

Kære Haderslev Byråd

Vi tillader os hermed at rette henvendelse til Haderslev Kommune.

Vi er en gruppe borgere og landmænd der bor meget tæt på Flyvestation Skrydstrup, på langs ad landingsbanerne eller umiddelbart i forlængelse af disse. Vi har adresse på eller ganske tæt på de "støjdispenserede adresser" fra miljøgodkendelsen fra 1999.

På trods af den øgede opmærksomhed på og viden om de helbredsmæssige og miljømæssige konsekvenser som støj og partikler fra flybrændstof har på omgivelserne, har myndighederne og Forsvaret i årevis tilsidesat miljøstyrelsens vejledninger, men i stedet blot øget aktiviteterne på Flyvestation Skrydstrup uden at undersøge konsekvenserne for os og uden at indgå i en drøftelse med os om de tiltag, som miljøstyrelsen anbefaler. Ud over de helbredsmæssige konsekvenser har de øgede aktiviteter og de forventede fremtidige aktiviteter med implementeringen af F 35-kampflyene haft store økonomiske konsekvenser for os. Vi er således havnet i en situation, hvor vi alle må betragte os som stavnsbundne og teknisk set insolvente.

Nogle vil hævde, at vi selv har valgt at bosætte os, hvor vi bor, og at Flyvestation Skrydstrup lå her først. Vi vil dog mene, at de helbredsmæssige og miljømæssige konsekvenser ved at bosætte sig nær en militærbase ikke har været tilstrækkeligt belyst og at væsentlige oplysninger har været skjult for offentligheden og dermed også for os. Flyvestation Skrydstrup blev som bekendt opført af den tyske besættelsesmagt, og hele egnen blev ryddet. Efter befrielsen i 1945 og efter at den danske stat overtog flyvestationen, blev befolkningen af myndighederne opmuntret til igen at bosætte sig på egnen. Vi har således bosat os i området velvidende, at der angiveligt ville være tale om en vis forhøjet naboretlig tålegrænse, men ikke med en forventning om væsentlig tilsidesættelse af miljøstyrelsens vejledninger og tilsidesættelse af helt almindelig hensynstagen.

Vi betragter vores situation som så uholdbar, at det ikke er acceptabelt, at vi skal vente med en afklaring til efter den forventede vedtagelse af anlægsloven i 2020. Vi forventer derfor, at Haderslev Kommune, Forsvarsministeriet samt forligskredsen bag anskaffelsen af F 35 kampflyene senest ved fremlæggelsen af de lovede nye støjberegninger i december 2018 præsenterer en handleplan for de nærmeste naboer til Flyvestation Skrydstrup.

I de tilfælde hvor vi har forsøgt dialog om vores situation med Haderslev Kommune og Forsvaret er vi blevet afvist med argumentet, at miljøgodkendelsen fra 1999 er udført korrekt og at denne overholdes. Når vi argumenter for fejl og åbenlys tilsidesættelse af de af godkendelsesmyndighedens stillede krav og miljøstyrelsens vejledninger, er svaret fra Haderslev Kommune og Forsvaret at dette jo hører fortiden til. Vi vil på det krafttagtigste understrege, at dette ikke er fortid, men i allerhøjeste grad vores liv her og nu.

Vi mener, at der kan drages tvivl om, om væsentlige vilkår i Miljøgodkendelsen fra 1999 overholdes og for at underbygge dette og for at underbygge vores påstand om, at vi uforskyldt er havnet i den ovenfor beskrevne situation følger hermed en kronologisk beskrivelse af forholdene omkring Flyvestation Skrydstrup set med nabo øjne:

1994: Miljøstyrelsen udsender: "Vejledning fra Miljøstyrelsen, Nr. 5 1994, Støj fra flyvepladser". Heri angives vejledende grænseværdier, beregningsmetoder, anbefalinger til miljøtilpasning mm. Ligeledes beskrives, hvad der må betragtes som rimelige krav fra befolkningen, samt kort de helbredsmæssige konsekvenser ved flystøj. Rapporten beskriver, at hvis en støjberegning afdækker et behov for miljøtilpasning, kan denne: ***"suppleres med en undersøgelse af muligheden for at forbedre lydisolationen af eksisterende boliger eller muligheden for opkøb af særligt udsatte ejendomme."***

1996: Forsvarets Forskningstjeneste udarbejder rapporten: "Flyvestation Skrydstrup, Støjbelastning fra militære aktiviteter nu og i fremtiden".

