

Oversigt over Forsvarsministeriets behandling af høringsvar til miljøkonsekvensvurderingen

Der er i alt 16 høringsvar:

- Nr. 1 – høringsvar fra nabo om brændstoffhåndtering
- Nr. 2 – høringsvar fra nabo med ønske om information om klageadgang
- Nr. 3 – høringsvar fra nabo om støjgener og sundhedsmæssige konsekvenser af støj (Høringsvaret er efter ønske fra naboen ikke gengivet i nedenstående skema)
- Nr. 4 – høringsvar fra nabo med spørgsmål om støj, husdyrproduktion, fugleliv, lugtgener, sundhedsmæssige konsekvenser for børn
- Nr. 5 – høringsvar fra Aabenraa Kommune om maksimalstøj, mørkeflyvning og evt. planmæssige begrænsninger
- Nr. 6 – høringsvar fra Haderslev Kommune om støj, planlægningsmæssige begrænsninger, børns sundhed og vibrationer
- Nr. 7 – høringsvar fra Flyvestation Skrydstrup Naboer om afgrænsningshøring, den nuværende miljøgodkendelse, maksimalstøj, TDENL-værdien, akkumuleret støj, vibrationer og lavfrekvent støj, huspriser, produktionshusdyr, frivilligt opkøb, rekreative områder, overvågning og rammer for fremtidig dialog
- Nr. 8 – høringsvar fra Landbrug & Fødevarer om produktionshusdyr
- Nr. 9 – høringsvar med spørgsmål om mørkeflyvninger og om hvorvidt flyveprofiler overholdes
- Nr. 10 – høringsvar fra nabo om støjberegningers nøjagtighed og rekreative områder
- Nr. 11 – høringsvar fra nabo med vægt om akkumuleret støj, støj generelt samt ønske om opkøb
- Nr. 12 – høringsvar fra nabo om huspriser
- Nr. 13 – høringsvar fra produktionshusdyr og arbejdsmiljø
- Nr. 14 – høringsvar fra Tønder Kommune med ønske om Rønmø samt forventning om at blive omfattet af kompensationsmodel
- Nr. 15 – høringsvar fra nabo om infralyd og lavfrekvent lyd
- Nr. 16 – høringsvar fra Miljøstyrelsen med fokus, på natur samt og jord- og vandforurening

Høringsvarene er besvaret emnevis, og det fremgår via nummer hvilket høringsvar, der behandles. Høringsvarene er i nedenstående skema ikke gengivet i sin helhed. Private høringsvar er anonymiseret, så elementer, der kan identificere, hvem der har afgivet høringsvaret, er fjernet.

Nr.	Emne	Hovedlinje i spørgsmål	Høringsvar	Forsvarsministeriets besvarelse
1	<u>Afgrænsningsrapporten</u>	Der er siden afgrænsningsrapporten har været i høring kommet nye oplysninger, der er relevante for miljøkonsekvensvurderingen.	7) Forud for den gennemførte miljøkonsekvensvurdering gennemførte Forsvarsministeriets 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) og endelige støjberegninger, som vi vurderer, kan have væsentlig relevans for offentlighedens svar på afgrænsningshøringen og indholdet i den efterfølgende miljøkonsekvensvurdering.	Høringen af afgrænsningsrapporten var en integreret del af arbejdet med at fastlægge indholdet af miljøkonsekvensvurderingen. På baggrund af ønsker fremsat i forbindelse med afgrænsningshøringen, har Forsvarsministeriet valgt at undersøge flystøjs indvirkning på børns sundhed, produktionshusdyr og huspriser. Det skal understreges, at arbejdet med at få afdækket konsekvenserne af F-35-projektet ikke stopper med miljøkonsekvensvurderingen. Tværtimod skal der på en række områder (menneskers sundhed, produktionshusdyr samt vibrationer og lavfrekvent støj) igangsætte flere undersøgelser, fordi miljøkonsekvensvurderingen påpeger, at der mangler viden.
2	<u>Behandling af høringsvar</u>	Høringsvar skal behandles af COWI	7) I forbindelse med, at Forsvarsministeriet udsendte miljøkonsekvensvurderingen i uofficiel høring oplyser Forsvarsministeriet at: "Indkomne høringsvar vil blive behandlet og eventuelt indarbejdet i den endelige miljøkonsekvensrapport". Det fremgår ikke noget sted om det er Forsvarsministeriet eller Cowi der behandler indkomne høringsvar og beslutter hvilke høringsvar, der indarbejdes i den endelige miljøkonsekvensrapport. For at sikre uvildighed og gennemsigtighed i processen mener vi, at Cowi bør behandle indkomne høringsvar og vurdere, hvorvidt disse skal indarbejdes i den endelige Miljøkonsekvensrapport.	Alle de rådgivere, der har deltaget i udarbejdelsen af miljøkonsekvensvurderingen (COWI, SWECO og Rambøll) er blevet inddraget i behandlingen af høringsvarene. For at sikre gennemsigtighed i processen vil alle høringsvar blive offentliggjort (anonymiseret) sammen med Forsvarsministeriets behandling heraf. På baggrund af høringsvarene vil der blive gennemført et yderligere litteraturstudie vedrørende lavfrekvent støj, infralyd og vibrationer ved Force Technology.
3	<u>Referencescenarie</u>	Miljøkonsekvensvurderingen bør aktivt vurdere den nuværende miljøbelastning (og ikke bare bruge den som referencescenarie), da den nu-	7) Reglerne for rammegodkendelse er ændret siden den nuværende miljøgodkendelse blev givet i 1999. 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 flystøjbelastningen viser at væsentlige vilkår i den nuværende miljøgodkendelse ikke overholdes. Og at der ikke, som det fremgår af den nuværende miljøgodkendelse, sker	Det er korrekt, at miljøkonsekvensvurderingen i udgangspunktet er udført med den aktuelle miljøstatus som referencescenarie, hvilket følger retningslinjerne i Miljøvurderingsloven*. Det kan hertil oplyses, at miljøkonsekvensvurderingen på støjområdet omfatter en samlet støjberegning af støjbelastningen for både F-16 og F-35 kampflyene. Støjbelastningen for både F-16 og F-35 kampflyene vurderes i forhold til Miljøstyrelsens vejledende støjgrænser. Vilkårene i

Nr.	Emne	Hovedlinje i spørgsmål	Hørings svar	Forsvarsministeriets besvarelse
		værende støj forventes reguleret i den kommende anlægslov.	<p>overskridelse af miljøstyrelsens vejledende grænseværdi LDEN ved 41 boliger, men ved 187 boliger.</p> <p>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." Heraf konkluderer Haderslev Kommune: "På baggrund af forsvarrets 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". 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.</p>	<p>den gældende rammegodkendelse fra 1999 følger kravene i Miljøstyrelsens vejledning, dog er rammegodkendelsen med hensyn til terminalstøj mere lempelig. Som følge heraf er den gældende rammegodkendelse indeholdt i vurderingen.</p> <p>Tilsvarende er litteraturstudierne af "Flystøjs påvirkning af boligpriser", "Effekt af flystøj på børns sundhed, trivsel og indlæring", "Velfærdsmæssige konsekvenser i husdyrbesætninger som følge af øgede støjniveauer ved brug af F-35-kampfly" samt "Natura-2000-væsentligheds-vurderingen" udført på baggrund af den samlede belastning uafhængigt af vilkårene i rammegodkendelsen og den nuværende miljøstatus.</p> <p>* Miljøvurderingsloven (lovbekendtgørelse nr. 1225 af 25. oktober 2018) Bilag 7, Stk.3: Oplysninger som omhandlet i § 20, stk. 1 (oplysninger til miljøkonsekvensrapporten): En beskrivelse af de relevante aspekter af den aktuelle miljøstatus (referencescenarie) og en kort beskrivelse af dens sandsynlige udvikling, hvis projektet ikke gennemføres, for så vidt naturlige ændringer i forhold til referencescenariet kan vurderes ved hjælp af en rimelig indsats på grundlag af tilgængeligheden af miljøoplysninger og videnskabelig viden.</p>
4	<u>Støj generelt</u>	Hvordan klager man over flystøj?	2) Jeg vil blot forhøre mig om hvordan man forholder sig til at anmelde evt. kommende støjgener på ens ejendom	<p>Anmeldelse eller klage over støjgener skal rettes til Forsvarskommandoen. Dette gøres ved at skrive til National Air Operations Center på mailadressen FKO-KTP-F-NAOC-PLANS@mil.dk eller ved at ringe til Forsvarets Operationscenter på 7281 2300, der er døgnbemandet. Man kan med fordel udfylde et skema med oplysninger om støjgenens forhold, der findes på Fighter Wing Skrydstrup hjemmeside:</p> <p>www2.forsvaret.dk/omos/organisation/flyvevaabnet/organisation/fighter-wing-skrydstrup/Pages/default.aspx</p> <p>Der vil endvidere i den kommende anlægslov være anført en tilsynsmyndighed, der vil kunne rettes henvendelse til.</p>
5		Støj er uforudsigelig og mere generende end før i tiden.	3) (Hørings svaret ikke gengivet efter ønske fra naboen)	Støjen fra F-35 kampfly vil flere steder være højere end for F-16 kampfly. Det fremgår både af flystøjsberegningerne og af miljøkonsekvensvurderingen. Flyvevåbnet har tilpasset flyveveje og flyveprofiler således, at støjen minimeres for flest muligt. Det betyder blandt andet, at der ikke flyves under 2000 fod (ca. 610 meter) over Haderslev, Skrydstrup, Over Jerstal og Gram. Der er fortsat boliger nær flyvestationen, hvor støjen vil overskride Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier. I forhold til flystøjen fra F-35 kampfly arbejder Forsvarsministeriet på at etablere en kompensationsmodel for de mest støjudsatte naboer til Flyvestation Skrydstrup.
6		Bekymring for den virkning som maksimalstøj og vibrationer vil have på børn og dyr.	4) bekymring for de kommende F-35 fly går på maximal støjen og vibrationerne ved udflyvning og indflyvning. Hvordan påvirkes vi som familie og dyr- er der sundhedsskadelig indvirkning på sigt.	Forsvarsministeriet anerkender, at der er behov for at indhente yderligere viden om F-35 flyenes påvirkning af menneskers sundhed og produktionshusdyr. Miljøkonsekvensvurderingen af-dækker den eksisterende viden på disse to områder. Der kan ikke på baggrund af den nuværende viden siges noget definitivt om, hvilken indvirkning anvendelse af F-35 kampfly vil få. Forsvarsministeriet iværksætter derfor yderligere undersøgelser, der nærmere belyser F-35-projektets indvirkning på menneskers sundhed, produktionshusdyr samt vibrationer og lavfrekvent støj.
7		Bekymring over kommende niveauer for maksimalstøj efter at have målt høje støjniveauer ved landinger under	4) Med de nuværende F-16 fly måler vi maximal støj gennemsnitlig på ml 95-105 dB henover vores stuehus + staldbygninger ved udflyvning . Under demonstrationsflyvningen med F-35 målte vi over 100 dB bare ved indflyvningen, hvordan vil udflyvningen ikke være og med max fart på og flere fly i luften på samme tid.	Flyvevåbnet har tilpasset flyveveje og flyveprofiler således, at støjen minimeres for flest muligt. Der er fortsat boliger nær flyvestationen, hvor støjen vil overskride Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier.

