beliggende i henholdsvis rød og gul zone. Den røde zone omfatter boliger med en støjbelastning på mere end 55 dB gennemsnitsstøj og 100 dB maksimalstøj. Den gule zone dækker et geografisk område, der har en støjbelastning på mere end 55 dB gennemsnitsstøj og 80 dB maksimalstøj, ligesom der er taget højde for lokalsamfund og boligområders placering.

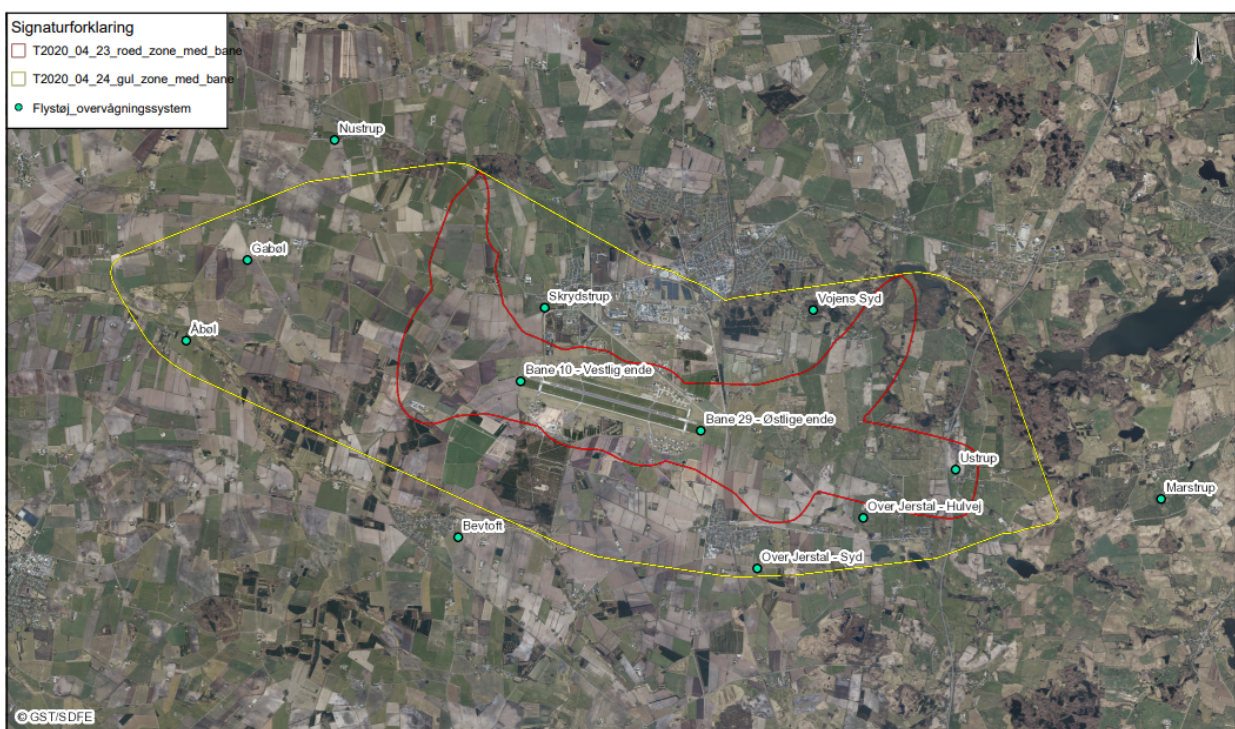
I forbindelse med implementering af F-35 kampfly på Flyvestation Skrydstrup, er det besluttet at implementere et flystøjovervågningssystem (NOMOS). Flystøjovervågningssystemet vil vise den målte støjbelastning.

Ejendomsstyrelsen er i forbindelse med implementering af NOMOS ansvarlig for at udgive en årlig støjrapport på baggrund af data fra NOMOS.

NOMOS har været i drift inden F-35 kampfly ankom til Danmark. Den første støjrapport som Ejendomsstyrelsen udgiver i 2024 vil ikke dække et fuldt år med F-35 kampfly. Systemet blev taget endeligt i brug 1. april 2023, og de første fire F-35 kampfly ankom først i september 2023. Fokus i NOMOS Årsrapport 2023 vil derfor være på støj fra F-16 kampfly. Beflyvning med udenlandske F-35 kampfly i perioden før 1. oktober 2023 indgår dog også i rapporten. NOMOS Årsrapport, der udgives 2025, vil dække hele 2024, men F-35 kampfly vil ikke være fuldt implementeret, da alle nye F-35 kampfly endnu ikke vil være leveret. Årsrapporten vil derfor ikke vise det fuldstændige mønster for F-35 beflyvning, som først vil være til stede, når F-35 er fuldt implementeret, som forventes at ske i 2027.