Rapporten konkluderer at grænseværdierne for terminalstøjen overskrides væsentlig ved tretten målepunkter, når udendørs motorafprøvninger og accelerationstests medregnes. Vi bor på seks af disse målepunkter, eller ganske tæt op af dem.

Ligeledes konkluderer rapporten at grænseværdien LDEN=60 dB for spredt bebyggelse i det åbne land overskrides ved enkelte boliger. Vi bor i nogle af disse boliger, eller ganske tæt op ad disse.

Forsvarets rapport beskriver, at det ikke er muligt ved miljøtiltag at nedbringe støjen.

Endelig konkluderer rapporten, at grænseværdien på LA_{max} = 80 dB overskrides for flyvninger om natten med fastvingede fly. 80 dB-maksimalkonturen beskrives at omslutte LA_{max}=70 dB for fly, der taxier om natten, så 70 dB konturen er derfor ikke vist særskilt. Rapporten beskriver, at der årligt forventes 262 natoperationer fra flytyper, der danner baggrund for maksimal-konturerne, disse elimineres ved at indlemme dem i 80 dB-maksimalkonturen, der i rapporten beskrives til kun at forekomme 4-6 gange månedligt.

Der ingen støjkonturer for 70 dB eller højere for fly der taxier om natten, og dermed ingen beregninger der viser, hvorvidt vore boliger er omsluttet af disse konturer.

Ligeledes forefindes der ingen beregninger for om LA_{max} = 85 dB eller endnu højere ved flyvninger om natten ved vores boliger. Med en CE mærket og kalibreret støjmåler kan vi ofte måle dB > 100 i dagtimerne, og der er ikke noget der indikerer at dB skulle være lavere om natten.

1998: Miljøstyrelsen udsender et supplement til vejledningen fra 1994.

Denne beskriver, at miljøgodkendelser meget ofte ikke indeholder tilstrækkelige oplysninger om støjbelastede boligens beliggenhed omkring flyvepladserne. Og: "*Miljøgodkendelser skal derfor fremover indeholde et kort, hvor de relevante støjkurver med 5 dB intervaller er vist og alle fritliggende boliger skal være markeret og nummeret*".

I forsvarrets rapport fra 1996 er støjkonturer over LDEN = 60 dB ikke medtaget. Der foreligger derfor ingen beregninger der viser, om vore boliger ligger indenfor LDEN = 65 dB eller LDEN = 70 dB eller endnu højere.

1999: Miljøgodkendelsen af Flyvestation Skrydstrup gives som en rammegodkendelse af Sønderjyllands Amt.

Miljøgodkendelsen gives på baggrund af Forsvarets rapport fra 1996. Rapporten er klassificeret, og det er således kun klassificerede personer, der har adgang til den.

I miljøgodkendelsens punkt 11:

"Støj fra fly i forbindelse med start og landing. Den samlede støjbelastning (LDEN) fra starter og landinger må ikke overstige de i bilag 2 viste værdier." (der henvises her til støjkort med konturerne Lden 50 dB, 55 dB og 60 dB.) Der kan rejses tvivl om, hvorvidt disse støjkonturer er korrekte og overholdes, da brug af efterbrænder ikke omtales i Forsvarets rapport fra 1996, såfremt brug af efterbrænder er medregnet fremgår forventede antal flyvninger med efterbrænder ikke af rapporten. I de årlige indberetninger af TDENL værdien indberettes brug af efterbrænder først fra året 2005, og da som et skønnet antal. Fra 2007 indberettes brugen af efterbrænder som det faktiske antal. Forsvaret oplyser selv i de årlige indberetninger at brugen af efterbrænder er øget.

Vi mener således, at der med rimelighed kan stilles spørgsmål ved, om de beregnede støjkonturer fra 1996 er korrekte, da det er tvivlsomt om brugen af efterbrænder er medregnet. Såfremt den er medregnet, beskriver forsvaret selv at anvendelsen af efterbrænder er øget, og dermed er der væsentlig usikkerhed om støjberegninger for vore boliger og ejendomme er korrekte.