Nr.	Emne	Hovedlinje i spørgsmål	Høringsvar	Forsvarsministeriets besvarelse
		demonstrationsflyvning.		
8	Konsekvenserne af at TDENL stiger bør afdækkes i miljøkonsekvensvurderingen.	7) 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." 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)". 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.	Forsvarsministeriet anerkender, at flystøjen bliver større ved F-35 sammenlignet med F-16, hvilket kommer til udtryk både i gennemsnitsstøjen, maksimalstøjen og den beregnede TDENL-værdi. Dette er beskrevet i flystøjsrapporten fra april 2019. TDENL-værdien anvendes som kontrolværdi, til den løbende kontrol af støjbelastningen omkring Flyvestation Skrydstrup. Ændringen af TDENL-værdien fra 151,3 dB til 155,4 dB er således ikke udtryk for en yderligere forøgelse af flystøjen end den, der allerede fremgår af beregningerne for gennemsnitsstøj og maksimalstøj. TDENL-metoden er en forenklet teknisk kontrolmetode, hvorfor den er mere velegnet til almindelig monitoring af gennemsnitsstøjen. Hvis de årlige beregnede TDENL-værdier ændres markant, er det en indikation på, at det samlede støjbillede har ændret sig, og der derfor skal gennemføres nye flystøjsberegninger. Beregning af TDENL-værdien baseres på de tre mest støjbelastede måneder og kan anvendes til at give et overordnet billede af støjens udvikling i en årrække efter en detaljeret kortlægning af støjbelastningen. TDENL-værdien er beregnet på baggrund af døgnfordeling af antal flyoperationer, flyveprofiler, og støj for de enkelte fly. TDENL-metoden viser ikke, som DENL-metoden, evt. lokale ændringer i flystøjsbelastningen.	Forsvarsministeriet anerkender, at flystøjen bliver større ved F-35 sammenlignet med F-16, hvilket kommer til udtryk både i gennemsnitsstøjen, maksimalstøjen og den beregnede TDENL-værdi. Dette er beskrevet i flystøjsrapporten fra april 2019. TDENL-værdien anvendes som kontrolværdi, til den løbende kontrol af støjbelastningen omkring Flyvestation Skrydstrup. Ændringen af TDENL-værdien fra 151,3 dB til 155,4 dB er således ikke udtryk for en yderligere forøgelse af flystøjen end den, der allerede fremgår af beregningerne for gennemsnitsstøj og maksimalstøj. TDENL-metoden er en forenklet teknisk kontrolmetode, hvorfor den er mere velegnet til almindelig monitoring af gennemsnitsstøjen. Hvis de årlige beregnede TDENL-værdier ændres markant, er det en indikation på, at det samlede støjbillede har ændret sig, og der derfor skal gennemføres nye flystøjsberegninger. Beregning af TDENL-værdien baseres på de tre mest støjbelastede måneder og kan anvendes til at give et overordnet billede af støjens udvikling i en årrække efter en detaljeret kortlægning af støjbelastningen. TDENL-værdien er beregnet på baggrund af døgnfordeling af antal flyoperationer, flyveprofiler, og støj for de enkelte fly. TDENL-metoden viser ikke, som DENL-metoden, evt. lokale ændringer i flystøjsbelastningen.
9	Mørkeflyvninger bør ligge inden kl. 22 og tvivl om hvorvidt flyveveje overholdes.	9) opfordrer til man dels lægger natflyvninger i vinterhalvåret, hvor der kan flyves inden kl. 22 og man overholder flyvehøjder og ruter. Gabøl, hvor jeg bor, ligger i indflyvningen og det er ikke min opfattelse, at flyene flyver i de i miljøkonsekvensvurderingen markerede ruter, ligesom de til tider også flyver lavere	Mørkeflyvning planlægges fremadrettet på en sådan måde, at mest mulig flyvning afvikles før kl. 22 af hensyn til flyvestationens naboer. For de kommende mørkeflyvningsperioder i efteråret 2019 og foråret 2020 vil det implementeres ved at alle starter gennemføres før kl. 22 og landing herefter foretages uden ekstra landingsrunder, således at støjen begrænses mest muligt. Dette er ændret som en direkte følge af arbejdet med implementering af F-35. Der vil sideløbende gennemføres en afklaring af den optimale tilrettelægning af mørkeflyvningen i rammen af den nye anlægslov. Behovet for træningsflyvning i mørke samt tidspunktet, hvor mørket falder på, er afgørende faktorer i planlægningen og dikterer, hvor lange mørkeflyvningsperioder, der planlægges. Al mørkeflyvningstræning planlægges afviklet i vinterhalvåret (oktober-marts), hvor det bliver tidligst mørkt. Hvis vejret gør, at den nødvendige træning ikke kan gennemføres mellem oktober og marts, kan der gennemføres en uges opsamling i april. Afvisningsberedskabets skarpe indsættelser indgår ikke i den planlagte flyvning, hvorfor disse flyvninger kan forekomme på alle tider af døgnet. Der etableres et flystøjovervågningssystem, der forventes klar i 2020. For den enkelte flyvning forventes flystøjovervågningssystemet at kunne vise, hvor flyet har fløjet, og hvor meget det har støjet ved et antal målestationer. Systemet er blandt andet inspireret af et lignende system i Kastrup Lufthavn. Der gennemføres i dag godt naboskabsmøder med flyvestationens nærmeste naboer, hvor der blandt andet informeres om natflyvningsperioder. Derudover informeres der på Facebook samt Fighter Wing Skrydstrups hjemmeside om ændringer til planlagte flyvninger og lignende. Fremadrettet vil der blive tilbudt en SMS-service, hvor naboerne informeres om relevante oplysninger. Der vil blive informeret, når sidste træningsflyvning er gennemført ifm. den daglige træningsflyvning, og når der er væsentlige ændringer til den almindelige træningsflyvning om	Mørkeflyvning planlægges fremadrettet på en sådan måde, at mest mulig flyvning afvikles før kl. 22 af hensyn til flyvestationens naboer. For de kommende mørkeflyvningsperioder i efteråret 2019 og foråret 2020 vil det implementeres ved at alle starter gennemføres før kl. 22 og landing herefter foretages uden ekstra landingsrunder, således at støjen begrænses mest muligt. Dette er ændret som en direkte følge af arbejdet med implementering af F-35. Der vil sideløbende gennemføres en afklaring af den optimale tilrettelægning af mørkeflyvningen i rammen af den nye anlægslov. Behovet for træningsflyvning i mørke samt tidspunktet, hvor mørket falder på, er afgørende faktorer i planlægningen og dikterer, hvor lange mørkeflyvningsperioder, der planlægges. Al mørkeflyvningstræning planlægges afviklet i vinterhalvåret (oktober-marts), hvor det bliver tidligst mørkt. Hvis vejret gør, at den nødvendige træning ikke kan gennemføres mellem oktober og marts, kan der gennemføres en uges opsamling i april. Afvisningsberedskabets skarpe indsættelser indgår ikke i den planlagte flyvning, hvorfor disse flyvninger kan forekomme på alle tider af døgnet. Der etableres et flystøjovervågningssystem, der forventes klar i 2020. For den enkelte flyvning forventes flystøjovervågningssystemet at kunne vise, hvor flyet har fløjet, og hvor meget det har støjet ved et antal målestationer. Systemet er blandt andet inspireret af et lignende system i Kastrup Lufthavn. Der gennemføres i dag godt naboskabsmøder med flyvestationens nærmeste naboer, hvor der blandt andet informeres om natflyvningsperioder. Derudover informeres der på Facebook samt Fighter Wing Skrydstrups hjemmeside om ændringer til planlagte flyvninger og lignende. Fremadrettet vil der blive tilbudt en SMS-service, hvor naboerne informeres om relevante oplysninger. Der vil blive informeret, når sidste træningsflyvning er gennemført ifm. den daglige træningsflyvning, og når der er væsentlige ændringer til den almindelige træningsflyvning om

Nr.	Emne	Hovedlinje i spørgsmål	Hørings svar	Forsvarsministeriets besvarelse
				formiddagen og eftermiddagen, f.eks. hvis flyvningen udsættes eller aflyses på grund af vejret.
10		Bekymring over høje støjniveauer – både generelt og ved mørkeflyvninger. Det sidste særligt i relation til børn.	<p>11) I forhold til støj, så bekymre det os også rigtig meget, at vi kan vi vil blive meget hårdt ramt i forbindelse med natflyvning, på trods af at vi bor ca. 5 km fra landingsbanen. Man siger at støjniveauet om natten helst ikke skal overstige 80 decibel. Er støjen på over 85 decibel, bør man benytte høreværn. Faktisk viser målinger, at i vores lille landsby vil støjniveauet kunne komme helt op på 101 decibel – det svarer til en bulldozer gennem soveværelset!!! Det vil de færreste kunne holde til. Og det kan både jeg og mine børn med sikkerhed ikke. Og det vil vi ikke byde vores børn.</p> <p>- Vi er bekymrede over, at støjniveauet kan blive helt op til 101 decibel i forbindelse med natflyvning, hvilket vil svare til en bulldozer gennem vores og børnenes soveværelser.</p> <p>- Vi er bekymrede for den øgede støj, særligt når flyene skal lande, da de kommer lavt hen over hvor vi bor.</p>	<p>Mørkeflyvning planlægges fremadrettet på en sådan måde, at mest mulig flyvning afvikles før kl. 22 af hensyn til flyvestationens naboer. Dette er ændret fra og med dette efterår som en direkte følge af arbejdet med implementering af F-35.</p> <p>Dette er naturligvis stadig sent i forhold til børns typiske søvnrytme. Miljøkonsekvensvurderingen afdækker den eksisterende viden om blandt andet børns sundhed. Der er dog ikke nok viden om kampflys effekt på børns sundhed til at sige noget definitivt om, hvilken indvirkning anvendelsen af F-35 kampfly vil få. Forsvarsministeriet iværksætter derfor yderligere undersøgelser, der nærmere belyser F-35-projektets indvirkning på menneskers sundhed, produktionshusdyr samt vibrationer og lavfrekvent støj.</p> <p>Flyvevåbnet har tilpasset flyveveje og flyveprofiler således, at støjen minimeres for flest muligt. Der er fortsat boliger nær flyvestationen, hvor støjen vil overskride Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier.</p> <p>I forhold til flystøjen fra F-35 kampfly arbejder Forsvarsministeriet på at etablere en kompensationsmodel for de mest støjudsatte naboer til Flyvestation Skrydstrup.</p>
11		Tvivel om hvorvidt flystøjsberegninger er retvisende pga. af en nærliggende sø samt det øvrige terræn.	<p>10) I de flere scenarieberegninger ligger vi udenfor det støjbelastede område (< 50 dB) eller i det område med mindst belastning.</p> <p>Vi oplever ofte med de nuværende F16, at de kommer lavt og nær vores hus. Vi har flere gange oplevet, at alle vores vinduer også klirrer i klart stille vejr, og på tidspunkter, hvor vi forventer, at det er træning og ikke afvisningsfly.</p> <p>Vi har vores tvivel på, at den beregnede støjbelastning kan holde, og frygter at vi er mere støjbelastede nu, og at det bliver værre med F35.</p> <p>Området går ned i en dal med en stor vandoverflade – Vedbøl Sø, terrænet har muligvis en forværende effekt på støjen.</p>	<p>Støjberegningerne er udført efter Miljøstyrelsens forskrifter, som findes i Vejledning fra Miljøstyrelsen nr. 5/1994 Støj fra flyvepladser. Rapporten er udarbejdet af SWECO og kvalitetssikret af Force Technology. Begge virksomheder er anført på listen over godkendte laboratorier til flystøjsberegninger hos Miljøministeriets Referencelaboratorium for støj.</p> <p>I forhold til terrænets effekt på flystøjberegningerne har SWECO oplyst følgende:</p> <p>”På grund af støjkildernes (flyenes) normalt høje placering, betragtes Danmark, med hensyn til flystøj, som fladt. Der er derfor ikke beskrevet en metode til inddragelse af terrænets eventuelle skærmende eller reflekterende virkning i Vejledning fra Miljøstyrelsen nr. 5/1994 ”Støj fra flyvepladser. Det samme gør sig gældende med hensyn til terrænoverfladens beskaffenhed. Her skelnes ikke mellem porøse (marker m.m.) og hårde overflader (vandoverflader og befæstede arealer)”</p> <p>Der vil være mobile målestationer som en del af det kommende flystøjsovervågningssystem. Flystøjen omkring Vedbøl sø vil derfor kunne måles, hvis det ønskes.</p>
12		Bekymring over længere efterklang.	<p>11) Efterklang har også indvirkning på, hvorledes støjen vil blive oplevet. Faktum er, at de nye F-35 vil kunne høres både længere tid før og efter, end de nuværende F-16.</p>	<p>Efterklang kan have indflydelse på, hvordan støjen opleves. SWECO har oplyst, at det er korrekt, at de nye F-35 kampfly i nogen tilfælde vil kunne høres både tidligere og i længere tid efter, end de nuværende F-16 kampfly, men det vil afhænge af placering, hastighed og motorindstillinger m.m.</p>
13		Bekymring over akkumuleret støj fra F-35 kampfly og motorvej.	<p>11) I forhold til støjmængde, så er vi også bekymrede over summen af støj vi udsættes for. Vi har både støjen fra motorvejen, som i den tid vi har boet i området er øget. Vi ligger inden for støjzonen, 60–65 decibel. Sammenholdt med den øgede flystøj er vi bekymret for, hvorledes den samlede støj vil opleves. Eks.; man samler 4 mennesker i et lokale, som alle taler i samme lydniveau. Så øger man mængden med 10 mennesker, som ligeledes taler i samme lydniveau. Den oplevede mængde støj vil helt naturligt øges i takt med, at mængden af mennesker øges, på trods af, at alle taler lige højt. En øgning på 3 decibel, vil opleves som en fordobling i støj.</p> <p>Vi frygter, at fordi flystøjen bliver øget betragteligt, så vil vores oplevelse af motorvejsstøjen</p>	<p>Eksposering for støj fra flere forskellige støjkilder (fly, veje, jernbaner, terminalstøj) kan have indflydelse på den enkeltes oplevelse af støjen. COWI og SWECO har oplyst, at der ikke findes metoder til at beregne akkumuleret støj fra flere forskellige støjkilder, ligesom Miljøstyrelsen ikke har en vejledning herfor. I miljøkonsekvensvurderinger er det derfor praksis alene at medtage akkumuleret støj fra samme støjkilde. I forhold til terminalstøjen vil der alene være overskridelser af grænseværdierne ved aften og natflyvning, samt mindre overskridelser i forbindelse med lastvognskørsel.</p> <p>I forhold til flystøjen fra F-35 kampfly arbejder Forsvarsministeriet på at etablere en kompensationsmodel for de mest støjudsatte naboer til Flyvestation Skrydstrup.</p>