2. Målestationer

NOMOS består af 12 faste støjmålestationer (NMT) samt to mobile målestationer. Placeringen af de faste målestationer fremgår af figur 1, hvor støjkom-pensationsordningens rød og gul zone ligeledes er indtegnet.



Figur 1. Placering af de 12 faste støjmålestationer

Flyvninger og støjmålinger omkring Flyvestation Skrydstrup kan følges på Flight Tracker på hjemmesiden www.sks.flightracking.casper.aero.

Af operationssikkerhedsmæssige årsager er der 40 minutters forsinkelse på visning af flyvninger. Ligeledes vises radarspor for afvisningsberedskabet ikke på Flight Tracker, men støjdata opsamles og medtages i den årlige rapportering.

Målestationerne foretager løbende målinger af de aktuelle støjniveauer, og på Flight Tracker kan øjebliksbilledet af støjen følges for hver målestation med 40 minutters forsinkelse i forhold til de faktiske støjhændelser. Idet målinger foretages uafbrudt, afspejler målingerne også støjen fra andre støjkilder end flyvninger i tilknytning til flyvestationen.

De støjhændelser, der udgør datagrundlaget i årsrapporten, er *Aircraft Noise Events*. En Aircraft Noise Event er en støjhændelse målt med én af de stationære eller mobile støjmålere, der er forårsaget af beflyvning. Støjhændelsen skal dels opfylde bestemte lydæssige kriterier, dels kunne kædes sammen med en beflyvning, fx en start eller landing, eksempelvis ved hjælp af oplysninger fra radarsystemet. En beflyvning kan efter omstændighederne give anledning til mere end én støjhændelse.

Nedenfor er der vist eksempler på en fast og en mobil målestation.



Figur 2. Fast støjmålestation



Figur 3. Mobil støjmålestation

Målestationerne har ikke kunnet være i drift i 100 % af tiden, idet korte perioder med tekniske udfald i forhold til støjmålingerne ikke helt kan undgås. Der er derfor foretaget registrering af hver enkelt målestations såkaldte "oppetid", som er den procentdel af tiden, hvor den pågældende målestation har været i drift.

Oversigt over oppetiden i % for hele året for de 12 faste målestationer samt de to mobile målestationer kan ses i tabel 1.

NMT	Navn	Procent
1	Bane vest	90,70
2	Bevtoft	100,00
3	Åbøl	99,55
4	Gabøl	99,99
5	Nustrup	99,64
6	Skrydstrup	99,96
7	Bane øst	99,92
8	Vojens Syd	99,61
9	Marstrup	100,00
10	Ustrup	99,99
11	Over Jerstal - Hulvej	99,99
12	Over Jerstal - Syd	95,00
41	Mobile 1	98,13
42	Mobile 2	99,52

Tabel 1. Registreret opetid på alle støjmålestationer i 2023

Det er det hollandske firma Casper BV, der er leverandør af flystøjovervågningssystemet på Flyvestation Skrydstrup. Det årlige servicetjek på målestationerne blev foretaget i uge 44, 2023 ved Casper BV.

Udfald og andre problemer med målestationerne

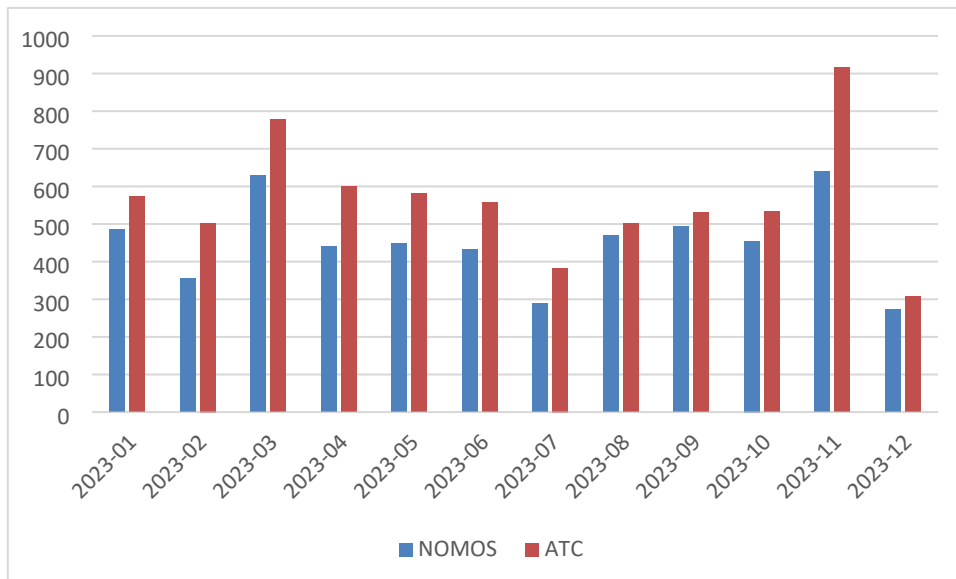
Det fremgår af tabel 1, at målestation Bane vest (NMT 1) har den laveste opetid af alle målere. Dette skyldes, at målestationen på grund af tekniske problemer kun havde en opetid på 41 % i juli måned og 58 % i oktober måned i 2023. Fra november 2023 og frem har NMT 1 haft en opetid på 100 %.