I miljøgodkendelsens punkt 12.:

"For de enkelte boliger, der ligger lige op ad Flyvestationen/luftthavnen og umiddelbart i forlængelse af baneretningen, og hvor grænseværdien LDEN = 60 dB ikke kan overholdes skal Flyvestationen/luftthavnen til belysningen af forholdene omkring disse udarbejde et kort med markering af boligerne samt en tilhørende liste med angivelse af støjbelastningen på de pågældende boliger."

Denne liste er aldrig udarbejdet. Der er udelukkende lavet et kort, samt en liste med navne og adresser over de pågældende boliger. Det reelle støjniveau for vore boliger er således aldrig beregnet.

Sønderjyllands Amt vælger at se bort fra overskridelserne af terminalstøj da disse forekommer "relativt sjældent". Også flyvninger om natten (22-7) der overskrider maksimalværdien L_{Amax} = 80 dB i boligområder indeholdes i godkendelsen, "da disse operationer kun forekommer 4-6 gange om måneden".

Det reelle støjniveau for terminalstøj og flyvninger i tidsrummet 22-7 er aldrig beregnet for vore boliger.

Sønderjyllands Amt giver miljøgodkendelsen uden at inddrage Miljøstyrelsens Vejledning: der anbefaler en "undersøgelse af muligheden for at forbedre lydisolationen af eksisterende boliger eller muligheden for opkøb af særligt udsatte ejendomme". -Og ingen af os kontaktes eller informeres om de dispensationer Sønderjyllands Amt giver.

I miljøgodkendelsens punkt 15:

Kontrolværdien efter TDENL-metoden må ikke overstige 150.

Denne kontrolværdi er overskredet i 8 tilfælde ud af 13 siden 2005.

Dette har ikke ført til, at tilsynsmyndighederne først Sønderjyllands Amt siden Haderslev Kommune har bedt Flyvestation Skrydstrup om nye beregninger på hvilke støjkonsekvenser dette kunne have for de mest støjbelastede boliger. Haderslev Kommune har dog spurgt ind til den øgede brug af efterbrænder, og har efterfølgende taget forsvarets svar til efterretning.

2005: Landzonetilladelse til Opførelse af 4 haller til gargering af F 16 fly.

Flyvestation Skrydstrup ansøger den 5. Oktober 2005 Vojens Kommune om tilladelse til opførelse af fire haller, der skal anvendes for garagering af F 16 fly. I Vojens Kommunes sagsbehandling nævnes, at det drejer sig om fire sammenbyggede haller til afvisningsberedskabet.

Landzonetilladelse til opførelse af 4 haller til garagering af F 16 fly gives af Vojens Kommune, efter at kommunen har vurderet, "at det ansøgte er af underordnet betydning for Sønderjyllands Amt og naboer, hvorfor der ikke er indhentet udtalelse / foretaget naboorientering." Og "Sønderjyllands Amt er miljømyndighed. Vojens Kommunes Miljøafdeling har forespurgt Sønderjyllands Amt om evt. bemærkninger til det ansøgte. Sønderjyllands amt har repliceret, at det påtænkte byggeri kan udføres inden for den nuværende rammegodkendelse." **Dette på trods af, at der i en afstand på under 400 meter ligger tre beboelser samt en malkekvægsbesætning.**

I den lokale "budstikken" annonceres Landzonetilladelse til: "at der kan opføres 4 haller med et samlet areal ca. 2000 m² til gargering af F 16 fly."

Byggeriet meldes færdig 26. April 2007. I 2007 var også alle F 16 kampfly samlet i Skrydstrup, og dermed også hele nationens afvisningsberedskab.

Forsvaret oplyser, at der i 2017 forekom 37 gange flyvninger i forbindelse med suverænitetshåndhævelse og 142 luftovervågningsmissioner. Disse 716 flyvninger er støjduktaget (2 fly per pas, 2 starter og landinger per pas), og tæller ikke med i den årlige TDENL-indberetning. Selvom der ikke flyves afvisning eller overvågning er afvisningsberedskabet aktivt med opvarmning og flyvninger hver dag, inkl. weekender og helligdage året rundt.

I en afstand på under 400 meter fra tre af vore boliger og en malkekvægsbesætning blev et såkaldt "garageringsanlæg" opført uden naboorientering eller nabo høring.

Garageringsanlægget huser hele nationens afvisningsberedskab, og vi oplever således støj og røg herfra på alle tider af døgnet, alle ugens dage.

