

Flyvestation

Skrydstrups

Naboer

www.skpnabo.dk

skpnabo@gmail.com



Den 29. august 2019

**Til Forsvarsministeriet
fes@mil.dk**

Høringssvar på Miljøkonsekvensvurdering for ændringer af Flyvestation Skrydstrup Fra Foreningen Flyvestation Skrydstrups Naboer

Såvel naboer til Flyvestation Skrydstrup, Haderslev Kommune samt det danske forsvar har stor interesse i, at området omkring Flyvestation Skrydstrup fortsat skal være attraktivt at leve og bosætte sig i, ligesom det er af afgørende betydning, at det gode naboskab mellem Flyvestation Skrydstrup og områdets beboere opretholdes. Da de kommende F-35 kampfly forventes at have en levetid på 30-35 år, finder vi det derfor glædeligt, men også nødvendigt, at Forsvarsministeriet har valgt at lade gennemføre en miljøkonsekvensvurdering i forbindelse med implementeringen af F-35 kampfly i Skrydstrup. Lige så vigtigt og nødvendigt finder vi det, at miljøkonsekvensvurdering afdækker alle væsentlige nuværende såvel som kommende miljømæssige konsekvenser af aktiviteterne på og omkring Flyvestation Skrydstrup.

1. Afgrænsningshøring og uofficiel høring af miljøkonsekvensvurderingen

Forud for den gennemførte miljøkonsekvensvurdering gennemførte Forsvarets Ejendomsstyrelse en såkaldt uofficiel afgrænsningshøring. Høringsfristen for den offentlige del heraf var den 30. juli 2018.

Siden fristens udløb er der fremkommet nye oplysninger, bl.a. om den nuværende rammegodkendelse (Miljøgodkendelse)¹ og endelige støjberegninger, som vi vurderer, kan have væsentlig relevans for offentlighedens svar på afgrænsningshøringen og indholdet i den efterfølgende miljøkonsekvensvurdering.

I forbindelse med, at Forsvarsministeriet udsendte miljøkonsekvensvurderingen i uofficiel høring oplyser Forsvarsministeriet at: "Indkomne høringssvar vil blive behandlet og eventuelt indarbejdet i den endelige miljøkonsekvensrapport".²

Det fremgår ikke noget sted om det er Forsvarsministeriet eller Cowi der behandler indkomne høringssvar og beslutter hvilke høringssvar, der indarbejdes i den endelige miljøkonsekvensrapport. For at sikre uvildighed og gennemsigtighed i processen mener vi, at Cowi bør behandle indkomne høringssvar og vurdere, hvorvidt disse skal indarbejdes i den endelige miljøkonsekvensrapport.

2. Ændring af rammebetingelserne for miljøgodkendelsen fra 1999

Reglerne for rammegodkendelse er ændret siden den nuværende miljøgodkendelse blev givet i 1999.¹

En række tilladelser, der er givet efter 1999 uden en samlet ny miljøgodkendelse, er i strid med både EU-direktiv og praksis fra Miljø- og Fødevarerklagenævnet.³

Beregningerne af flystøjbelastningen⁴ viser at væsentlige vilkår i den nuværende miljøgodkendelse ikke overholdes. Og at der ikke, som det fremgår af den nuværende miljøgodkendelse, sker overskridelse af miljøstyrelsens vejledende grænseværdi L_{DEN} ved 41 boliger, men ved 187 boliger.

Forsvarsministeriet har svaret Haderslev Kommune at: "Anlægsloven vedrørende udbygning af Flyvestation Skrydstrup mv. forventes at træde i kraft foråret 2020. Anlægsloven vil forventelig fra lovens ikrafttræden også omfatte fly- og terminalstøj fra de nuværende F-16 fly, ligesom anlægsloven forventelig vil omfatte fly- og terminalstøj fra de kommende F-35 fly."⁵ Heraf konkluderer Haderslev Kommune: "På baggrund af forsvarets udmelding om tidshorizonten – og omfanget af anlægsloven, er det kommunes forventning, at revision af miljøgodkendelsen ikke tidsmæssigt vil være mulig at gennemføre forinden anlægsloven, forventes at træde i kraft".⁶

Den nuværende miljøbelastning (her tænker vi især på støj) er således ikke reguleret af den nuværende miljøgodkendelse. Vi finder det derfor problematisk, at den nuværende belastning anvendes som referencescenarie. Miljøkonsekvensvurderingen bør derfor også omfatte den nuværende miljøbelastning, da den nuværende støj forventes, reguleret i den kommende anlægslov.