Målestation Bane øst (NMT 7) har i perioden fra den 10.-30. oktober 2023 grundet manglende vindhætte været sat på vedligeholdelsestilstand. Der er ikke genereret nogen støjhændelser fra NMT 7 i denne periode, da de målte støjniveauer ikke ville være pålidelige.

Målestation Åbøl (NMT 3) har i sidste halvår af 2023 grundet tekniske problemer periodisk givet unormale og fejlbehæftede målte støjniveauer. NMT 3 blev repareret i januar 2024, og støjdata så herefter normale ud. Det kan således ikke udelukkes, at der kan optræde fejlbehæftede værdier inden for en målestations opetid.

2.1 Årlige operationer med kampfly

Nedenstående diagram viser antallet af operationer med kampfly på månedsbasis registreret hos henholdsvis ATC (Air Traffic Control) og data fra NOMOS.



Figur 4. F-16 og F-35 operationer

Det ses, at NOMOS ikke registrerer alle operationer med kampfly sammenlignet med data fra ATC. Hovedårsagerne er manglende data fra transpondere og udfald på radarsystemet, ligesom enkelte landinger i NOMOS er registreret som transitflyvninger. Det betyder dog ikke, at støjen ikke måles og registreres af NOMOS, men at alle støjhændelser ikke automatisk kobles til en bestemt flytype. For målte overskridelser, der er større end 5 dB, er der foretaget en nærmere undersøgelse af hvilken flytype, der var tale om. Forskellen i antallet af operationer i NOMOS sammenlignet med ATC har således ikke væsentlig betydning for det overordnede billede og det, der kan konkluderes på baggrund støjdata fra NOMOS.

Radarsystemet var slukket det meste af uge 27, 2023 på grund af vedligehold og opdatering. I løbet af året har der været mindre kortvarige udfald på radarsystemet.

Oppetiden på målestationerne har også en betydning for om alle operationer registreres af NOMOS.

Der arbejdes på at afklare forskellene mellem data fra NOMOS og ATC nærmere.

3. Resultater

3.1 Beregninger

Sweco Danmark A/S har på vegne af Ejendomsstyrelsen udført punktberegninger af støjens maksimalværdi for startende og landende fly om natten, $L_{Amax,nat}$ samt uden for natperioden angivet ved $L_{Amax,dag/aften}$ i de 12 punkter, hvor der er placeret faste målestationer.

Der er udført beregninger for de to scenarier:

- Scenarie 1B (F-16), år 2020, hvor alle Danmarks kampfly er af typen F-16, og inklusiv støjbidraget fra operationer, der i henhold til Støjbekendtgørelsen [1] er undtaget støjregulering.
- Scenarie 2B (F-35), år 2027, hvor alle Danmarks kampfly er af typen F-35, og inklusiv støjbidraget fra operationer, der i henhold til Støjbekendtgørelsen [1] er undtaget støjregulering.

Beregningsresultaterne for L_{Amax} er angivet i tabellen nedenfor.

Scenarie	1B	1B	2B	2B
Fly	F-16	F-16	F-35	F-35
Støjindikator	$L_{Amax,nat}$ [dB]	$L_{Amax,dag/aften}$ [dB]	$L_{Amax,nat}$ [dB]	$L_{Amax,dag/aften}$ [dB]
01. Bane vest	115	121	118	118
02. Bevtoft	77	88	77	84
03. Åbøl	94	94	89	89
04. Gabøl	97	97	90	90
05. Nustrup	96	96	89	89
06. Skrydstrup	85	93	90	90
07. Bane øst	116	119	119	119
08. Vojens Syd	85	85	93	93
09. Marstrup	95	95	92	92
10. Ustrup	99	99	101	101
11. Over Jerstal - Hulvej	102	104	96	96
12. Over Jerstal - Syd	93	93	90	90

Tabel 2. Punktberegninger af L_{Amax}

Det ses, at der er forskel på de beregnede maksimalværdier om natten, $L_{Amax,nat}$, og maksimalværdierne uden for natperioden, $L_{Amax,dag/aften}$, i fem målestationer for scenarie 1B (F-16) og i en enkelt målestation for scenarie 2B (F-35). Forskellene skyldes, at der er nogle operationstyper, der kun foregår

i dag- og aftenperioden, og som i nogle målestationer giver anledning til højere støjniveauer end de øvrige operationstyper. Det drejer sig eksempelvis om landingsrunder. Idet F-35 kampfly på visse delstrækninger kan gennemføre disse operationstyper med lavere motorindstilling end F-16 kampfly, har disse flyvninger med F-35 kampfly ikke lige så stor betydning i forhold til de højeste støjniveauer, der kan optræde, som det er tilfældet med F-16 kampfly.