2008: Klage over lugt- og støjgener:

En af beboerne på Lilholtvej, 400 meter fra det nye afvisningsberedskab, opsøger juridisk bistand og sender via denne i sommeren 2008 en klage til Flyvestation Skrydstrup. De er en ung familie og oplever voldsomme støj- og luftgener.

Haderslev Kommune afviser klagen. Beboerne oplyses om, at de bor i området med mere end 60 dB(A) i støjbelastningen, og at der i miljøgodkendelsen er dispenseret herfor. Endvidere oplyser Haderslev Kommune, at amtet har krævet at: *"Flyvestation Skrydstrup til belysnings af forholdene omkring disse udarbejder et kort med markering af boligerne samt en tilhørende liste med angivelse af støjbelastningen på de pågældende boliger."* Kommunen skriver: *"Til orientering er forannævnte kort og liste udarbejdet"* **Denne liste er aldrig udarbejdet med angivelse af støjbelastningen for vore boliger.**

Videre skriver Haderslev Kommune at: *"I miljøgodkendelsen er der endvidere krav om, at støjbelastningsniveauet dokumenteres årligt. Den hidtidige dokumentation har ikke vist, at støjbelastningen er steget i forhold til kortlægningen."* På daværende tidspunkt havde Flyvestation Skrydstrup overskredet TDENL-værdien alle årene fra 2005-2006. Haderslev Kommune havde på tidspunktet for afvisningen af klagen endnu ikke modtaget TDENL-indberetningen for 2007.

Haderslev Kommune afviser således klagen over støj på et direkte forkert grundlag, og slutter med at skrive: *"Afgørelsen vedr. Støj er en konstaterende afgørelse, der ikke kan påklages til anden myndighed."*

Ligeledes klager familien over store gener fra os og lugt. Familien beskriver, at de ofte ikke kan åbne vinduerne, børnene sover ikke udenfor i det tidsrum, hvor der flyves, til tider kan osen smages selv inde i kvægstalden, når de arbejder der. Andre beboere i området retter også i flere omgange henvendelse til flyvestationen om gener fra os og røg.

På klagen fra 2008 svarer tilsynsmyndigheden: *"flyvestationen må ikke give anledning til lugtgener, der efter tilsynsmyndighedens opfattelse kan betegnes som væsentlige uden for eget areal. Ved væsentlige lugtgener forstås at luftimmissionskencentrationbidrag på 10 LE (lugtenheder)/m³ luft. Og videre: "I øjeblikket undersøger Forsvaret, om der er lavet målinger på udstødningsgasserne fra F16-fly. Hvis der findes sådanne målinger, vil udstødningsgassernes stoffer blive vurderet. Hvis der ikke findes målinger, vil der blive taget stilling til det videre forløb herfra."*

Hverken Forsvaret eller tilsynsmyndigheden foretager sig yderligere, eller vender tilbage til klageren - og familien opgiver at forfølge klagen.

2008-2018: Talrige klager til eller over Flyvestation Skrydstrup over støj-, lugt og vibrationsgener.

Som naboer til Flyvestation Skrydstrup oplever vi adskillige gange, hvor der flyves direkte over vores ejendomme i lav højde, hvor almindelig samtale er umulig, hvor børn ikke sover middagslur udenfor, dels på grund af støjen dels på grund af osen fra fly-fuel. Vi må ofte holde vinduer lukkede, vi kan smage brændstoffet, og lugten af brændstoffet overdøver lugten af stald inde i staldene. Når vi klager, bliver vi nogle gange mødt med forståelse andre gange med vrede.

I et svar oplyses det, at der er trænet nødlanding uden motor over vore huse og ejendomme, i at andet tilfælde svarer Værnsfælles Forsvarskommando at: *".....ejendom ligger udenfor by- og bymæssig bebyggelse og derfor er der i princippet ingen minimums flyvehøjde for startende og landende fly"*.

Da vi alle vore boliger ligger udenfor by- og bymæssig bebyggelse, må vi leve med, at der ifølge Forsvaret i princippet ingen minimumsflyvehøjde er for startende og landende fly over vore landbrugsvirksomheder og vore hjem. Vi har netop bosat os udenfor bymæssig bebyggelse for at færdes ude, enten som aktive landmænd eller som aktive friluftsmennesker. Forsvaret afviser klager med, at der ikke kan flyves anderledes og tilsynsmyndigheden afviser klager med at boligerne jo ligger i området med støj over 60 dB.