3. Høje maksimum-støjværdier ved overflyvning

Miljøkonsekvensvurderingen og Forsvarsministeriets støjberegninger tager udgangspunkt i Miljøstyrelsens vejledning "Støj fra flyvepladser."⁷ Denne vejledning beskriver ikke de specielle forhold, der gør sig gældende i området omkring Flyvestation Skrydstrup, hvor et antal boliger samt landbrugsejendomme i dagtimerne såvel som ved mørketræning overflyves med meget høje maksimumniveauer.

I litteraturstudiet: "Effekten af flystøj på børns sundhed, trivsel og indlæring" beskrives at flystøj af de fleste opleves som mere generende end støj fra andre transportmidler ligesom studier påviser, at støj fra militær flytrafik opleves mere generende end samme støjniveau fra civil flytrafik.

Vi finder ikke at miljøkonsekvensvurderingen til fulde afdækker konsekvenser for børn og voksnes sundhed og velbefindende ved daglig overflyvning med meget høje maksimum værdier fra jagerfly.

Vi mener, at der i den kommende kompensationsmodel bør tages udgangspunkt i såvel maksimumstøjværdier samt L_{DEN} -værdien.

4. TDENL-værdien

Miljøkonsekvensvurderingen forholder sig ikke til den beregnede markante stigning i TDENL-værdien.

"TDENL-metoden anvendes til løbende at kontrollere støjbelastningen omkring en flyveplads. Metoden, der bygger på DENL-metoden udtrykker den samlede lydenergi fra alle flyoperationer, der i gennemsnit pr. døgn rammer arealet omkring flyvepladsen. Denne lydenergi udtrykkes ved et enkelt tal i dB."⁷

Ifølge Forsvarsministeriet vil den såkaldte TDENL-værdi stige fra 151,3 dB til 155,4 dB, hvor der er tale om et gennemsnit over årets tre mest støjbelastede måneder. I alt er TDENL-

værdien beregnet til at ville være over 150 dB i 10 ud af årets 12 måneder. I den mest støjbelastede måned, er beregnet en TDENL-værdi på 156 dB. Til sammenligning er det et krav i miljøgodkendelsen fra 1999 at TDENL-værdien ikke må overstige 150 dB som et gennemsnit over årets tre mest støjbelastede måneder.

I miljøstyrelsens støjhandleplan 2018 for Københavns Lufthavn er der et "Skærpet krav til TDENL-værdi (148,4 dB til 147,4 dB)"¹¹

Vi finder, at de høje maksimumstøjværdier kommer til udtryk i den høje TDENL-værdi for Flyvestation Skrydstrup.

Vi savner en generel udredning af og redegørelse for, hvilke konsekvenser den markante stigning i TDENL-værdien kan have for hele området.

5. Akkumuleret støj fra flystøj og terminalstøj

Miljøkonsekvensvurderingen tager ikke stilling til den akkumulerede støj og konsekvens heraf for de boliger, der er udsat for overskridelser af miljøstyrelsens vejledende grænseværdier fra både terminalstøj og flystøj.

6. Vibrationer og lavfrekvent støj (Frekvensændringer)

Forsvarsministeriet har oplyst at: "en generel vurdering ud fra det foreliggende materiale er, at støjudsendelsen fra F-35 er mere lavfrekvent end støjudsendelsen fra F-16"⁸

Deltagerne i spørgeundersøgelsen i forbindelse med perceptionsflyvningen den 22. maj blev bl.a. andet bedt om at svare på, hvorledes man oplevede vibrationerne i forbindelse med overflyvningen af de to flytyper.

Vi mener, at konsekvenserne af vibrationer og lavfrekvent støj bør belyses.