3.2 Målinger

Målestationerne måler støj fra alle typer af beflyvning døgnet rundt. Måledata i tabellerne dækker derfor over starter, landinger, overflyvninger, flyvning i forbindelse med afvisningsberedskabet samt demoflyvninger.

I tabellerne er angivet data fra de faste målestationer for 2023, hvor det beregnede maksimalniveau for hver målestation er anført sammen med det største målte maksimalniveau og antallet af hændelser, hvor maksimalniveauet overstiger den beregnede værdi. Antal overskridelser er desuden inddelt i dB-intervaller af 5 dB.

Der er angivet en tabel for natflyvning og beflyvning uden for natperioden for henholdsvis F-16 kampfly og F-35 kampfly.

Overskridelser, der skyldes helikoptere og andre fly, fx Tornado og T-17, er inkluderet i opgørelserne.

De målte maksimalniveauer er i tabellerne angivet afrundet til hele dB. Vurdering af overskridelser i forhold til de beregnede maksimalniveauer er baseret på tiendedele dB.

F-16 kampfly

F-16 nat					Overskridelser i dB-intervaller				
NMT	Navn	Beregnet	Målt	F-16 Operationer fra NOMOS	Nat	0-5	5-10	>10	
1	Bane vest	115	110	46	0	0	0	0	
2	Bevtoft	77	92	46	6	3	2	1	
3	Åbøl	94	80	46	0	0	0	0	
4	Gabøl	97	91	46	0	0	0	0	
5	Nustrup	96	82	46	0	0	0	0	
6	Skrydstrup	85	93	46	10	7	3	0	
7	Bane øst	116	117	46	1	1	0	0	
8	Vojens Syd	85	82	46	0	0	0	0	
9	Marstrup	95	88	46	0	0	0	0	
10	Ustrup	99	93	46	0	0	0	0	
11	Over Jerstal - Hulvej	102	96	46	0	0	0	0	
12	Over Jerstal - Syd	93	80	46	0	0	0	0	

F-16 dag/aften					Overskridelser i dB-intervaller				
NMT	Navn	Beregnet	Målt	F-16 Operationer fra NOMOS	Dag	Aften	0-5	5-10	>10
1	Bane vest	121	118	5074	0	0	0	0	0
2	Bevtoft	88	99	5074	42	0	34	7	1
3	Åbøl	94	98	5074	8	0	8	0	0
4	Gabøl	97	100	5074	3	0	3	0	0
5	Nustrup	96	95	5074	0	0	0	0	0
6	Skrydstrup	93	103	5074	98	1	88	10	1
7	Bane øst	119	121	5074	5	0	5	0	0
8	Vojens Syd	85	99	5074	132	0	115	15	2
9	Marstrup	95	100	5074	3	0	3	0	0
10	Ustrup	99	98	5074	0	0	0	0	0
11	Over Jerstal - Hulvej	104	104	5074	0	0	0	0	0
12	Over Jerstal - Syd	93	96	5074	6	0	6	0	0

Tabel 3. Største målte maksimalniveauer og antal overskridelser for F-16 kampfly

F-35 kampfly

F-35 nat					Overskridelser i dB-intervaller				
NMT	Navn	Beregnet	Målt	F-35 Operationer fra NOMOS	Nat	0-5	5-10	>10	
1	Bane vest	118	\	0	0	0	0	0	
2	Bevtoft	77	\	0	0	0	0	0	
3	Åbøl	89	\	0	0	0	0	0	
4	Gabøl	90	\	0	0	0	0	0	
5	Nustrup	89	\	0	0	0	0	0	
6	Skrydstrup	90	\	0	0	0	0	0	
7	Bane øst	119	\	0	0	0	0	0	
8	Vojens Syd	93	\	0	0	0	0	0	
9	Marstrup	92	\	0	0	0	0	0	
10	Ustrup	101	\	0	0	0	0	0	
11	Over Jerstal - Hulvej	96	\	0	0	0	0	0	
12	Over Jerstal - Syd	90	\	0	0	0	0	0	

F-35 dag/aften					Overskridelser i dB-intervaller				
NMT	Navn	Beregnet	Målt	F-35 Operationer fra NOMOS	Dag	Aften	0-5	5-10	>10
1	Bane vest	118	121	291	3	0	3	0	0
2	Bevtoft	84	93	291	29	0	23	6	0
3	Åbøl	89	94	291	17	0	17	0	0
4	Gabøl	90	98	291	28	0	24	4	0
5	Nustrup	89	94	291	4	0	3	1	0
6	Skrydstrup	90	104	291	71	0	62	8	1
7	Bane øst	119	122	291	7	0	7	0	0
8	Vojens Syd	93	92	291	0	0	0	0	0
9	Marstrup	92	92	291	0	0	0	0	0
10	Ustrup	101	101	291	0	0	0	0	0
11	Over Jerstal - Hulvej	96	99	291	8	0	8	0	0
12	Over Jerstal - Syd	90	97	291	11	0	10	1	0