Nr.	Emne	Hovedlinje i spørgsmål	Hørings svar	Forsvarsministeriets besvarelse
			<p>ligeledes øges. Dermed vil vores støjoplevelse blive øget hele døgnet rundt. Hvor meget støj er det rimeligt, at man udsætter borgere for. Vi mener derfor, at man bør have med i overvejelserne, at en mindre del borgere er dobbeltramte i forhold til støj, da vi både ligger inden for motorvejens støjzone og flyenes landingsrute fra øst. Det er muligt nogle vil finde det irrelevant at inddrage motorvejsstøjen, da det ikke er den der behandles. For vi der bor i et område, som er dobbelt støjramt er det på ingen måde irrelevant. - Vi er bekymrede for den samlede støjmængde fra både motorvej og fly, da vi bor inden for støjzone + landingsrute fra øst. Hvor meget samlet støj er rimeligt?</p>	<p>tionsmodel for de mest støjudsatte naboer til Flyvestation Skrydstrup.</p> <p>Endvidere har Miljøstyrelsen oplyst: ”Der findes ikke vejledninger eller grænseværdier for akkumuleret støj fra forskellige støjende aktiviteter – fra f.eks. den akkumulerede støj fra en jernbane, der løber ved siden af en vej.</p> <p>Miljøstyrelsens referencelaboratorium har dog udgivet en orientering om, hvordan støj kan sammensættes så den akkumulerede støj kan vurderes. Desværre er det i praksis komplekst, da forskellige støjende aktiviteter både har forskellig genepåvirkning og ofte både beregnes og måles på forskellig vis – f.eks. over forskellige tidsrum. Der findes derfor ikke nogen standardmetode i Danmark – og hvad Miljøstyrelsen er oplyst - heller ikke i udlandet eller på EU- niveau for akkumuleret støj fra forskellige støjende aktiviteter.”</p>
14		Bekymring over akkumuleret flystøj og terminalstøj.	7) 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.	<p>COWI og SWECO har oplyst, at der ikke findes metoder til at beregne akkumuleret støj fra forskellige støj kilder (eksempelvis terminalstøj og flystøj, veje, jernbaner), ligesom Miljøstyrelsen ikke har nogen grænseværdier herfor. I miljøkonsekvensvurderingen, medtages der af disse årsager alene akkumuleret støj fra samme støj kilde.</p> <p>I forhold til flystøjen fra F-35 kampfly arbejder Forsvarsministeriet på at etablere en kompensationsmodel for de mest støjudsatte naboer til Flyvestation Skrydstrup.</p>
15		Bekymring over kommende motoropdateringer.	11) En bekymring er også, hvis man i fremtiden vælger at opdatere F-35 med den brændstofbesparende opdatering, da dette vil medføre yderligere støj, som ikke er medtaget i den foreliggende støjberegning.	<p>Det er korrekt, at der i regi af F-35 kampflypartnerskabet overvejes et initiativ omkring opdatering af F-35 motoren ”F135”, som har til formål at tilføre motoren mere kraft og samtidig spare brændstof. Der er dog ikke truffet beslutning om indførelsen af opdateringen, som således stadig er i planlægningsstadiet. Som følge heraf foreligger der endnu ikke reelle måleresultater fra en opdateret motor eller en detaljeret opgørelse over opdateringens støjmæssige forhold. Pratt & Whitney anslår, at ”F135” motoropdateringen vil medføre en forøgelse af motorstøjen på ca. 2 dB(A) ved anvendelse af efterbrænder og ca. 1,5 dB(A) i Military Power. Forskellen ved øvrige motorindstillinger er ikke oplyst. Det vurderes, at der vil gå ca. 8 år fra en evt. beslutning om en sådan opdatering af F-35 motoren ”F135” til, at den opdaterede motor introduceres i operativ tjeneste. På denne baggrund medtages de støjmæssige forhold heraf ikke i støjberegningerne for de danske F-35 kampfly. Hvis motorerne til F-35 opdateres, vil det blive belyst, hvilken effekt disse måtte have på fly- og terminalstøjsberegningerne</p>
16	Vibrationer, infrastøj og lavfrekvent støj	Efterlyser information om lavfrekvent støj og vibrationer.	6) Haderslev kommune har tidligere modtaget henvendelser om vibrationer i boliger ved overflyvning med kampfly og det fremgår, at Forsvarsministeriet i forbindelse med afgrænsningen af miljøkonsekvensvurderingen har modtaget henvendelse fra offentligheden om vibrationer i tilknytning til helikopterflyvning. Det foreligger bl.a. oplyst, at støjen fra de nye F-35 kampfly vil være mere lavfrekvent end støjen fra F-16, men umiddelbart ses der ikke at være foretaget nærmere vurderinger om projektets betydning i relation til lavfrekvent støj og vibrationer i omgivelserne.	<p>Vibrationer, infralyd og lavfrekvent støj er et område, der har været fokus på i en række af de indkomne hørings svar. Emnet har ikke været en del af den foretagne afgrænsning af miljøkonsekvensvurderingen. For at samle op på den eksisterende viden på området vil der blive udarbejdet et litteraturstudie hos Miljøstyrelsens referencelaboratorium Force Technology. Af miljøkonsekvensvurderingen fremgår, at der er områder hvor der mangler viden. Det gælder menneskers sundhed, produktionshusdyr samt vibrationer og lavfrekvent støj.</p> <p>Forsvarsministeriet tilgang til at få belyst disse områder vil være følgende:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Afdække den eksisterende viden gennem bl.a. litteraturstudier og kontakt til andre nationer med F-35 kampfly. • Fastlægge den nærmere afgrænsning af yderligere undersøgelser af menneskers sundhed, produktionshusdyr samt vibrationer og lavfrekvent støj med inddragelse af naboer, interesseorganisationer og forskere. Dette vil ske på en række workshops som Forsvarsministeriet vil være vært for. • Gennemførelse af yderligere undersøgelser. Tidshorizonten vil afhænge af undersøgelsesdesignet, men der må på enkelte områder forventes flerårige undersøgelser.

Nr.	Emne	Hovedlinje i spørgsmål	Høringssvar	Forsvarsministeriets besvarelse
17		Efterlyser information om lavfrekvent støj og vibrationer.	7) Forsvarsministeriet har oplyst at: "en generel vurdering ud fra det foreliggende materiale er, at støjjudsendelsen fra F-35 er mere lavfrekvent end støjjudsendelsen fra F-16". 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.	Se lb. nr. 16.
18		Effekterne af infralyd lavfrekvent støj bør undersøges, da der kan være skadelige effekter for mennesker – særligt i relation til børn og risiko for cancer. Støjisolering mod støj i normalspekteret kan forværre problemet. Evt. placering af F-35 kampfly i Karup. Brug af efterbrænder.	<p>NB! 15) har indsendt 6 høringssvar og ønsker dem behandlet specifikt for hver pkt.</p> <p>15.1) Da infralyd og lavfrekvent flystøj ifølge forskere, kan være meget skadelige på mennesker, især børn, må minimumskravet være, at man også måler flystøjen helt ned til 2 Hz, vel at mærke ikke som gennemsnitsstøj, men ved den maximale støj, som fra 2 eller flere fuldt lastede F35 der som normalt i praksis, starter samtidigt, vel at mærke med fuld efterbrænder.</p> <p>15.2) Da infralyd og lavfrekvent flystøj ifølge forskere, kan være meget skadelige på mennesker, især børn, må et krav være, at FMI også undersøger hvilken lydstyrke, både hvad angår lavfrekvent støj og infralyd, mennesker, især børn, kan tåle uden at tage hverken fysisk eller psykisk skade. Da lavfrekvent støj er mest belastende på større afstand end "normal" flystøj, må vi kræve, at FMI derfor, baseret på målte/beregnete data, tegner en grænsekurve for nævnte skadelige lavfrekvente flystøj fra F35, ind på kortet med de øvrige støjkurver, ved start med efterbrænder. I Norge har man derfor nu forøget risikozonen for støjskader til 17 km fra startbanen, hvor man skal "tale" med husejerne. Kravet må være at man bruger norske og amerikanske erfaringer – 17km er lige til domkirken i Haderslev. Hvor stor er risikoen fra lavfrekvent flystøj, for skader på børn i den vestlige del af Haderslev, Marstrup, Hammelev, Vojens, Skrydstrup, Over Jerstal, Bevtoft og Gram?</p> <p>15.3) Da infralyd og lavfrekvent flystøj ifølge forskere, kan være meget skadelige på mennesker, især børn, må det være et ultimativt krav, at FMI undersøger, og oplyser om, hvordan borgerne skal forholde sig til den skadelige lavfrekvente flystøj, og især beskytter børnene mod de skadelige rystelser og vibrationer som den lavfrekvente støj vil udsætte dem for. Det er uacceptabelt at direktør Henrik Raatræ Lundstein blot afviser krav om undersøgelser, med en bemærkning om, at vibrationer ikke indgår i forsvarets undersøgelser, og at man ikke beskæftiger sig med "følelser" (at forstå lavfrekvent støj), kun med fysiske målinger, og det på trods af at infralyd og lavfrekvent støj både kan høres og måles. Og bør være en hoveddel af Miljøkonsekvensvurderingen. Forskere samt bl.a. en ingeniør fra Oticon har konstant udtalt, at man ikke kan dæmpe lavfrekvent støj, glem alt om høreværn og husisolering. Vil FMI og politikkerne endnu engang forsøge at skjule, at F35 udsender meget skadelig infralyd og lavfrekvent flystøj, uden f.eks. at spørge f.eks. Arbejdstilsynet og AUC Institut for elektroniske systemer, der ligesom flere ingeniørfirmaer har arbejdet med lavfrekvent støj, fra bl.a. store maskiner og vindmøller</p> <p>15.4) Da infralyd og lavfrekvent flystøj ifølge forskere, kan være meget skadelige på mennesker, især børn, bør FMI kunne oplyse om man næsten kunne undgå, at et stort antal borgere risikerer skader, på især børn, samt at få deres livskvalitet ødelagt, hvis F35 flyene fik base i Karup? Vil der være Nato-militærtaktiske krav om at F35 basen skal være i Skrydstrup, eller er det alene bestemt politisk uden om enhver borgerindflydelse og ikke mindst borgerorientering? Der må være et max antal flere borgere i Skrydstrup vs Karup, der får ødelagt helbred og livskvalitet, selvom det helt kunne undgås, alene grundet økonomiske og politiske interesser. Hvad er dette antal borgere? Karup militære lufthavn dækker et</p>	<p>Vedr. spørgsmål om yderligere undersøgelser Se lb. nr. 16.</p> <p>Vedr. spørgsmål om placering af F-35 kampflyet i Karup I den politiske aftale om anskaffelse af nye kampfly fra 9. juni 2016 fremgår det, at de danske kampfly fortsat skal operere fra Flyvestation Skrydstrup, der skal ombygges og klargøres til at modtage F-35 kampflyene.</p> <p>Vedr. spørgsmål om brug af efterbrænder Flyvevåbnet har tilpasset flyveprofilerne således, at flystøjen minimeres for flest muligt. Dette forudsætter brug af efterbrænder for at komme hurtigt op i luften og dermed minimere støjpåvirkningen for flest muligt, når flyene er kommet luften og flyver uden for Flyvestation Skrydstrups område.</p>

