

Flyvestation

Skrydstrup

Naboer

www.skpnabo.dk

skpnabo@gmail.com



Den 24. september 2019

Til Folketingets Forsvarsudvalg

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 af afgørende betydning, at den kommende erstatningsmodel samt anlægslov tager vidtgående hensyn til naboerne rundt omkring Flyvestation Skrydstrup.

Al støj bør medregnes

Vi vil finde det urimeligt, hvis der udarbejdes en erstatningsmodel, hvor al støj ikke er medregnet.

I de støjberegninger hvor AVB-missioner ikke er medregnet fratrækkes mere end 10% af flyvetimerne. Ydermere er bl.a. intensiv træning for ud for deltagelse i internationale missioner, specielle Nato-øvelser og træningsprofiler til opvisning ikke medregnet. Dette bevirker at hele området påføres en "skjult og gratis støj". AVB-missioner, intensiv træning (ofte som mørketræning) samt opvisningstræning er netop de flyvninger, der støjer mest.

Som minimum bør derfor også AVB-missioner medregnes i erstatningsmodellen, og som efterfølgende kontrol af det faktiske støjbillede, bør der i anlægsloven indføres, at al støj skal med.

I en tid hvor hele landet støjkortlægges, og med den viden man i dag har om støjs påvirkning af menneskers helbred og velbefindende finder vi, at det er udtryk for en forældet tankegang, at noget støj er undtaget godkendelsespligt, altså gratis støj.

Maksimal-værdier forekommer ikke kun om natten

Maksimalværdierne fra kampfly kan som bekendt nå meget høje niveauer. Vi finder det derfor helt afgørende, at der i erstatningsmodellen tages højde for dette, og at der ikke kun tages udgangspunkt i gennemsnitsværdier. Kun i områder omkring en militær flyvestation, vil man opnå så høje maksimalværdier.

Også når man taler om maksimalværdier giver det kun et retvisende billede såfremt AVB-missioner medtages. Det er netop ved AVB-missioner, at maksimalværdierne når de højeste max-peaks. Af en rapport udarbejdet i forbindelse med udarbejdelsen af Miljøkonsekvensvurderingen fremgår det, at Forsvarsministeriet har beregnet, at der "Indenfor 5 km fra flyvestationens ydre afgrænsning (hegn) kan forekomme L_{amax} på 101 dB".¹

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.”²

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)”³

De høje maksimumstøjværdier kommer til udtryk i den høje TDENL-værdi for Flyvestation Skrydstrup, og området kan derfor ikke sammenlignes med området omkring Kastrup Lufthavn. Det er stort set udelukkende aktiviteterne fra jagerfly, der påvirker TDENL-værdien i Skrydstrup, dvs. at to missioner dagligt med ti fly, kan påvirke området med en lydenergi, der er betragtelig højere end den samlede lydenergi omkring Kastrup Lufthavn.

Gradueret erstatning

Vi mener, at der i erstatningsmodellen bør indføres gradueret erstatning. Dvs. tilbud om opkøb på ekspropriationslignende vilkår, gradueret erstatning for tabt ejendomsværdi, som man f.eks. allerede kender fra El-selskaberne, samt tilbud om støjsikring.

Endvidere mener vi, at borgerne bør sikres uvildig rådgivning.

Miljøkonsekvensvurderingen⁴ 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 oplever området faldende huspriser og flere boligejere ser sig allerede i dag teknisk set insolvente, og dette antal frygter vi vil stige. Vi finder det rimeligt, at der som en del af erstatningsordningen indføres erstatning for tabt ejendomsværdi, idet støjsikring alene ikke opvejer det økonomiske tab ved vanskeligt omsættelige eller usælgelige boliger.

Fremtidig overvågning

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 erstatningsmodellen udarbejdes på baggrund heraf, finder vi det nødvendigt, at der i anlægsloven tages stilling til den fremtidige overvågning af støjbelastningen fra Flyvestation Skrydstrup.

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 støjberegningerne⁵ og forudsætninger for støjberegningerne⁶ er det uklart, hvor mange af de såkaldt ikke godkendelsespligtige flyvninger (gratis støj), 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.

I øvrigt vil vi gerne henvise til vores høringssvar, der tidligere er omdelt til Forsvarsudvalgets medlemmer.

Venlig hilsen

Foreningen Flyvestation Skrydstrups Naboer

Agnes Østergaard Rosenlund
Formand

Kildehenvisning:

1. Aarhus Universitet, Revideret besvarelse på bestilling: ”Velfærdsmæssige konsekvenser i husdyrbesætninger som følge af øgede støjniveauer ved brug af F-35 kampfly”.
2. Vejledning fra Miljøstyrelsen, nr. 5. 1994, Støj fra flyvepladser, samt tillæg
3. Miljø- og Fødevareministeriet, Miljøstyrelsen, Støjhandleplan 2018 for Københavns Lufthavn, Kastrup (CHP)
4. Miljøkonsekvensvurdering for Ændring af Flyvestation Skrydstrup, Forsvarsministeriets Ejendomsstyrelse, juni 2019
5. 731 Flyvestation Skrydstrup, Beregning af flystøjbelastningen, Forsvarsministeriet, Miljøsektionen, april 2019
6. 731 Flyvestation Skrydstrup, Forudsætningsnotat til brug for beregning af flystøj, Forsvarsministeriet, Miljøsektionen, april 2019