7. Huspriser. Specielle forhold for området omkring Flyvestation Skrydstrup, et nationalt forsvarsanlæg, enkeltstående og kumulative effekter på materielle goder

Formulering af miljøkrav. "Ved formulering af miljøkravene må der tages hensyn til, at forsvaret skal kunne leve op til de lovbestemte uddannelseskra, forudsætninger og krav i medfør af de til enhver tid gældende forsvarsforlig, internationale aftale samt opgaver i forbindelse med katastrofer, redningsaktioner o.lign." Miljøstyrelsens vejledning "Støj fra flyvepladser"⁷

Miljøkonsekvensvurderingen og Forsvarsministeriets støjberegninger tager udgangspunkt i miljøstyrelsens vejledning "Støj fra flyvepladser"⁷ Denne vejledning beskriver ikke de specielle forhold, der gør sig gældende i området omkring Flyvestation Skrydstrup, hvor et antal boliger samt landbrugsejendomme i dagtimerne såvel som ved mørketræning overflyves med meget høje maksimumniveauer.

Af støjberegningerne fremgår, at Nato-tankfly fremad rettet vil operere fra Flyvestation Skrydstrup. Konsekvensen heraf er ikke belyst, ligesom Danmarks forpligtigelser i forhold til Nato-samarbejdet kan have positive såvel som negative effekter på materielle goder.

Kommuneplan 2017, Haderslev, beskriver at: "Støjkonsekvensområder er de nærområder omkring særligt støjende anlæg, hvor der må tages særlige støjmæssige hensyn ved planlægningen af arealanvendelsen". Støjkonsekvensområdet omkring Flyvestation Skrydstrup forventes fremadrettet øget i udbredelse, hvilket kan have konsekvenser for udviklingen af landsbyer og landområder.

Litteraturstudiet om flystøjs effekter på boligpriser "omhandler typisk lufthavne nær storbyer og hovedstæder. Det har ikke været et kriterium, at de fundne undersøgelser skulle omhandle støj fra militærfly".¹⁰ Vi mener derfor ikke at undersøgelsen giver et retvisende billede af den faktisk forringede ejendomsværdi i området omkring Flyvestation Skrydstrup.

Vi finder ikke at effekten af højere støjniveauer og faldende ejendomspriser i forhold til udviklingen af de små landsbysamfund og landområder rundt omkring Flyvestation Skrydstrup er tilstrækkeligt belyst.

Miljøkonsekvensvurderingen beskriver et fald i ejendomspriser, og foreslår ikke andre afværgeforanstaltninger end frivilligt opkøb eller støjisolering. Efter Folketinget traf beslutning om at placere F-35 i Skrydstrup, og senere offentliggørelsen af de endelige støjberegninger ser flere boligejere sig allerede i dag teknisk set insolvente, og dette antal frygter vi vil stige. Vi finder det rimeligt, at der som en del af kompensationsordningen indføres kompensation for tabt ejendomsværdi, idet støjsikring alene ikke opvejer det økonomiske tab ved vanskeligt omsættelige eller usælgelige boliger.

Samlet må vi konkludere, at det ikke er belyst om de særlige regler for formulering af miljøkrav, høje maksimumstøjtærdier, højere støjniveauer, Nato-forpligtigelser samt støjkonsekvenszoner kan have en kumulativ negativ effekt på befolknings sundhed og materielle goder.

8. Husdyrbrug. Specielle forhold for området omkring Flyvestation Skrydstrup, et nationalt forsvarsanlæg, enkeltstående og kumulative effekter på husdyrbrug

I redegørelsen "Velfærdsmæssige konsekvenser i husdyrbesætninger som følge af øgede støjniveauer ved brug af F-35 kampfly"⁸ beskrives at: "De angivne maksimale lydstyrker...ligger på niveau med de lydstyrker, der i flere undersøgelser har medført adfærdssændringer, adfærdsmæssige og fysiologiske stressreaktioner og nedgang i produktionen". Disse reaktioner ses allerede i dag i husdyrbrug, der ved overflyvning fra de nuværende F-16 kampfly oplever høje maksimalniveauer. Landmænd udtrykker derfor bekymring i forhold til dyrevelfærd og arbejdsmiljø i staldene. Der er set eksempler på, at dyr reagerede så voldsomt, at de måtte nødslægtes. Dyrenes voldsomme reaktioner frygtes ligeledes at kunne udgøre en fare for de mennesker, der arbejder med dyrene.