Nr.	Emne	Hovedlinje i spørgsmål	Hørings svar	Forsvarsministeriets besvarelse
			<p>væsentlig større areal end Skrydstrup, og endnu vigtigere så er store områder udenfor flyvepladsen udlagt til plantager, hvor der ikke er beboelser.</p> <p>15.5) Da infralyd og lavfrekvent flystøj ifølge forskere, kan være meget skadelige på mennesker, især børn, vil situationen, hvor én eller flere F35 starter med fuld efterbrænder være den absolut værste med max-udsendelse af lavfrekvent støj, vil FMI så forbyde enhver start med efterbrænder? Også for udenlandske fly? Også ved internationale øvelser?</p> <p>15.6) Da infralyd og lavfrekvent flystøj ifølge forskere, kan være meget skadelige på mennesker, især børn, må det være et ultimativt krav, at FMI undersøger, og oplyser om, hvordan borgerne skal forholde sig til den skadelige lavfrekvente flystøj, og især beskytter børnene mod de skadelige rystelser og vibrationer som den lavfrekvente støj vil udsætte dem for. FMI har generelt oplyst om støjbekæmpende foranstaltninger for "almindelig" flystøj og ydermere kun for gennemsnitsberegninger, men intet om maxstøj ved start med efterbrænder, og slet ikke hvordan man skal beskytte sig mod den lavfrekvente støj. Det bør også undersøges om borgere kan risikere, at hvis de, ifølge rådgivere, ofrer en absolut optimal lydisolering af deres ejendomme, mod den "normale" flystøj (>200Hz), så vil risikere at infralyd (2-20Hz) og lavfrekvent støj (20-200Hz) via vibrationer og rystelser, bliver så meget mere dominerende og derfor mere skadelige inde i deres huse?</p>	
19	Sundhed og støj	Poppen for ørerne og ubehag ved overflyvning med helikopter.	3)(Hørings svar ikke gengivet efter ønske fra nabo)	<p>Det søges at skåne tredjemand mest muligt. Det gælder både ved træningsflyvning og ved skarpe redningsmissioner, idet der i sidstnævnte tilfælde skal tages højde for den konkrete opgaveløsning.</p> <p>Dette gøres ved at sikre en overflyvningshøjde på minimum 1.000 fod (ca. 305 meter) af bebyggelse jf. bestemmelsesgrundlaget. Ydermere søges overflyvning af bebyggelse helt undgået, selv om dette ikke er et bestemmelsesmæssigt krav. Dette hensyn gælder al bebyggelse, men det håndhæves særligt for bebyggelse i nærområdet af faste installationer (f.eks. flyvestationer). Endvidere sikres det i forbindelse med træningsflyvning, at ruterne undgår særligt sensitive områder, så som pelsdyrfarme, rekreative områder m.m., samt at krappe drej undgås, da rotorerne herved fremkalder skarpe smæld. Selve træningsopgaven vil typisk foretages over vand af hensyn til tredjemand.</p> <p>Helikopterpiloterne har behov for at træne løsning af opgaver i mørke. Grundet tidspunktet for solnedgang vil denne træning søges gennemført i vinterhalvåret, således at flyvningen kan gennemføres tidligt på aftenen og dermed ikke påvirke besætningernes missionsparathed eller skabe unødige gener for borgerne. Kun i sjældne tilfælde vil der finde træningsmissioner sted efter kl. 22.</p>
20		Bekymring for flystøjs effekt på børns sundhed og trivsel.	<p>4) Er det forsvarligt at kommende børn vokser op på ejendommen og hvordan med voksne og dyrene?</p> <p>7) Miljøkonsekvensvurderingen og Forsvarsministeriets støjberegninger tager udgangspunkt i Miljøstyrelsens vejledning "Støj fra flyvepladser." 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 maksimumsniveauer. 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 miljøkonse-</p>	<p>Forsvarsministeriet anerkender, at der er behov for at skabe viden om F-35 kampflyenes indvirkning på menneskers sundhed. Miljøkonsekvensvurderingen afdækker den eksisterende viden om påvirkning af børns sundhed. Desværre kan der ikke på baggrund af den nuværende viden siges noget definitivt om, hvilken effekt anvendelsen af F-35 kampfly vil få.</p> <p>Af miljøkonsekvensvurderingen fremgår, at der områder hvor der mangler viden. Det gælder vibrationer, infralyd og lavfrekvent støj samt støjs effekt på menneskers sundhed og på husdyrproduktion.</p> <p>Forsvarsministeriet tilgang til at få belyst disse områder vil være følgende:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Afdække den eksisterende viden gennem bl.a. litteraturstudier og kontakt til andre natio-

Nr.	Emne	Hovedlinje i spørgsmål	Hørings svar	Forsvarsministeriets besvarelse
			<p>kvensvurderingen til fulde afdækker konsekvenser for børn og voksnes sundhed og velbefindende ved daglig overflyvning med meget høje maksimum værdier fra jagerfly.</p> <p>11) Vi føler os nødsaget til at flytte af hensyn til vores helbred. - Det bekymrer os, når man læser hvorledes børn påvirkes negativt af støj. Særligt da støjen kan blive meget høj i vores område. Nogle belastninger er simpelthen for høje og har for mange konsekvenser, ikke blot nu men også fremadrettet, til at man skal lade stå til. Der er stor forskel på, hvor støjfølsom man er. Børn er mere støjfølsomme end voksne. Hvis man udsættes for støj ud over ens grænse for hvor støjfølsom man er, så har det en negativ indvirkning på ens helbred. Både fysisk og psykisk. Med baggrund i de erfaringer vi gjorde os ved prøveflyvningen kan vi konstatere, at støjen fra F-35 langt overskrider vores støjgrænse. Vi er ikke de eneste i området, som forventer at støjen kommer op på et niveau, hvor vi ikke kan blive boende. Vores nærmeste nabo frygter ligeledes for fremtiden med F-35, særligt efter at have oplevet prøveflyvningen. Det er også meget, meget bekymrende læsning, når undersøgelser viser, hvor meget børn påvirkes i negativ retning pga. for meget/for høj støj. Når man som vi, både skal forholde sig til støj fra motorvej og kampfly, så er det næsten ikke til at holde ud at tænke på.</p>	<p>ner med F-35 kampfly.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Fastlægge den nærmere afgrænsning af yderligere undersøgelser af menneskers sundhed, produktionshusdyr samt vibrationer og lavfrekvent støj med inddragelse af naboer, interesseorganisationer og forskere. Dette vil ske på en række workshops som Forsvarsministeriet vil være vært for. • Gennemførelse af yderligere undersøgelser. Tidshorizonten vil afhænge af undersøgelsesdesignet, men der må på enkelte område forventes flerårige undersøgelser. <p>Med hensyn til motorvejsstøj henvises til lb. nr. 13. om akkumuleret støj.</p>
21	Husdyr og støj	Bekymring for flystøjs effekt på husdyrproduktion.	<p>7) I redegørelsen "Velfærdsmæssige konsekvenser i husdyrbesætninger som følge af øgede støjniveauer ved brug af F-35 kampfly" beskrives at: "De angivne maksimale lydstyrker...ligger på niveau med de lydstyrker, der i flere undersøgelser har medført adfærdsmæssige ændringer, 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 maksimumstøjværdier, respektafstand 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.</p> <p>8) L&F vil opfordre til, at der gennemføres en fyldestgørende redegørelse for effekten af overflyvninger med F-35 fly, der både undersøger de akutte og langsigtede effekter for dyrenes adfærd og stressreaktion samt den produktionsmæssige konsekvens, som overflyvningen kan have på dyrene.</p> <p>13) Vi oplever allerede med de nuværende F 16, T 17 og Redningshelikopteren at vores malkekvæg bliver bange. Det er især ved lyde der kommer pludseligt at vores dyr reagerer uforudsigeligt.</p>	<p>Forsvarsministeriet anerkender, at der er behov for at skabe yderligere viden om F-35 flyenes indvirkning på produktionshusdyr. Miljøkonsekvensvurderingen afdækker den eksisterende viden på området. Desværre kan der ikke på baggrund af den nuværende viden siges noget definitivt om, hvilken indvirkning anvendelsen af F-35 kampfly vil få.</p> <p>Af miljøkonsekvensvurderingen fremgår, at der områder hvor der mangler viden. Det gælder vibrationer, infralyd og lavfrekvent støj samt støjs effekt på menneskers sundhed og på husdyrproduktion.</p> <p>Forsvarsministeriet tilgang til at få belyst disse områder vil være følgende:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Afdække den eksisterende viden gennem bl.a. litteraturstudier og kontakt til andre nationer med F-35 kampfly. • Fastlægge den nærmere afgrænsning af yderligere undersøgelser af menneskers sundhed, produktionshusdyr samt vibrationer og lavfrekvent støj med inddragelse af naboer, interesseorganisationer og forskere. Dette vil ske på en række workshops som Forsvarsministeriet vil være vært for. • Gennemførelse af yderligere undersøgelser. Tidshorizonten vil afhænge af undersøgelsesdesignet, men der må på enkelte område forventes flerårige undersøgelser. <p>Med hensyn til motorvejsstøj henvises til lb. nr. 13. om akkumuleret støj</p>

Nr.	Emne	Hovedlinje i spørgsmål	Hørings svar	Forsvarsministeriets besvarelse
			<ul style="list-style-type: none"> • Det kan være en høj pivelyd/fløjten fra F 16. • Nogle starter med F 16 er meget støjende og vibrerende. • Fly der flyver lavt hen over bygninger og pludselig giver gas især T 17 • Vi oplever på nuværende tidspunkt kraftige vibrationer og meget larm når Redningshelikopteren flyver hen over bygningerne eller tæt på. • Ved øvelser til flyshows er der meget kraftig og pludselig støj samt vibrationer. Reaktionen: Når dyrene er fikseret i fanggitter, forsøger de at komme fri, dyr der går frit rundt begynder pludselig at løbe. Det er til stor fare for dyrene, vores ansatte og os selv. Vi har mistet flere dyr, der er kommet til skade ved pludselig opstået støj. Vi har fået forsvaret til at erstatte 2 dyr. Vi opfordrer til at undersøge, stress påvirkning ved pludselige støj, vibrationer og lavfrekvent lyd. Hvilken påvirkning har det på dyrs sundhed og adfærd.	
22	Rekreative områder	Miljøkonsekvensvurderingens konklusioner om, at det ikke vil have nogen betydning, at de vejledende grænseværdier overskrides vurderes fejlagtige.	7) Miljøkonsekvensvurderingen beskriver at de vejledende grænseværdier overskrides i områderne Bevtøft Plantage samt Tørning Mølle. Der konkluderes, at dette ikke vil have en væsentlig betydning, da Bevtøft Plantage ikke vurderes at være et udpræget besøgt område og ligeledes at størstedelen af Tørning Mølles aktiviteter foregår indendørs. Vi vil mene, at både Bevtøft Plantage såvel som hele udeområdet omkring Tørning Møller er velbesøgt af skoler og daginstitutioner samt befolkningen generelt.	Forsvarsministeriet tager oplysningerne om, at Bevtøft Plantage og Tørning Mølle er velbesøgte til efterretning. Dette er justeret i miljøkonsekvensvurderingen. Det bemærkes i den forbindelse, at overskridelserne af Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier er mindre eller lig med 5 dB for de to områder.
23		Ønsker at flere rekreative områder skal indgå i miljøkonsekvensvurderingen.	10) Vi opholder os ofte udendørs i de rekreative områder Bevtøft Plantage samt Tørning Mølle/pamhule Skov- hele tunneldalsområdet. Vi oplever, at begge områder benyttes af mange. Vi mener at følgende rekreative områder også bør indgå i miljøkonsekvensvurderingen: <ul style="list-style-type: none"> • Vedsted Sø- hvor tusindvis af badegæster mv. kommer hvert år • Abkær Mose • Hjarup Mose • Fredshule • Området langs hærvejen • Vedbøl Sø 	Gennemsnitsstøjniveauerne (L_{DEN}) i følgende rekreative områder er: <ul style="list-style-type: none"> • Vedsted Sø: 50 – 55 dB • Abkær Mose: 50 – 55 dB • Hjarup Mose: mindre end 50 dB • Fredshule: mindre end 50 • Vedbøl Sø: 50 – 55 dB • Området langs Hærvejen: På en ca. 5 km lang strækning af Hærvejen umiddelbart øst for flyvestationen er støjniveauet op til 55 – 60 dB. På øvrige dele af Hærvejen er støjniveauet mindre end 55 dB Dette indarbejdes i Miljøkonsekvensvurderingen.
24	Arbejds miljø	Støjgener i arbejdssituationer.	13) Støj og arbejdsmiljø Den støj vi oplever med de nuværende fly, er meget generende og stressende i vores daglige arbejde. Vi oplever dagligt, at bliver afbrudt i samtaler f.eks ved flyafgange, opvarmning og motor afprøvninger. Vi har arbejde der kræver stor koncentration og opmærksomhed, som er svært at udfører på grund af støj (registreringer vedr. dyrevelfærd og fødevarer sikkerhed). Det er meget stressende og utilfredsstillende at gå og arbejde i den støj. Vi opfordre til der undersøges på hvilken påvirkning pludselig opstået støj har på folks helbred, trivsel og koncentration.	Arbejds miljølovgivningen opererer med en grænse for støjbelastning på 85 dB middelstøj over en 8 timers arbejdsdag. Niveauerne for maksimalstøj på Flyvestation Skrydstrup kan komme op over 85 dB i korte perioder. En overflyvning skal således være mere massiv eller mere støjende end overflyvningerne ved Flyvestation Skrydstrup, hvis flystøjen skal give et betydende støjbidrag til en 85 dB støjgrænse for middelstøj over en 8 timers arbejdsdag.. Endvidere foreskriver reglerne, at ingen må belastes med en maksimalværdi på over 137 dB., Dette vil kun forekomme tæt på flyene på flyvestationen, hvor personalet bærer høreværn. I forhold til flystøjen fra F-35 kampfly arbejder Forsvarsministeriet på at etablere en kompensationsmodel for de mest støjudsatte naboer til Flyvestation Skrydstrup.
25	Biologisk mangfoldighed, Naturtyper	Bekymring for fugle i området.	4) Der findes desuden et rigt fugleliv i vores fredede skov (rød glente, musvåger og ravne). Hvordan påvirkes biodiversiteten?	Spørgsmålet om hvorledes rød glente, musvåge og ravne vil blive påvirket af F-35-projektet har været forelagt Rambøll, der har gennemført væsentlighedsvurderingen for områdets habitatområder. Rambøll oplyser, at undersøgelser tyder på, at rovfugle kan vænne sig til overflyvning af militærfly, forstået på den måde, at rederne ikke forlades permanent i forbindelse med overflyvning, og at ynglesucces ikke falder væsentligt i efterfølgende år.
26		Fældning af skov, kan have negative konsekvenser, da	16) På side 94 i miljøkonsekvensvurderingen er anført, at: "Projektet medfører rydning af træer, men da der er tale om forholdsvis ung skov fra 1996 af eg og lærk, vurderes området	Rydningen af træer er allerede gennemført.