Tabel 4. Største målte maksimalniveauer og antal overskridelser for F-35 kampfly

En enkelt operation kan give anledning til flere støjhændelser og dermed muligvis flere overskridelser i den samme målestation. Har der eksempelvis en dag været fire overskridelser i den samme målestation kan det godt skyldes færre end fire operationer. Antallet af overskridelser er derfor ikke opgjort som procentdel af antallet af operationer.

Tabel 3 og 4 omfatter alene målinger, hvor der ikke er konstateret tekniske problemer med målestationerne. Måleværdier, der hidrører fra målere med konstaterede tekniske udfald, indgår således ikke. Tallene i tabel 4 dækker hovedsagligt 4. kvartal 2023, hvor F-35 kampflyene blev indfaset, men dækker også beflyvning før 1. oktober 2023 med udenlandske F-35 kampfly.

Usikkerhed på beregnede og målte værdier

Usikkerheden på de beregnede maksimalværdier vurderes at være ± 4 dB. Den stammer fra usikkerhed på inputdata til beregningen som afstande, højder, terrænegenskaber, data fra kortmateriale m.m. samt de målte kildestyrkeværdier for flyenes udsendte støj.

Med hensyn til de støjniveauer, der måles i målestationerne, vil der dels være en usikkerhed i forhold til den aktuelt udsendte støj fra flyet, der blandt andet afhænger af temperatur, brug af efterbrændere og hvor tungt flyet er lastet (med brændstof m.m.). Derudover er der en usikkerhed, der vedrører støjens udbredelse, hvor parametre som flyvehøjde og meteorologiske forhold spiller ind. Betydningen af de meteorologiske forhold er større, jo større den vandrette afstand er mellem fly og målestation.

Endelig er der en lille usikkerhed i selve det elektroniske målesystem, der dog vurderes at være mindre end 1 dB.

For flypassager direkte lodret henover målestationen vil der samlet set derfor kunne forventes måleværdier, der ligger inden for ± 5 dB af de beregnede værdier. Forudsætningen for beregning af maksimalniveauer er de nominelle flyveje og en vis spredning omkring dem. Dvs. for nogle af målestationerne kan det være i overensstemmelse med forudsætningerne, at der flyves lodret henover.

I andre situationer, hvor den vandrette afstand mellem fly og målestation er betydelig, vil de meteorologiske forhold have større betydning, og der vil derfor efter omstændighederne kunne forekomme måleværdier, der afviger mere end ± 5 dB fra de beregnede maksimalværdier. Eksempelvis hvis der er betydelig medvind i retningen fra fly mod målestation, som vil medføre en forøgelse af støjniveauet ved målestationen. Dette hænger sammen med, at der i målestationerne omkring flyvestationen måles løbende under alle betingelser og ikke kun inden for en fastsat meteorologisk ramme, sådan som man ville gøre, hvis der var tale om overvågede målinger, der skulle benyttes til en akkrediteret "Miljømåling – ekstern støj".

Årsager til overskridelser

Da usikkerheden i alle situationer er mindst ± 5 dB, er der i det følgende udelukkende fokuseret på overskridelser på over 5 dB. For alle overskridelser over 5 dB er det i tvivlstilfælde undersøgt nærmere, hvilken flytype, der er tale om.

F-16 kampfly

Der er i natperioden sammenlagt seks overskridelser over 5 dB i målestation Bevtoft (NMT 2) og Skrydstrup (NMT 6), og disse skyldes primært landingsrunder i forbindelse med mørkeflyvning¹ samt afvisningsbredskab.

¹ Landingsrunder gennemføres i dag- og aftenperioden og er ikke en del af beregningsgrundlaget for maksimalværdien i natperioden, $L_{Amax,nat}$. Landingsrunderne, der har givet anledning til overskridelser, er foretaget umiddelbart efter kl. 22.00, hvor aftenperioden slutter.

Uden for natperioden er der overskridelser over 5 dB i tre målestationer. Det drejer sig om målestation Bevtoft (NMT 2), Skrydstrup (NMT 6) og Vojens Syd (NMT 8).

Overskridelserne over 10 dB forekommer hovedsagligt i forbindelse med demoflyvning. De resterende overskridelser over 5 dB skyldes tillige primært demoflyvning, og at der i nogle tilfælde er konstateret betydelig vind i retningen mod NMT 6 og 8, som kan medføre højere niveauer. Jævnfør støjrapporten [2] er demoflyvninger ikke med i støjberegningerne, da de anvendes sjældent. Ud over demoflyvninger er der enkelte flyveprofiler, der anvendes så sjældent, at de ikke er medregnet i støjberegningerne i støjrapporten [2].