I området omkring Flyvestation Skrydstrup er der hestehold på mange ejendomme. Både ifm. ridning som fritidsbeskæftigelse, opstaldning af private heste og som professionelle opdræt. Også her gælder det at heste kan/vil reagere voldsomt på forholdsvis pludselig opstået støj fra jagerfly. Heste er flugtdyr og vil i flugt ikke se et hegn som en forhindring. Det kan i værste fald medføre aflivning af hesten eller udgøre en fare for de mennesker, der arbejder med dem/rider på dem.

Det er ikke belyst om særlige Amerikanske sikkerhedskrav vil ændre på vilkårene indenfor den såkaldte respektafstand. Ligeledes kan de øgede støjniveauer medføre udfordringer i forhold til arbejdsmiljø, udvidelsesmuligheder og omsættelighed af landbrugsejendomme med husdyrbrug.

Samlet kan de særlige regler for formulering af miljøkrav, høje maksimumstøjtærdier, respektrav samt støjkonsekvenszoner omkring Flyvestation Skrydstrup have en kumulativ negativ effekt på dyrevelfærd, arbejdsmiljø og produktion samt på omsætning og udvikling af landbrug med produktionsdyr. Vi mener ikke, at disse forhold er tilstrækkelig belyst, og at der i kompensationsmodellen bør tages højde herfor.

Høringssvar fra Landbrug og Fødevarer: "Miljøkonsekvensvurdering af placering af F-35 kampfly på Flyvestation Skrydstrup", er vedhæftet dette høringssvar.

9. Tilbud om frivilligt opkøb

Som afværgeforanstaltning i forhold til "Befolkningen og menneskers sundhed" og i forhold til "Materielle goder" nævnes i miljøkonsekvensvurderingen støjsikring af boliger eller tilbud om frivilligt opkøb. Vi vil foreslå, at tilbud om frivilligt opkøb sker på ekspropriationslignende vilkår. Ligeledes vil vi foreslå, at opkøbsordningen gøres elastisk, således at de, der ønsker

det, får mulighed for at høre og opleve F-35 kampflyene i området inden de træffer en endelig beslutning om salg. Evt. kunne erfaringer fra El-selskabernes modeller inddrages.

10. Rekreative områder

Miljøkonsekvensvurderingen beskriver at de vejledende grænseværdier overskrides i områderne Bevtoft Plantage samt Tørning Mølle. Der konkluderes, at dette ikke vil have en væsentlig betydning, da Bevtoft Plantage ikke vurderes at være et udpræget besøgt område og ligeledes at størstedelen af Tørning Mølles aktiviteter foregår indendørs.

Vi vil mene, at både Bevtoft Plantage såvel som hele udeområdet omkring Tørning Møller er velbesøgt af skoler og daginstitutioner samt befolkningen generelt.

11. Overvågning og håndhævelse

I Miljøkonsekvensvurderingen kapitel 6. "Befolkning og menneskers sundhed" omtales kun afværgeforanstaltninger, emnet overvågning berøres ikke.

Da de endelige flystøjberegninger er udarbejdet på baggrund af et miljøtilpasset flyvemønster, ud fra den lavest mulige støjbelastning, samt en række specifikke forudsætninger og da det forventes at kompensationsmodellen udarbejdes på baggrund heraf, finder vi det nødvendigt, at der i anlægsloven tages stilling til den fremtidige overvågning af støjbelastningen fra Flyvestation Skrydstrup.

Det er fra befolkningen i området omkring Flyvestation Skrydstrup flere gange gjort gældende overfor Fighter Wing Skrydstrup, at man oplever at de flyveprofiler og flyveveje, der danner baggrund for miljøgodkendelsen ikke overholdes, selvom der ikke er omstændigheder, der gør, at de normale flyvemønstre ikke kan bruges. Vi finder det derfor nødvendigt, at det fremadrettet overvåges om de miljøtilpassede flyveprofiler tilstræbes overholdt.