På trods af gentagene klager over generne fra flybrændstoffet reagerer Flyvestation Skrydstrup aldrig, selvom der både nationalt og internationalt er øget bevågenhed omkring flybrændstoffets skadevirkninger. Således har seks medlemmer af 3F Kastrup har fået anerkendt blærekræft som arbejdsskade, efter at have arbejdet i os fra diesel og flybrændstof i Københavns Lufthavn. Og et forskerhold anslår: *"at omkring 8000 dødsfald om året skyldes forurening fra fly, der flyver i marchhøjde (omkring 10.668 m), mens ca. 2000 dødsfald skyldes forurening, der afgives under starter og landinger.*

De mest almindelige dødsårsager som følge af luftforurening er ifølge Verdenssundhedsorganisationen WHO hjerte-kar- og åndedrætssygdomme, heriblandt lungekræft."

Vi der bor tæt på Flyvestation Skrydstrup udsættes derfor ikke kun for støj over de anbefalede grænseværdier, men også for udstødningsgasser og partikler i en koncentration og med et indhold som reelt aldrig er blevet mål, eller som vi i alle tilfælde ikke er blevet gjort bekendt med.

Der er i flere tilfælde rettet henvendelse til Flyvestation Skrydstrup og Haderslev Kommune over kraftige vibrationer. Vi oplever beskadigede ruder og revnet murværk.

Sidst er der rettet henvendelse til Haderslev Kommune i April 2018 med ønske om vibrationsmålinger ved en af vore boliger.

På trods af, at det i rammegodkendelsen vilkår 19 er klare grænser for det KB-vægtede accelerationsniveau, og på trods af at tilsynsmyndigheden kan forlange dokumenteret at dette overholdes, er der endnu ikke foretaget vibrationsmålinger i det konkrete tilfælde.

2012: "Forsvaret udarbejder: Analyse af Forsvarets, Hjemmeværnets og det statslige beredskabs langsigtede behov for etableringer, herunder kasserne, flådestationer og flyvestationer"

I analysen beskriver Forsvaret at: *"En central parameter i relation til antallet af fremtidige flyvestationer er de miljømæssige forhold- herunder ikke mindst støj. Både Fighter Wing Skrydstrup og Helikopter Wing Karup bevæger sig for nærværende tæt på grænseværdierne for støj"*.

2014 F-16 flyenes motorer udskiftes fra 200 modellen til 220 modellen:

På trods af, at Forsvaret er opmærksom på, at man bevæger sig tæt på grænseværdierne for støj, og ifølge de årlige TDENL-indberetninger allerede overskrider disse, beslutter man at forstærke F-16 kampflyene og udskifte motorerne uden at undersøge, hvilke konsekvenser dette har for os, der bor tættest på.

Der iværksættes ingen undersøgelser, selvom man til Haderslev Kommune beskriver, at der er øget behov for brug af efterbrænder og selv om motorerne udskiftes til en mere støjende model.

TSEL værdien for F-16 kampfly med og uden efterbrænder ændres ikke efter udskiftningen af motorer og forstærkning af flyene. De årlige TDENL-indberetninger fra 2014 og fremad er derfor ikke retvisende.

2014 Behov for øget træning i mørke:

I de årlige indberetninger af TDENL værdien beskriver Flyvestation Skrydstrup, at der er et øget behov for at træne i mørke. Siden miljøgodkendelsen er antallet af uger med mørketræning gradvis øget fra 2 x 2 uger årligt, til 2 x 5 uger årligt. **I praksis betyder dette, at vore hjem i op til 10 uger årligt overflyves med dB>100 indtil kl. 01 om natten. Tilsynsmyndigheden har på intet tidspunkt taget initiativ til at undersøge hvilke konsekvenser, den øgede natflyvning har for områdets beboere.**

2014: Motorprøvestand vest lukkes.

Det fremgår af de årlige indberetninger af motorafprøvninger, at prøvestand vest er lukket. Således foregår alle motorafprøvninger i øst. Det vil sige, at vi, der bor i området omkring den østlige ende

af flyvestationen, udover at have fået samlet hele nationens afvisningsberedskab indenfor 400 meter ligeledes har alle motorafprøvninger indenfor en lille radius af vore boliger.

Der er ikke foretaget nye støjberegninger på hverken afvisningsberedskab eller motorafprøvninger.