I det videre arbejde vil der fortsat være fokus på mulige årsager til målte overskridelser.

F-35 kampfly

Beflyvning med F-35 kampfly har ifølge NOMOS udgjort ca. 5 % af den samlede beflyvning med F-16 og F-35 kampfly i 2023. Datagrundlaget for F-35 er således relativt begrænset, og de registrerede overskridelser er derfor ikke nødvendigvis repræsentative for den fremtidige beflyvning med F-35 kampfly. Det vil kræve et større datagrundlag at vurdere mulige årsager til overskridelserne.

Da der ikke har været beflyvning med F-35 kampfly i natperioden i 2023, er der heller ikke registreret overskridelser med F-35 kampfly i natperioden.

Uden for natperioden er der overskridelser over 5 dB i fem målestationer. Det drejer sig om målestation Bevtoft (NMT 2), Gabøl (NMT 4), Nustrup (NMT 5), Skrydstrup (NMT 6) og Over Jerstal – Syd (NMT 12). Overskridelserne skyldes til dels betydelig medvind i retningen mod den konkrete målestation.

I det videre arbejde vil der fortsat være fokus på mulige årsager til målte overskridelser.

3.3 Mobile målestationer

Borgere i området omkring Flyvestation Skrydstrup har mulighed for at låne en mobil støjmåler, så det er muligt at følge støjen på egen ejendom via Flight Tracker. Derudover vil målestationen kunne illustrere, hvilke støjniveauer, der i øvrigt optræder ved ejendommen som følge af andre støjkilder.

I 2023 har de mobile støjmålere været udlånt 11 gange, og målerne har primært været opstillet i perioder, hvor der kun har været beflyvning med F-16 kampfly.

Nedenfor ses en tabel med de største maksimalniveauer, der er målt i de forskellige opstillingsperioder. Det fremgår også af tabellen, om der har været beflyvning med F-35 kampfly i perioden.

Mobile målestationer				
Adresse	NMT	Periode	Største målte L_{Amax}	Inkl. F-35 kampfly
Adresse 1	41	17.04.2023-21.04.2023	93	Nej
Adresse 2	42	17.04.2023-21.04.2023	101	Nej
Adresse 2	41	08.05.2023-12.05.2023	95	Nej
Adresse 2	41	30.05.2023-02.06.2023	96	Nej
Adresse 2	42	02.06.2023-09.06.2023	94	Nej
Adresse 2	41	09.06.2023-16.06.2023	106	Nej
Adresse 2	42	16.06.2023-23.06.2023	95	Nej
Adresse 3	41	19.06.2023-23.06.2023	84	Nej
Adresse 4	41	04.12.2023-08.12.2023	92	Ja
Adresse 5	41	11.12.2023-15.12.2023	92	Ja
Adresse 1	42	11.12.2023-15.12.2023	92	Ja

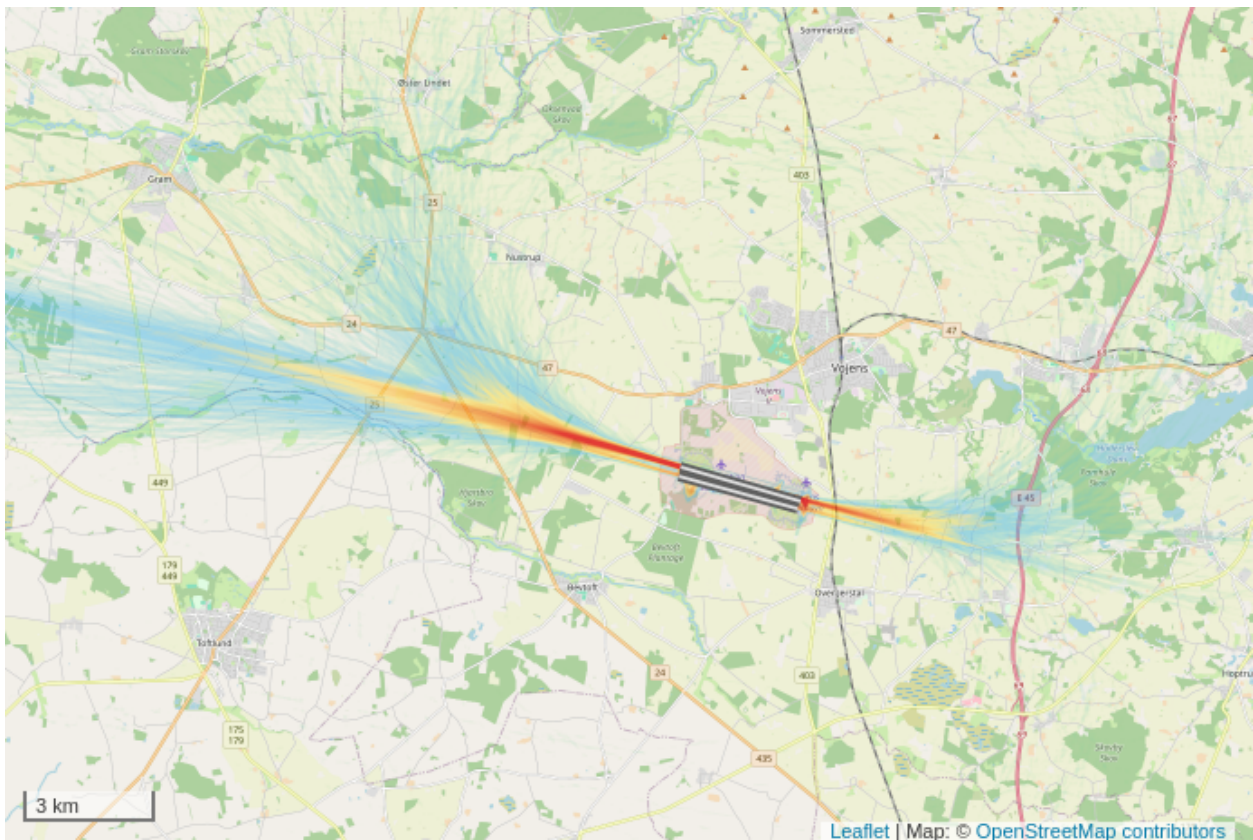
Tabel 5. Største målte maksimalniveauer med mobile målestationer