Nr.	Emne	Hovedlinje i spørgsmål	Hørings svar	Forsvarsministeriets besvarelse
		den kan huse bilag IV arter.	<p>ikke at huse bilag IV-arter og det vurderes derfor ikke, at rydningen vil påvirke bilag IV-arter. Vi gør opmærksom på, at der, på trods af, at der er tale om yngre skov, sagtens kan have indfundet sig Bilag IV-arter i området og det kan således ikke alene, ud fra skovens alder udelukkes, at der findes Bilag IV-arter som potentielt vil kunne påvirkes af projektet.</p> <p>16) Under punkt 7.1 nævnes at "effekten på biologisk mangfoldighed, naturtyper og arter vil blive vurderet i henhold til habitatdirektivets og fuglebeskyttelsesdirektivets anvisninger". Artsfredningsbekendtgørelsen omfatter vildtlevende og vildtvoksende dyr og planter i den danske natur, som ikke er optaget på Bilag IV i habitatdirektivet. Det påpeges derfor at der bør tages hensyn til disse arter, listet på bilag 1 og bilag 2 i artsfredningsbekendtgørelsen, og at effekten på biologisk mangfoldighed også vurderes ud fra førnævnte bekendtgørelse. Såfremt at der er risiko for direkte påvirkning af arterne på bilag 1 og bilag 2 i artsfredningsbekendtgørelsen, bør man benytte de korrekte afværgeforanstaltninger.</p>	<p>Forsvarsministeriets Ejendomsstyrelse havde forinden indhentet de nødvendige tilladelser vedrørende ophævelse af fredskovsplikten samt dispensation efter skovloven til anlæg af midlertidig adgangsvej. Den ansvarlige miljømyndighed angav i den forbindelse, at der ikke efter deres vurdering ville ske beskadigelse af plantearter eller yngle- eller rasteområder for de dyrearter, der fremgår af habitatdirektivets bilag IV. COWI oplyser, at arter omfattet af Artsfredningsbekendtgørelsens bilag er indbefattet i laget "fredede arter" på naturdata.dk, som er blevet brugt som en del af grundlaget for miljøvurderingen, ligesom miljøportalen, dof-basen osv. er anvendt.</p>
27		Nogle paddearter kan slå sig ned i de midlertidige vandhuler, der opstår i forbindelse med byggeprojektet. Disse vil formentlig gå til, når de midlertidige vandhuler sløjfes ved byggeriets fuldendelse.	<p>16) Der nævnes under punkt 7.3.2 at vurderingen af forekomst af Bilag-IV arter har taget udgangspunkt i rapporterne "Håndbog om arter på habitatdirektivets bilag IV" og "Overvågning af arter 2004-2011". Dette kan ikke udelukke forekomsten af padder i de omkringliggende søer. Det bør påpeges at padder har tendens til at vandre forholdsvis langt for at indtage nye ynglesteder. Under anlægsfasen vil der opstå mindre vandhuller på anlægsområdet på grund af gravning. Kolonisering af disse vandhuller med padder kan ikke udelukkes. Det bør derfor undersøges om der er forekomst af beskyttede padder i de nærliggende søer inden for 1 km, samt vurdere om der i anlægsfasen er behov for opsætning af paddehegn omkring søerne, såfremt der registreres en forekomst af paddearter på Bilag IV i habitatdirektivet eller bilag 1 i artsfredningsbekendtgørelsen.</p>	<p>Padder kommer typisk frem omkring marts-april og går i hi omkring september-oktober. Der er i princippet risiko for, at de kan indvandre til midlertidige vandhuller, der kan opstå i forbindelse med anlægsarbejdet. Det vil kræve en besigtigelse af de omkringliggende levesteder at afklare, hvor stor risikoen er. Dette kan udføres om foråret. Hvis der registreres padder, skal der indføres en procedure på byggepladsen om, at der i perioden marts til september skal udføres tilsyn med midlertidige vandhuller, og i tilfælde af padder vil disse blive flyttet til eksisterende vandhuller. Dette kræver underretning af EU-kommissionen. Ved pauser i byggeriet vil der blive opsat paddehegn. Forsvarsministeriets Ejendomsstyrelse vil generelt søge at undgå, at der opstår vandhuller i byggeområdet.</p>
28		I tvivl om hvorvidt støjpåvirkningen i de områder, hvor der er isfugle rent faktisk er uændrede efter indførelse af F-35 kampflyet.	<p>16) Fugle</p> <p>Forsvarsministeriet oplyser i sin høringsskrivelse, at den nye flytype fremover medføre ændrede flymønstre og støjforhold i området omkring Flyvestation Skrydstrup, ligesom det af væsentlighedsvurderingen fremgår, at udskiftningen af flytypen forventes at medføre "Større støjpåvirkning i forbindelse med de enkelte overflyvninger i en del situationer".</p> <p>Dog skriver man på side 107, afsnit 2 i miljøkonsekvensvurderingen, at når F-35 kampflyene afløser F-16 kampflyene, vil støjpåvirkningen være stort set uændret (Tabel 7-2), og det vurderes på den baggrund, at projektet ikke vil medføre en væsentlig påvirkning af isfugl". Argumentationen virker umiddelbart ikke til at give mening.</p>	<p>Rambøll har oplyst, at Tabel 7-2 er udtryk for de nuværende og kommende støjniveauer i henholdsvis habitatområde H81 og fuglebeskyttelsesområde F59. Her er maksimalstøjen beregnet for seks udvalgte punkter beregnet for alle de kombinationer af flyveje og flyveprofiler, der anvendes i flystøjsberegninger for henholdsvis F-16 og F-35 kampflyene. I to af punkterne er støjværdien fra F-35 kampfly størst, i to punkter er F-16 kampfly størst og i to punkter er niveauet det samme for de to kampflytyper. På den baggrund har Rambøll vurderet, at støjpåvirkningen samlet set vil være på samme niveau som tidligere, og at F-35-projektet derfor ikke vil påvirke isfugl væsentligt, da den også under de nuværende støjforhold er ynglefugl i Fuglebeskyttelsesområde F59.</p>
29		Bekymring for områdets fugle i vinterhalvåret og i yngleperioden.	<p>16) På side 8 i væsentlighedsvurderingen fremgår, at: "Forstyrrelser kan være kritiske på flere tidspunkter i løbet af årscyklus, men især i vinterhalvåret (oktober-marts) er fuglene sårbare". Det fremgår ikke tydeligt, om dette også gælder fuglene på udpegningsgrundlaget og det bemærkes, at fuglene normalt også vil være ekstra sårbare i yngletiden som for disse tre arter på udpegningsgrundlaget i F59 er hhv. marts-august (rød glente), maj-juli (hvepsevåge) og april-juli (isfugl).</p>	<p>Rambøll oplyser, at vinterhalvåret generelt kan være en kritisk periode for overvintrende fuglearter, særlig i strenge vintre, men sårbarheden vil afhænge af, hvilken art der specifikt er tale om. Hvepsevågen overvintrer i tropisk Afrika og vil således ikke berøres. For isfuglens vedkommende kan en streng vinter betyde, at vandløb og søer fryser til. Det kan gå hårdt ud over bestanden, men det vurderes af Rambøll, at støj spiller en ubetydelig rolle i den forbindelse. For rød glentes vedkommende kan en streng vinter betyde større vanskeligheder med at finde føde, hvilket kan medføre, at en del af bestanden trækker mod syd. Rambøll vurderer i den forbindelse, at støj spiller en ubetydelig rolle.</p> <p>Rambøll oplyser endvidere, at en række studier tyder på, at rovfugle reagerer på overflyvning med militærfly, men at der ikke er langtidseffekter i form af mindsket reproduktion. Det vil sige, at rederne fortsat benyttes, og der blev produceret flyvefærdige unger de steder, hvor der fandt overflyvning sted. Studierne er nærmere beskrevet i væsentlighedsvurderingen. For isfuglens vedkommende er der ikke fundet studier af støjpåvirkning i yngletiden, men idet den også under de nuværende støjforhold i området findes som ynglefugl, formodes det, at isfuglen også i fremtiden vil yngle i området med støjforhold på samme niveau.</p>

Nr.	Emne	Hovedlinje i spørgsmål	Hørings svar	Forsvarsministeriets besvarelse
30		<p>Jo flere gange fugle bliver forstyrret og forlader reden, jo mindre succes er der med reproduktion. Rambøll konkluderer, at mindre aktivitet med F-35 kampfly alt andet lige må føre til færre forstyrrelser, og dermed vil indebære at fugle forlader reden mindre, og at reproduktionen dermed øges. Der sås tvivl om denne konklusion.</p>	<p>16) På side 9 i væsentlighedsvurderingen nævnes, at studier viser, at der er en sammenhæng mellem antallet af gange hvor fuglene forlader reden og succes med reproduktion. Endvidere fremgår af væsentlighedsvurderingen, at der samlet set vil være et lavere antal starter og landinger med F35 og på baggrund heraf vurderes, at der ingen påvirkning til være af udpegningsgrundlaget for F59.</p> <p>Dertil står også på side 9, om graden af forstyrrelse som selve flytypen måtte forårsage, at: "Hertil kommer at kampflyets manøvreedygtighed er ringere end fx helikopterens, hvorfor flyveruten i mange tilfælde må forventes at være forudsigtelig til en vis grad - "Det er vanskeligt at vurdere, hvorvidt, der vil kunne ske tilvænnning til overflyvninger med kampfly". Vi opfordrer til, at det lavere antal landinger og starter bør vurderes sammen med evt. ændringer i støjforhold og flyvemønstre, samt at overgangsperioden, hvor begge typer af fly anvendes, beskrives lidt mere dybdegående i forhold til fx kumulative effekter.</p>	<p>Rambøll oplyser, at der er konkrete undersøgelser, der viser, at der kom flyvefærdige fugleunger på 34 ud af 38 redesteder for rovfugle, som blev overfløjet med militærfly, det år undersøgelsen foregik. Året før forsøget blev ungerne flyvefærdige på alle 38 redesteder. Yderligere viste studierne, at 21 ud af undersøgte 22 reder det pågældende år, også blev benyttet året efter. Rovfuglene kan derfor tilsyneladende vænne sig til overflyvende militærfly.</p> <p>Rambøll oplyser endvidere, at der i vurderingen er lagt til grund, at det forventede færre antal starter og landinger ved indførelse af den ny flytype alt andet lige også forventes at medføre færre forstyrrelser. I væsentlighedsvurderingen er vist de påregnede flyveruter i forbindelse med starter og landinger. Rambøll vurderer, at dette vil betyde, at der vil være gode muligheder for rovfuglene for at tilvænne sig flystøjen. Samlet set vurderes det på den baggrund, at der ikke vil være væsentlige påvirkninger i forhold til starter og landinger af F-35 kampfly, ej heller i forhold til eksisterende forhold.</p> <p>Rambøll oplyser endeligt i forhold til kumulative effekter, at det i væsentlighedsvurderingen er bemærket, at der ikke er kendskab til planer eller projekter, der kan forventes at medføre en påvirkning af de Natura 2000-områder, som potentielt kan blive påvirket i forbindelse med udskiftningen af Forsvarets kampfly og som dermed kan forårsage væsentlige kumulative påvirkninger. Der foreligger heller ikke oplysninger om andre forstyrrelser end de, der følger af kampflyenes aktiviteter.</p>
31		<p>Der kan findes uregistrerede § 3 områder i projektområdet.</p>	<p>16) På side 94, 3. afsnit, nævnes at der ifølge Danmarks Miljøportal ikke findes § 3-områder inden for eller i umiddelbar nærhed af projektområder. Registreringen på Miljøportalen er udelukkende vejledende, hvorfor en screening af miljøportalen bør følges op med en screening af luftfotos, evt. feltbesigtigelser eller dialog med kommunen for at klarlægge om der er områder der endnu ikke fremgår af Miljøportalen.</p>	<p>COWI oplyser, at der er taget højde for, at registreringen på Miljøportalen kun er vejledende, hvorfor man har screenet luftfotos af projektområdet.</p>
32	<p><u>Jordarealer og jordbund samt grund- og overfladevand</u></p>	<p>Der er oplysninger om grundvand og jord, jordarbejder og LAR-løsninger, som ikke er beskrevet eller som kun er kort beskrevet. Der mangler endvidere oplysninger om forseglingen af forurenede jord.</p>	<p>16) Det konstateres, at en række forhold, herunder den aktuelle forurening af jord- og grundvand i projektområdet, jordarbejder og udformning og lokalisering af LAR løsninger, er enten ikke – eller meget summarisk – beskrevet i udkastet. Det er ikke klart, om oplysninger og vurderinger er undladt, fordi de betragtes som klassificerede. Derfor kommenteres med det udgangspunkt, at klassifikation af oplysninger som fortrolige kun vil være relevant for få miljøoplysninger.</p> <p>I afsnittet [om jordarealer og jordbund] er det afsluttende konkluderet, at "etablering af F-35 komplekset vil medføre forbedringer i forhold til flyvestationens påvirkning af vandmiljøet" som følge af en væsentlig reduktion af processpildevand, som ledes til renseanlæg og etablering af LAR løsninger. Det bemærkes, at det er vanskeligt at vurdere, om dette er en rigtig konklusion.</p> <p>Det kan antages, at det er rigtigt, at løsningerne vil være til fordel for vandmiljøet i de 2 målsatte vandløb, hvortil regnvand fra tage, pladser mv hidtil er tilledt.</p> <p>Omvendt er der meget sparsomme oplysninger i udkastet til miljøkonsekvensvurderingen om den eksisterende forureningsbelastning af grundvandet og om indholdet af kemikalier i det vand, der vil blive nedsivet i de (lidt summarisk beskrevne) LAR løsninger i projektet og den heraf følgende risiko for (yderligere) forurening af grundvandet.</p> <p>Side 19 Det er meget kort beskrevet, at det antages, at der kan være forurening som følge af tidligere aktiviteter – og, at det derfor kan være (lettere) forurenede jord fra gravearbejderne i</p>	<p>Der er i 2018 udarbejdet omfattende undersøgelser af jord- og grundvandsforurening i den sydvestlige del af flyvestationen, hvor F-35 komplekset etableres. Undersøgelserne indgår i miljøkonsekvensvurderingen, som klassificeret bilag, og der pågår pt. supplerende forureningsundersøgelser. Resultaterne af undersøgelserne anvendes i den jordhåndteringsplan og risikovurdering, der vil blive udarbejdet forud for etablering af støjvolden. Forsvarsministeriets Ejendomsstyrelse vil inddrage relevante myndigheder (region og kommune) for at sikre, at der bliver foretaget de nødvendige forholdsregler til beskyttelse af grundvandet.</p> <p>Med hensyn til bemærkningerne vedrørende oplysninger om LAR-løsninger og eksisterende forureningsbelastning kan det supplerende oplyses, at Forsvarsministeriets Ejendomsstyrelse vil søge om tilladelse til nedsivning af overfladevand efter de almindelige regler herfor.</p> <p>Forsvarsministeriets Ejendomsstyrelse vil i dialog med Miljøstyrelsen sikre, at de hensyn, der normalt gælder på for jord- og grundvandsområdet, varetages på betryggende vis.</p>