2018: implementeringen af F-35 kampflyene.

November 2017:

På et borgermøde orienteres vi i fuld offentlighed om, at vore hjem og landbrug skal eksproprieres.

Marts 2018:

På et formøde før borgermødet den 1. Marts orienteres vi om, at der alligevel ikke bliver behov for ekspropriationer.

På borgermødet orienterer Forsvarsministeriet om, at der pågår nye støjberegninger både på de nuværende F-16 kampfly efter udskiftning af motorerne og på de kommende F-35 kampfly.

Forsvarsministeriet oplyser, at man ikke forventer at kunne overholde vilkår 15 i miljøgodkendelsen og at man derfor forventer at skulle søge Haderslev Kommune om dispensation i forhold til dette.

Vi forventer at denne dispensation også vil omhandle tilsidesættelse af de vejledende grænseværdi for støj ved vore boliger.

April 2018:

På et "Godt naboskabsmøde" på Flyvestation Skrydstrup orienteres vi om, at de operative F-16 fly fra årsskiftet 2018/2019 flyttes fra eskadrille 730s til eskadrille 727s området, hvor de vil operere fra indtil udfasningen.

Denne flytning vil få store konsekvenser for de af os, der bor indenfor en radius af under 1 km af eskadrilleområdet. Og alle naboer til den østlige ende af flyvestationen vil blive berørt.

Juni 2018:

På et borgermøde bliver vi orienteret om, at støjberegningerne stadig pågår. Det drejer sig om beregninger på såvel terminal- som flystøj for både F-16 og F-35 kampflyene.

Vi orienteres om, at når beregningerne foreligger vil der blive "*Kompensationsordning baseres forventeligt på tilskud til støjsikring eller tilbud om frivilligt opkøb alt efter omfang af støjbelastning.*"

Vi tolker denne seneste udmelding fra Forsvaret således, at den enkelte skal forhandle med staten om muligt opkøb eller kompensation, vi må på det kraftigste appellere at der i den forbindelse stilles uvildig og gratis juridisk bistand til rådighed.

Konklusion:

Som naboer til Flyvestation Skrydstrup har vi, for nogles vedkommende i flere generationer, boet og levet side om side med en militærbase på godt og ondt. Vi har udvist megen goodwill overfor, accept af og stor forståelse for nødvendigheden af Flyvevåbenets aktiviteter. Desværre har vi ikke altid mødt samme forståelse den anden vej.

Miljøgodkendelsen fra 1999 og dispensationerne for overskridelse af terminalstøj og flystøj er ikke fortid, men nutid for os.

De senere år har vi oplevet en øget støjbelastning både dag, aften og nat, og hverken tilsynsmyndigheden eller forsvaret har taget vore forsøg på dialog eller klager alvorligt.

Nu står vi foran implementering af de nye F 35 kampfly og dette vil få store konsekvenser for os. Allerede for nuværende overflyves mange af vore boliger med dB>100. Flytningen af de aktive F-16 fly fra vest til øst vil øge støjbelastningen væsentlige hos de naboer, der bor tæt på den østlige ende af flyvestationen fra starten af 2019.

Usikkerheden fra nu og indtil den formode vedtagelse af anlægsloven i 2020 er for mange af os meget belastende. Vi befinder os i et vakuum, mentalt såvel som økonomisk. Kan vi blive boende, skal vi vedligeholde vores bolig, skal vi renovere, kan vi fortsat drive landbrug og have dyr i staldene, kan vi og vore medarbejdere færdes i stalden og på marken uden at overtræde arbejdsmiljøloven, skal vi investere i nyt inventar eller håbe på, at det gamle holder til vi bliver opkøbt. Kan vi nogen sinde få solgt vores bolig, eller er vi tvunget til at blive boende? Vi skal hermed rette en stor appel til Haderslev Kommune, forligskredsen samt Forsvaret om, at vores situation og den belastning vi er ude for tages alvorligt. Vi appellerer til, at der ikke søges om og gives yderligere dispensationer til overskridelse af grænseværdierne for støj og at der snarest iværksættes tiltag i form af afklaring for de af os, der bor tættest på Flyvestation Skrydstrup, samt at vi tilbydes juridisk bistand.

Venlig hilsen

Foreningen Flyvestation Skrydstrups Naboer

PBV

Agnes Østergaard Rosenlund