Der er ikke sammenlignet med beregnede maksimalniveauer for de mobile målere, men det skal nævnes, at nogle af områderne, hvor målerne har været opstillet, har været påvirket af støjbelastningen fra demoflyvninger, der kan give anledning til højere niveauer end de beregnede. Målerne har været opstillet i perioder af ca. fem dage og måldata er derfor begrænset til en meget kort periode med beflyvning. På Ejendomsstyrelsens hjemmeside kan punkt-beregninger ($L_{Amax,nat}$) ved boliger i rød og gul zone for scenarie 2B (F-35) findes.

3.4 Flyveveje

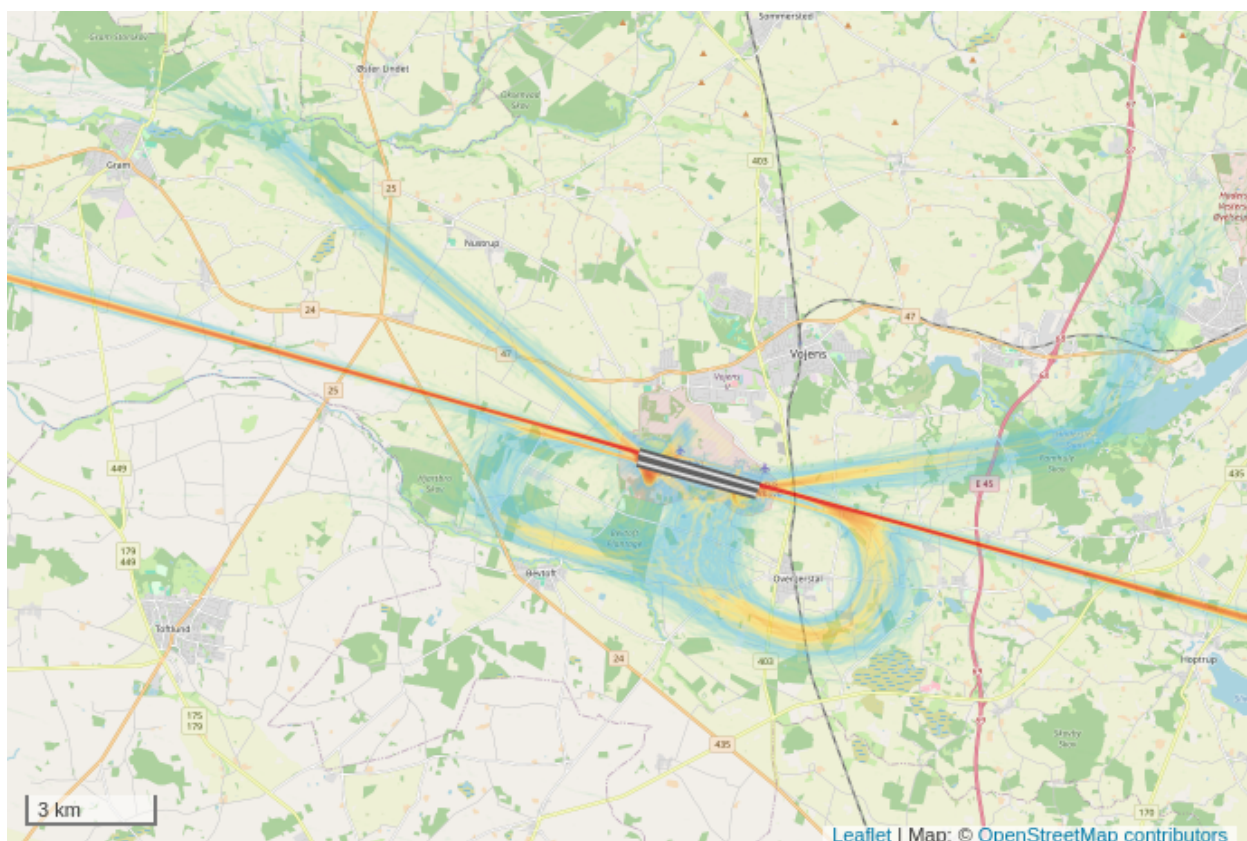
Nedenfor ses (density) flyvevejskort for henholdsvis starter og landing med F-16 kampfly og F-35 kampfly for 2023. Flyvevejene for operationer med F-16 kampfly vil jf. støjrapporten [2] også blive anvendt af F-35 kampfly.