Nr.	Emne	Hovedlinje i spørgsmål	Høringsvar	Forsvarsministeriets besvarelse
			<p>projektet, der vil blive anvendt i f.eks. etablering af støjvolde.</p> <p>At der ikke er mere præcise oplysninger om omfang og karakter af den meget sandsynlige jord- og grundvandsforurening i området, gør det meget vanskeligt at vurdere hvilke risici, der vil være forbundet med håndtering af jorden i projektområdet – og om de kort nævnte ”tiltag til sikring mod forurening af jord- og grundvand” vil være adækvate.</p> <p>Side 51</p> <p>Det fremgår, at det vurderes, at ”der ikke er nogen væsentlige mangler i forhold til kortlægning af eksisterende forhold mv fsva andre forhold end støjs påvirkning af mennesker, herunder børn”.</p> <p>Det er vanskeligt at vurdere, om der faktisk ikke er væsentlige mangler i det eksisterende datagrundlag mv, men MST har som angivet ovenfor konstateret, at oplysninger i udkastet til miljøkonsekvensvurderingen om eksisterende jord- og grundvandsforurening og eventuel forurening i det vand, der skal håndteres i LAR løsninger er mangelfulde – og, at dette indebærer, at det er meget vanskeligt at vurdere, om evt. forureningsrisici faktisk vil blive håndteret adækvat.</p> <p>Side 117</p> <p>Det fremgår, at ”vand vil blive vurderet i forhold til påvirkning af grundvand som følge af nedsivning”, fsva risici for særligt grundvandsforurening som følge af jordarbejder forudsættes dette vurderet og håndteret i en jordhåndteringsplan. Det nævnes også i dette afsnit, at (evt.) kraftigt forurenede materialer afdækkes med tæt membran, og de lettere forurenende materialer indbygges og afdækkes med miljønet og mindst 0,5 m rene materialer. Det er derimod ikke beskrevet, hvorledes dette tænkes at kunne være en varig sikring mod grundvandsforurening, og dermed sikring mod en fremtidig forringelse af grundvandsforekomsterne i området.</p> <p>MST må konstatere, at dette afsnit formentligt skal læses sådan, at disse risikovurderinger og beslutninger om håndtering af evt. grundvandsforureningsrisici vil blive gennemført hhv. truffet efter udarbejdelse af miljøkonsekvensvurderingen. I hvert tilfælde er der ikke oplysninger om indholdet af kemiske stoffer, ud over det stof, der p.t. anvendes og også fremover forventes anvendt til afisning – Aviform, - i det vand, der vil blive nedsivet – eller i den jord, der forventes anvendt i støjvolde mv.</p> <p>Med andre ord – MST vurderer umiddelbart, at det formentligt ikke er hensigten, at miljøkonsekvensvurderingen skal redegøre for disse forhold.</p> <p>Side 123-125</p> <p>Under overskriften ”Regnvand” beskrives den planlagte håndtering af vand fra tage, befæstede arealer mv i LAR løsninger - og i den sammenhæng det forventede indhold af forurenende stoffer. Beskrivelsen af de forurenende stoffer er dog reelt begrænset til at oplyse om afisningsmidlet Aviform og oplysning om, at overfladevand fra tage og andre befæstede arealer ikke indeholder andre stoffer ”end hvad der sædvanligvis forekommer” og, at der kan forekomme ”olie og suspenderet stof” fra parkeringsplader og veje.</p> <p>Det er MSTs vurdering, at den samlede potentielle grundvandsforurening fra LAR løsninger er utilstrækkeligt belyst i udkast til miljøkonsekvensvurdering. Som nævnt ovenfor er det muligvis heller ikke hensigten, at disse risici og håndteringen af dem skal beskrives i udkastet?</p>	

Nr.	Emne	Hovedlinje i spørgsmål	Hørings svar	Forsvarsministeriets besvarelse
			<p>Det skal fremhæves, at der skal gennemføres en vurdering af LAR-løsningernes og jordhåndteringens mulige påvirkning af de målsatte grundvandsforekomsters kemiske tilstand – og at det er udgangspunktet, at det skal sikres, at disse aktiviteter/anlæg ikke indebærer en forringelse af grundvandforekomsternes tilstand.</p> <p>Som nævnt ovenfor – i første kommentar - kan det antages, at LAR-løsningerne vil være til fordel for vandmiljøet i de 2 målsatte vandløb, hvortil tag- og pladsvand mv hidtil er tilledt. Det vurderes således, at der ikke vil være risiko for, at LAR-løsningerne vil forringe den eksisterende tilstand eller risiko for at forhindre fremtidig mål opfyldelse i ovennævnte målsatte vandområder. Der udestår imidlertid fortsat en beskrivelse og vurdering af eventuelle påvirkninger af de målsatte vandløb som følge af jordarbejderne i området. Som nævnt ovenfor antager MST, at det er hensigten, at det vil blive gennemført i anden sammenhæng? TO – forholdene er ikke belyst i det meget foreløbige udkast til forslag til anlægslov for ændringer på Skrydstrup Flyveplads, Forsvarsministeriet har sendt i høring hos berørte ministerier, herunder MFVM primo august 2019.</p>	
33		<p>Det fremgår ikke om, der ligger indsatser for nitratfølsomme områder, områder med særlige drikkevandsindsatser og indsatsområder med hensyn til nitrat.</p>	<p>16) Side 14. Det er nævnt, at F-35 området er beliggende i et OSD område, et nitratfølsomt område (NFI) og inden for et indsatsområde mht. nitrat. Det fremgår ikke af udkast til miljøkonsekvensvurderingen, hvorvidt der ligger indsatser i området.</p>	<p>Området er omfattet af indsatsplan for sikring af grundvandsressourcen i Bevtøft-Skovby området fra 2016. Flyvestationen ligger i oplandet til Over Jerstal Vandværk. Det fremgår af indsatsplanen, at grundvandet er yderst sårbart overfor nedsivende stoffer på grund af et relativt tyndt lerdæklag eller huller i leret. Området har en kompleks geologi, og der bør udvises forsigtighed med at anvende pesticider og andre miljøfremmede stoffer af hensyn til grundvandet.</p> <p>Dette vil indgå i risikovurderinger i forhold til jordvolde, nedsivning etc. således at ændringer indenfor indsatsområdet varetages som angivet i lovgivningen. Forsvarsministeriets Ejendomsstyrelse vil inddrage de relevante myndigheder for at sikre, at de hensyn, der normalt gælder på grundvandsområdet, varetages på betryggende vis.</p>
34		<p>Der mangler oplysninger om målsatte vandforekomster.</p>	<p>16) Der mangler oplysninger om, hvilke målsatte vandforekomster (vandforekomster omfattet af vandplanlægningen), der kan eller vil blive berørt af det samlede projekt. Det drejer sig om: Grundvandsforekomsterne DK_1_456_243 (regional forekomst med god kemisk tilstand og god kvantitativ tilstand) DK_1_456_246 (dyb forekomst med god kemisk tilstand og god kvantitativ tilstand) DK_1_10_456_204 (dyb forekomst med god kemisk tilstand og god kvantitativ tilstand) DK_1_456_230 (regional forekomst med god kemisk tilstand og god kvantitativ tilstand) Og to målsatte vandløb i den øvre del af Ribe Å-systemet: Vandområde o82236_i Gabøl Bæk (forekomsten har miljømålet god tilstand, den økologiske tilstand er moderat, den kemiske tilstand er ukendt) Vandområde o8236_h_x (forekomsten har miljømålet god tilstand, den økologiske tilstand er moderat, den kemiske tilstand er ukendt)</p>	<p>Oplysninger om grundvandsforekomster og målsatte vandløb tilføjes i miljøkonsekvensvurderingen afsnit 9.3.1 (grundvand) og 9.3.3 (vandløb).</p>
35		<p>Der mangler oplysninger om overvågning af en række forhold vedrørende jord og vand.</p>	<p>16) Det fremgår, at der foreslås ikke overvågning af de miljømæssige konsekvenser af jordarbejderne og etablering af støjvolde mv, det oplyses blot, at forhold vedrørende forurenede jord vil "indgå som en del af anlægsloven – og overvågning vil reguleres heraf samt via tilladelser til håndtering af forurenede jord". Det er ikke entydigt, om dette indebærer, at der vil være overvågning – eller måske over-</p>	<p>Det er korrekt, at der ikke i miljøkonsekvensvurderingen rapporten er taget stilling til spørgsmålet om overvågning. Dette sker i forbindelse med udarbejdelse af jordhåndteringsplan og risikovurdering. Forsvarsministeriets Ejendomsstyrelse vil i dialog med Miljøstyrelsen sikre, at de hensyn, der normalt gælder på for jord- og grundvandsområdet, varetages på betryggende vis.</p>