Ifølge Forsvarsministeriet vil den såkaldte TDENL-værdi stige fra 151,3 dB til 155,4 dB.

Vil TDENL-metoden fortsat blive anvendt som kontrolværdi?

Det oplyses, at stort set alle flyvninger er medtaget i støjberegningerne, men ud fra indhold og noter i støjberegningerne⁴ og forudsætninger for støjberegningerne⁹ er det uklart, hvor mange af de ikke godkendelsespligtige flyvninger, man fremadrettet vil undlade eller medtage i beregningen af TDENL-værdien.

Vi mener, at alle flyvninger bør medregnes, for at få et retvisende billede af støjniveauet omkring Flyvestation Skrydstrup, idet "ikke godkendelsespligtige flyvninger", der ikke medregnes stadig er støj.

Forsvarsministeriet har meddelt, at der installeres et permanent støjovervågningsudstyr på flyvestationen. Hvorledes forventes dette forvaltet? Vil uafhængige konsulenter få adgang til at vurdere overvågningsdatabaserne?

Beregningen af TDENL-værdien og støjmålingsudstyret antages bl.a. at skulle anvendes til validering af de beregningsmetoder, der anvendes i lovgivningen og forskrifter for at beskytte mennesker og miljø. Afvigelser fra de flyveprofiler, der er anvendt som forudsætninger for støjberegningerne vil selvsagt ændre støjkurverne. Vi forventer, at anlægsloven behandler den fremtidige overvågning såvel som håndhævelse, hvis det faktiske støjniveau viser sig højere end beregnet, ligesom vi ønsker at klageadgang via uvildige instanser behandles i anlægsloven.

12. Kontakt, dialog og information

Fighter Wing Skrydstrup informerer allerede på nuværende tidspunkt via diverse medier om planlagte aktiviteter, der afviger fra dagligdagens aktiviteter. Ligeledes gennemfører Forsvarsministeriet implementeringen af F-35 i Skrydstrup med borgerinddragelse.

For at sikre, at disse positive tiltag fortsætter, vil vi foreslå, at anlægsloven beskriver rutiner og procedurer for den fremadrettede borgerinddragelse og for hvorledes offentligheden orienteres i forbindelse med øvelser og planlagte aktiviteter på Flyvestation Skrydstrup, der afviger fra det normale aktivitetsmønster.

Med venlig hilsen

På vegne af Foreningen Flyvestation Skrydstrups Naboer

Agnes Østergaard Rosenlund
Formand

Litteratur og henvisninger:

1. Miljøgodkendelse, Flyvestation Skrydstrup / Vojens Lufthavn, Rammegodkendelse 5. oktober 1999
2. Forsvarsministeriet Ejendomsstyrelsen, 28. juni 2019, "Vurdering af virkninger på miljøet ved placering af F-35 på Flyvestation Skrydstrup".
3. Professor dr. Jur. Peter Pagh, ved Borgermøde den 27. september 2018 om indfasning af F-35 på Flyvestation Skrydstrup
4. 731 Flyvestation Skrydstrup, Beregning af flystøjbelastningen, Forsvarsministeriet, Miljøsektionen, april 2019
5. Forsvarsministeriets Materiel- og Indkøbsstyrelse, svar i en mail til Haderslev Kommune, den 12. juni 2019.
6. Svarmail fra Haderslev Kommune, 28. juni 2019
7. Vejledning fra Miljøstyrelsen, nr. 5. 1994, Støj fra flyvepladser, samt tillæg
8. Aarhus Universitet, Revideret besvarelse på bestilling: "Velfærdsmæssige konsekvenser i husdyrbesætninger som følge af øgede støjniveauer ved brug af F-35 kampfly".
9. 731 Flyvestation Skrydstrup, Forudsætningsnotat til brug for beregning af flystøj, Forsvarsministeriet, Miljøsektionen, april 2019
10. Miljøkonsekvensvurdering for ændring af Flyvestation Skrydstrup
11. Miljø- og Fødevareministeriet, Miljøstyrelsen, Støjhandleplan 2018 for Københavns Lufthavn, Kastrup (CHP)