Flyvevejskortene viser, hvor størstedelen af beflyvning i forbindelse med henholdsvis starter og landinger foregår. Jo mørkere rød farve, jo højere koncentration af flyvninger i det pågældende område.



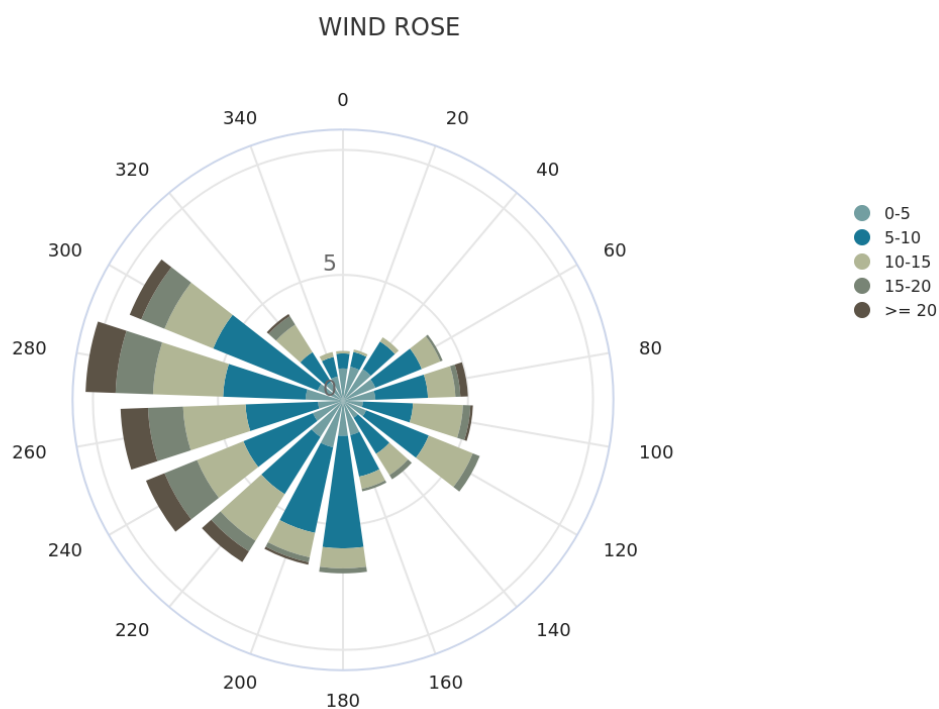
Figur 5. F-16 kampfly og F-35 kampfly starter

På figur 5 ses, at kampflyene ofte starter mod vest, idet den fremherskende vindretning er fra vest, og starter og landing med kampfly foretages oftest imod den aktuelle vindretning. Figur 7 viser i kompasgrader i hvilken retning vinden er kommet fra. De forskellige farver viser vindhastigheden i knob. Figuren illustrerer også, at det med de hyppigste vindretninger fra vest og sydvest især vil være ved målinger øst og nordøst for flyets placering, at der vil kunne optræde måleværdier, der er forøget på grund af medvindsmæssige forhold.



Figur 6. F-16 kampfly og F-35 kampfly landing

På figur 6 illustrerer de gule og orange farver syd for banen gennemførte landingsrunder.



Figur 7. Vindrose med vindretning i 2023 fra NOMOS

4. Referencer

- [1] Bekendtgørelse nr. 940 af 22. juni 2020 om støj fra Flyvestation Skrydstrup.
- [2] Støjrapport "731 Flyvestation Skrydstrup, Beregning af flystøjbelastning" af 3. april 2019.