Nr.	Emne	Hovedlinje i spørgsmål	Hørings svar	Forsvarsministeriets besvarelse
			<p>vågning – eller ingen overvågning?</p> <p>Det fremgår, at der ikke vil være afværgeforanstaltning eller overvågning mht. vandmiljøet ud over vilkår i miljøgodkendelsen til sikring af driften af inddampningsanlægget. Som allerede nævnt ovenfor, er det som følgende af de manglefulde oplysninger om eksisterende jordforureninger i området svært at vurdere, om dette kan anses for en tilstrækkelig håndtering af eventuelle risici for grundvandsforurening forbundet med LAR løsningerne – og fsva også jordarbejderne i projektet</p>	
36		Der mangler beskrivelse af gældende regler. Forslag til supplerende tekst om emnet.	<p>16) Side 118</p> <p>Der mangler en beskrivelse af den bindende vandplanlægning i lov om vandplanlægning og bekendtgørelser efter loven - og betydningen heraf for gennemførelse af de dele af det samlede projekt, der kan berøre målsatte (beskyttede) vandforekomster i og ved projektområdet, se også første kommentar til afsnit 2.2. Vand om hvilke vandforekomster, der berøres af projektet.</p> <p>Forslag til supplerende tekst til afsnittet: Lov om vandplanlægning gennemfører væsentlige dele af vandrammedirektivet. Direktivets overordnede formål er at fastlægge en ramme for beskyttelse af vandløb og søer, overgangsvande, kystvande og grundvand, som:</p> <p>forebygger yderligere forringelse og beskytter og forbedrer vandøkosystemernes tilstand, fremmer bæredygtig vandanvendelse, sigter mod en udvidet beskyttelse og forbedring af vandmiljøet, sikrer en progressiv reduktion af forureningen af grundvandet og forhindrer en yderligere forurening heraf og bidrager til at afbøde virkningerne af oversvømmelse.</p> <p>Lov om vandplanlægning gennemfører væsentlige dele af direktivet, herunder direktivets krav til fastlæggelse af vandområdedistrikter, udpegning af vandområdemyndighed(er) og gennemførelse af den bindende vandplanlægning for de vandforekomster, der er omfattet af lovgivningen. I medfør af loven er der gennemført en statslig vandplanlægning, som senest er udmøntet i vandplanlægningen for 2.den planperiode (2015-2021). Indholdet af vandplanlægningen er beskrevet i vandområdeplanerne for hvert af Danmarks fire vandområdedistrikter. Vandplanlægningen skal sikre, at målet om "god tilstand" i alle omfattede vandforekomster opnås og fastholdes ultimo 2015. For de vandforekomster, hvor dette ikke har været muligt, er målopfyldelse udskudt til ultimo 2021 eller senere.</p> <p>Dette projekt forventes ikke at påvirke kystvande eller søer, der er målsat og omfattet af vandplanlægningen, der beskrives og vurderes således alene mulige påvirkninger af de målsatte vandløb [indsæt vandløb] og grundvandsforekomsterne [indsæt forekomster]</p>	Forslaget til supplerende tekst indarbejdes i miljøkonsekvensvurderingen.
37		Der mangler beskrivelse af miljøplads.	<p>16) Side 121</p> <p>Det fremgår, at der foreligger tilladelse fra juni 2016 til nedsivning af tagvand og pladsvand fra "miljøpladsen". Det fremgår imidlertid ikke, hvad der foregår på denne "miljøplads" – og om - og i givet fald hvordan, - der ved meddelelse af denne tilladelse er taget stilling til risici for grundvandsforekomsterne i området.</p>	<p>Den fælles affaldscentral - miljøpladsen - har oplag af: elektronik, kabler, jern, deponi, aluminium, dæk, stort og småt brændbart, kølemøbler, betonrester, trykimprægneret træ, PVC, asbest, forurenede jord, papir, pap, plast, lysstofrør, malingrester, spildolie og olieemulsion, batterier og akkumulatorer, diverse flydende farligt affald.</p> <p>På miljøpladsen modtages, sorteres og bortskaffes affald.</p> <p>Der er fire overdækkede bygninger, der alle er med høj kant ved gulv, der således fungerer som opsamlingsbassin. Der er pumpeump i hver bygning. I bygningerne opbevares de mindre containere med affald. Større containere er placeret udenfor. Pladsen er belagt med SF- sten.</p> <p>Haderslev Kommune har givet nedsivningstilladelse i 2016, hvor der er udført en miljømæssig vurdering.</p>

Nr.	Emne	Hovedlinje i spørgsmål	Høringssvar	Forsvarsministeriets besvarelse
38		Bekymring for brug af Aviform.	16) Det bemærkes i denne sammenhæng, at der ifølge udkast til miljøkonsekvensvurderingen er regnet med et væsentlig forbrug af dels Aviform-granulat og dels af salt. MST vurderer, at især salt kan udgøre en risiko for grundvandsforekomsternes kemiske tilstand.	Med hensyn til anvendelsen af Aviform kan det oplyses, at Haderslev Kommune den 3. april 2019 har meddelt tilladelse til nedsivning fra startbane på Flyvestation Skrydstrup. Overfladevandet nedsives via nedsivningsgrøfter og græsareal. Afgørelsen omfatter tilladelse efter Miljøbeskyttelseslovens § 19 og Spildevandsbekendtgørelsens § 38. I tilladelsen er der taget udgangspunkt i, at der anvendes AVIFORM L 50, MS-6043 (væske) og AVIFORM SOLID (granulat). I tilladelsen er det vurderet, at nedsivning af overfladevandet fra startbanen ikke vil udgøre en trussel mod grundvandsressourcen i området. Overfladevandet vurderes ikke at medføre tilførsel af organisk materiale eller potentielt forurenende stoffer til grundvandsressourcen i betydende mængder. Der er ikke foretaget en risikovurdering af anvendelsen af salt til glatførebekæmpelse. I forhold til risiko for forurening af grundvandet ved saltning henvises til rapporten Risiko for forurening af grundvandet ved forskellige typer glatførebekæmpelse, Miljøstyrelsen, 2013. Af konklusionen heri fremgår at: "Der er kun få dokumenterede danske tilfælde, hvor vejsalt alene er årsagen til kloridkoncentrationer i grundvand over 250 mg/l (drikkevandskriteriet). Disse tilfælde er typisk meget tæt på store veje, hvor der kan dannes faner med høje kloridkoncentrationer. I visse områder, især i Storkøbenhavn, kan lokale forhold med flere kilder til klorid i grundvandet betyde, at bidraget af klorid fra vejsalt fremover bliver problematisk." Eventuel yderligere vurdering kan udføres i forbindelse med ansøgning om nedsivning.
39	Luft	Sundheds- og sikkerhedsaspekter ved brændstofdampe.	1) 2.4 side 20 sidste afsnit – håndtering af brændstof der ved tankning vil udsende mættede brændstofdampe i en mængde der er farlige for sundhed og brand. Dampe opblandet med omgivende luft er meget brandfarlig, dampene er tungere end luften 1) 3.2.5 side 134 påfyldning af brændstof. Bør undersøges nærmere både af hensyn til medarbejdernes sundhed – malersyndrom og brandsikkerheden der ikke bør overses. 1) 10.5.1 side 134 Diffuse emissioner fra tankanlæg. Det er tvivlsomt beregnings resultat – er meget højere, kontrol heraf vil være godt.	Forsvaret er opmærksom på både brand- og sundhedsfaren ved brændstofdampe samt deres vægtfylde. På F-35 er den luft, der er i tankene begrænset i oxygenindhold (under 10 %) med fokus på brandsikkerhed. Området vil blive zoneklassificeret derefter og nødvendige værne-midler vil blive benyttet. Der vil blive tanket i faciliteter, som naturligt ventileres hurtigt. Alternativt er der mekanisk ventilation til at håndtere dette. Der arbejdes i øvrigt i henhold til gældende arbejdsmiljøregler. I forbindelse med bygge- og anlægsprojektets igangværende projekteringsfase, foretages en ATEX vurdering (identifikation, klassifikation og afmærkning af eksplosionsfarlige områder). Formålet med denne ATEX vurdering er en undersøgelse af, hvilke brandfarlige væsker og gasser, der forventes oplagt og anvendt i driftsperioden, samt i forlængelse heraf fastlægge krav til zoneklassificering herunder krav til de tekniske installationer.
40		For at reducere støvgener i anlægsfasen foreslås i miljøkonsekvensvurderingen at begrænse støvgener, ved at indføre en hastighedsbegrænsning på 20 kilometer i timen på. Ifølge høringssvaret bør der anvendes forskellige begrænsninger.	1) 2.8 side 23 Luft og klima Evt. hastighedsbegrænsning til 20 km/h. Bør undlades og i stedet indføres forskellige begrænsninger.	Hastighedsbegrænsning på 20 km/t er ikke det eneste tiltag til begrænsning af støvbekæmpelse under anlægsarbejdet. Det skyldes, at støv i lighed med andre løse objekter beskadiger fly, da de kan blive suget ind i motoren. Da arbejdet foregår på en flyvestation nær det operative område, skal entreprenøren være opmærksom på at forhindre løst plastik/byggematerialer og støv i at blive ført med vinden og ind over flyfeltet. Der skal støvbekæmpes i et omfang, så der ikke forekommer synligt støv i luften, og der skal i den forbindelse forstøves eller vandes efter behov. Dette vil tillige afhjælpe eventuelle støvgener hos naboer.
41		Der er fejlagtige oplysninger i miljøkonsekvensvurderingen ang. anvendelse af brændstof.	1) 10.5.1 side 136 Deposition - 2.000 l jetfuel/fly er alt for høj beregning. 10.000 m3 er alt for høj. Det vil svare til en normal flyvedag ca. 50 m3, det lugter ikke godt	De anførte oplysninger har vist sig at være forkerte, hvorfor miljøkonsekvensvurderingen er tilrettet som følger: For projektscenariet gælder følgende: I forbindelse med opstartsfasen frem til take-off, der tager ca. 30 min., vurderes det, at der vil være et brændstofforbrug på ca. 624 liter. Efter lan-

Nr.	Emne	Hovedlinje i spørgsmål	Høringssvar	Forsvarsministeriets besvarelse
				ding i forbindelse med taxi og nedlukning af fly/motor, der tager ca. 10 min, vurderes det, at der vil være et brændstofforbrug på ca. 236 liter. Totalt set giver dette et forbrug på ca. 860 liter pr. fly og ca. 17 m ³ på hverdage med 2 flyvepas á 10 fly. Brændstofforbrug i forbindelse med take-off og landing er tilføjet tabel 10-3 i miljøkonsekvensvurderingen med en bemærkning.
42		Lugtgener fra brandøvelser.	4) Når der holdes brandøvelse på Flyvestationen og vindretningen er i øst så har vi lugten af afbrændingen hen over ejendommen, hvordan påvirkes vi på sigt at dette?	<p>Hvis der opstår brand på flyvestationer skal personalet være rustet til at håndtere det, hvorfor brandøvelser er nødvendige. F-35-projektet ændrer ikke på frekvensen af brandøvelser eller placeringen af brandøvelsespladsen.</p> <p>Det søges at skåne tredjemand mest muligt. I Fighter Wings lokale instruks vedr. brandøvelser står der bl.a.: "Anlægget må ikke bruges hvis røgfanen kan genere flyvestationens naboer og wingens egne aktiviteter."</p> <p>Dette udmøntes bl.a. ved, at brandøvelserne aflyses, hvis der er mere end jævn til frisk vind uanset vindretning. Herudover tages der særligt hensyn til en løsdriftsstald, der er placeret 800 m fra øvelsespladsen.</p> <p>Information om brandøvelserne vil evt. kunne omfattes af SMS service.</p>
43		Lugtgener fra flybrændstof.	<p>13) Vi oplever ofte lugt af flybrændstof, der er meget kvalm og så slem at vi vælger at gå ind.</p> <p>4) Ligeledes af benzin osen fra F-16/F-35 flyene, når de flyver over os.</p>	<p>Det forventes, at lugtgenerne fra flybrændstof vil være mindre fremover, idet F-35-komplekset er længere væk fra de omkringliggende boliger under opstartsprocessen end situationen i dag med F-16 kampflyet. Flyene er endvidere placeret inde i F-35 komplekset bag støjvolden under opstarten.</p> <p>Det nye F-35 kompleks i den sydvestlige del af flyvestationen vil også indeholde afvisningsberedskabet. Lugtgenerne fra afvisningsberedskabet i forhold til den nuværende placering vil derfor blive reduceret.</p>
44	<u>Materielle goder</u>	Kan ejendomme udvides og udbygges, når de ligger i støjkonsekvenszonen?	4) Med placeringen at vores ejendom må der udvides/udbygges når nye overtager? Kan Flyvestationen gøre indsigelser?	<p>Implementering af støjkonsekvenszonen varetages i henhold til planloven af kommunen. I støjkonsekvenszonen er det eksempelvis tilladt at bygge til (f.eks. udestue, øge boligens areal etc.), så længe antallet af "boligenheder" ikke øges. Det er således ikke tilladt at opdele en bolig i flere boligenheder, men alene at udvide en eksisterende bolig. Der må ikke ske ændret anvendelse af ejendommen uden tilladelse fra kommunen.</p> <p>Støjkonsekvenszonen for den gældende miljøgodkendelse fra 1999 er indarbejdet i kommuneplanen, men støjkonsekvenszonen afledt af den kommende anlægslov er endnu ikke indarbejdet i kommuneplanen.</p>
45		Har NATO-aktiviteter på Flyvestation Skrydstrup positive eller negative effekter på materielle goder?	7) 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.	<p>Miljøkonsekvensvurderingen for ændring af Flyvestation Skrydstrup er udarbejdet som følge af F-35 kampfly anskaffelsen. Der er dog i forudsætningerne for flystøjsberegningerne taget højde for, at gæstende fly, herunder NATO tankfly, kan operere fra Flyvestation Skrydstrup. Dermed indgår støjbidraget fra gæstende fly i det samlede støjbillede, der udgør grundlaget for den kommende kompensationsordning.</p> <p>Overgangen til F-35 kampfly er i miljøkonsekvensvurderingen vurderet til at kunne generere positiv effekt på beskæftigelsen, både direkte samt indirekte via følgeerhverv. NATO-samarbejdet kan tænkes at give en tilsvarende effekt.</p> <p>Det har ikke været muligt at finde studier, der belyser flystøj fra kampflys indvirkning på huspriser i små samfund. De studier der er udarbejdet omhandler civil flytrafik. COWI har gennemgået 44 undersøgelser af flystøjs indvirkning på boligpriser og på den baggrund udvalgt 16</p>

Nr.	Emne	Hovedlinje i spørgsmål	Hørings svar	Forsvarsministeriets besvarelse
46		Støjkonsekvenszonen og udvikling af landsbyer og landområder.	7) Støjkonsekvensområdet omkring Flyvestation Skrydstrup forventes fremadrettet øget i udbredelse, hvilket kan have konsekvenser for udviklingen af landsbyer og landområder.	undersøgelser, der skønnes særligt relevante for Flyvestation Skrydstrup. Resultaterne herfra kan dog ikke direkte overføres til området omkring Flyvestation Skrydstrup.
47		Miljøkonsekvensvurderingen er utilstrækkelig hvad angår fald i boligpriser.	<p>7) 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. 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.</p> <p>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.</p> <p>Samlet må vi konkludere, at det ikke er belyst om de særlige regler for formulering af miljøkrav, høje maksimumstøjværdier, højere støjniveauer, Nato-forpligtelser samt støjkonsekvenszoner kan have en kumulativ negativ effekt på befolknings sundhed og materielle goder.</p> <p>9) Som husejer i et tyndt befolket område er prisen på huse i forvejen lav, særligt efter skolesammenlægningerne, som har gjort det mindre attraktivt at bo i yderområderne. Jeg formoder, at der med de nye fly og støjgener vil være yderligere et prisfald i huspriserne, forventeligt på op mod 20 % - vil der være nogen kompensation for det? Opfordrer til at borgerne bliver kompenseret for fald i værdi af deres ejendomme.</p> <p>12) Det bør undersøges bedre hvordan flystøj fra F35 har indflydelse på huspriserne i området for Flyvestation Skrydstrup. På Bjergvang er husene gået fra millionværdi til 0 værdi. Et hus er blevet vurderet til en pris på 500.000 kr. beskeden til husejeren var at huset måske kan sælges til denne pris om 10 til 15 år. Som det ser ud nu, er vi stavnsbundne til vores huse og er reelt set uden midler, da vores huse ikke har nogen værdi. Den opsparing vi har i vores ejendom, er væk. Huslån kan ikke lægges om da vores huse ikke mere har nogen værdi, på grund af F35 kampfly. Det fremgår ikke af miljøkonsekvensvurderingen at priserne på fast ejendom er faldet i det omfang og at det har store konsekvenser for de husejere, det har ramt i området.</p>	<p>Det har ikke har været muligt at finde studier, der belyser flystøj fra kampflys indvirkning på huspriser i små samfund. De studier der er udarbejdet omhandler civil flytrafik. COWI har gennemgået 44 undersøgelser af flystøjs indvirkning på boligpriser og på den baggrund udvalgt 16 undersøgelser, der skønnes særligt relevante for Flyvestation Skrydstrup. Resultaterne herfra kan dog ikke direkte overføres til området omkring Flyvestation Skrydstrup.</p> <p>I forhold til flystøjen fra F-35 kampfly arbejder Forsvarsministeriet på at etablere en kompensationsmodel for de mest støjudsatte naboer til Flyvestation Skrydstrup.</p>
48	Overvågning og håndhævelse	Vil TDENL værdien fortsat blive anvendt som kontrolværdi. Forvaltning af flystøjsovervågningssystemet samt regulering af tilsyn og klageadgang.	7) 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 støjbelast-	Flyvestation Skrydstrup skal overholde de forudsætninger, der ligger til grund for flystøjsberegningerne fra april 2019, , når der udstedes en ny bekendtgørelse om støj fra Flyvestation Skrydstrup i forbindelse med den kommende anlægslov.. Der etableres et flystøjovervågningssystem, der forventes klar i 2020. For den enkelte flyvning forventes flystøjovervågningssystemet at vise, hvor flyet har fløjet, og hvor meget det har støjet ved et antal målestationer. Systemet er blandt andet inspireret af et lignende system i Kastrup Lufthavn.

Nr.	Emne	Hovedlinje i spørgsmål	Hørings svar	Forsvarsministeriets besvarelse
			<p>ningen fra Flyvestation Skrydstrup.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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?</p> <p>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 behandlet i anlægsloven.</p>	<p>TDENL metoden vil fortsat blive anvendt som kontrolværdi og vil blive reguleret i den kommende bekendtgørelse om flystøj på Flyvestation Skrydstrup.</p> <p>I den kommende bekendtgørelse om flystøj fra Flyvestation Skrydstrup vil tilsyn og klageadgang blive reguleret. Bekendtgørelsen vil senere på året blive sendt i offentlig høring sammen med anlægsloven.</p>
49	Kompensation		<p>5) Det fremgår af det fremsendte, at forsvaret vil kompensere de boligejere, der er mest udsatte for støjbelastning som følge af flyvninger. Aabenraa Kommune forventer, at alle borgere i den nordlige del af kommunen, der er støjbelastede som følge af udvidelsen, vil blive omfattet af kompensationsordningen</p> <p>6) Haderslev Byråd anmoder Folketinget om at minimere og kompensere for miljøkonsekvenserne. Supplerende opfordrer Haderslev Byråd Folketinget til at kompensationsordningen for støj udformes sådan, at der undgås en deling af landsbyer</p> <p>Rapporten er bilagt et af Cowi udarbejdet notat om flystøjs indvirkning på børns sundhed og trivsel, men der er i miljøkonsekvensvurderingens kapitel 6 ikke foretaget opgørelser over skoler, børnehaver og andre lignende støjfølsomme funktioner, som belastes med støjniveauer over de vejledende støjgrænser. Kommunen finder det derfor relevant, at det i sammenhæng med kompensationsordningen søges afdækket, hvorvidt projektet efterlader behov for støjsikring af skoler og institutioner med mere, idet vi understreger betydningen af fokus på at begrænse maksimal flystøjbidrag. Haderslev Byråd skal opfordre til, at norske undersøgelser omkring børns sundhed, når de udsættes for støj fra kampfly så som F-35, inddrages i miljøkonsekvensvurderingen der alene er baseret på litteraturstudier om påvirkning af børn i forbindelse med støj fra civil luftfart.</p> <p>7) Miljøkonsekvensvurderingen og Forsvarsministeriets støjberegninger tager udgangspunkt i miljøstyrelsens vejledning "Støj fra flyvepladser" Denne vejledning beskriver ikke de</p>	<p>I forhold til flystøjen fra F-35 kampfly arbejder Forsvarsministeriet på at etablere en kompensationsmodel for de mest støjudsatte naboer til Flyvestation Skrydstrup.</p>

Nr.	Emne	Hovedlinje i spørgsmål	Hørings svar	Forsvarsministeriets besvarelse
			<p>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. Vi mener, at der i den kommende kompensationsmodel bør tages udgangspunkt i såvel maksimumstøjværdier samt LDEN-værdien.</p> <p>7) Samlet kan de særlige regler for formulering af miljøkrav, høje maksimumstøjværdier, respekt krav 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.</p> <p>7) 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.</p> <p>7) 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 EI-selskabernes modeller inddrages.</p> <p>11) Aller helst ville vi gerne blive boende i vores hus mange år frem, som vi oprindeligt planlagde, da vi købte det. Vi har dog meget svært ved at se, at det vil være realistisk på sigt. Støjdæmpning vil muligvis være en form for løsning. Om man kan dæmpe støj, så støjniveauet ændres fra 101 decibel i forbindelse med natflyvning og ned til under 80 decibel skal vi ikke kunne sige. Vi kan dog se, at vi vil være tvunget til at opholde os inden døre i forbindelse med flyvning, da det ikke – særligt når de lægger an til landing – vil være holdbart at være udendørs. Flyvningen foregår alle hverdage + mindst 1 gang pr uge, når de laver afværgeflyvning. Det er bestemt ikke for at sidde inden døre, at vi har valgt et hus på landet. Støjdæmpning vil heller ikke ændre ved det faktum, at vores hus vil miste i værdi og bliver meget svært at sælge.</p> <p>Når ikke det kan være anderledes, så vil vi allerhelst bare gerne kompenseres på den måde, at vi kan fraflytte vores hus uden økonomisk tab. Den øgede støj vil uden tvivl betyde, at vi er nødt til at fraflytte vores drømmehus af hensyn til helbredet.</p> <p>Vi risikerer at blive stavnsbundne til vores hus.</p> <p>- Opkøb vores hus, så vi kan fraflytte uden økonomisk tab, og starte forfra et nyt sted.</p> <p>14) Det fremgår af det fremsendte, at Forsvaret vil kompensere de boligejere, der er mest udsatte for en ekstra støjbelastning. Tønder Kommune forventer, at også borgere i den nordøstlige del af kommunen vil blive fuldt kompenseret efter den ordning, som vil blive udarbejdet med en kompensationsmodel.</p>	
50	Diverse	Haderslev Kommune ønsker fortsat dialog om bl.a. F-35 projektets anlægsfase.	6) Det skal afslutningsvis nævnes, at kommunen tidligere er fremkommet med bemærkninger til afgrænsningen af miljøkonsekvensvurderingen, herunder bemærkninger i relation til dels projektets betydning for afledning af spildevand, dels de grundvandsmæssige aspekter ved anvendelse af forurennet jord til opbygning af støjvolde m.m. Miljøkonsekvensrapporten ses alene at indeholde kvalitative vurderinger herom, hvorfor Haderslev Kommune meget gerne indgår i nærmere drøftelser af disse problemstillinger forud for den forestående	Forsvarsministeriets Ejendomsstyrelse vil tage initiativ til nærmere drøftelser med Haderslev Kommune vedrørende myndighedsbehandling samt afvikling af vejtrafik på det lokale vejnet

Nr.	Emne	Hovedlinje i spørgsmål	Hørings svar	Forsvarsministeriets besvarelse
			myndighedsbehandling. Ligeledes anbefales det, at der snarest optages nærmere drøftelser til sikring af, at der i projektets anlægsfase kan opretholdes en hensigtsmæssig trafikafvikling på det lokale vejnet.	
51		Borgerinddragelse skal reguleres igennem anlægsloven.	7) 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.	<p>Forsvarsministeriet ønsker at fortsætte den gode dialog med naboerne til Flyvestation Skrydstrup. I dag gennemfører Flyvestation Skrydstrup bl.a. følgende kommunikationsaktiviteter:</p> <ul style="list-style-type: none"> • På Fighter Wing Skrydstrups hjemmeside informeres der bl.a. om planlagte perioder med ekstra støj. På hjemmesiden findes også en klagevejledning, statistik over støjniveauet fra de sidste år, høringsmateriale etc. • Fighter Wing Skrydstrup benytter ligeledes Facebook, hvor mange naboer er tilmeldt. Her er der over det sidste års tid bl.a. blevet informeret om borgermøder, perioder med ekstra støj, F-35 demonstrationsflyvningen og information om ibrugtagning af justeret F-16 flyveprofil. • Fighter Wing Skrydstrup gennemfører 'godt naboskabsmøder', hvor naboerne sammen med Flyvestation Skrydstrup kan drøfte evt. udfordringer forbundet med flyvninger i dagligdagen. Emnerne har eksempelvis været information om kommende byggeprojekter og støjreducerende tiltag. <p>Fremadrettet vil kommunikationsindsatsen blive styrket med følgende tiltag:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Fremadrettet vil der blive tilbudt en SMS-service, hvor naboerne informeres om relevante oplysninger. Der vil blive informeret, når sidste træningsflyvning er gennemført ifm. den daglige træningsflyvning, og når der er væsentlige ændringer til den almindelige træningsflyvning om formiddagen og eftermiddagen, f.eks. hvis flyvningen udsættes eller aflyses på grund af vejret. • Et flystøjsovervågningssystem hvor naboerne vil kunne se flyvevejene for gennemførte flyvninger og den målte støjbelastning. Flystøjsovervågnings-systemet forventes implementeret i 2020. <p>Det er ikke hensigten, at kommunikationsaktiviteterne vil blive reguleret i anlægsloven.</p>
52		Øget støj på Rømø.	14) Tønder Kommune henleder desuden opmærksomheden på, om de nye fly vil medføre en øget støj på Rømø i forbindelse med forsvarets øvelsesterræn.	F-35 kampflyet vil blive indfaset i Danmark fra april 2023. Præcis hvordan og hvor meget de vil blive brugt udenfor Flyvestation Skrydstrup, herunder i Skydeområde Rømø, er endnu ikke planlagt. Når der er klarhed om dette, vil der blive taget stilling til, om det kommende aktivitetsniveau giver anledning til at tage nogen forholdsregler.