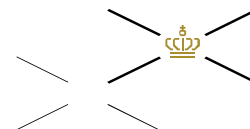


FORSVARSMINISTERIET  
MINISTRY OF DEFENCE



DET TALTE ORD GÆLDER

Forsvarsudvalget

## Samråd N, O, P – F-35 og flystøjberegninger

### Taleseddel

Spørgsmålene er stillet efter ønske fra Eva Flyvholm (EL).

#### **FOU samrådsspørgsmål N**

*Hvorfor har ministeren ikke oplyst til Folketinget, at der var problemer med den danske model for støjberegninger og flyvemønstre på F-35 kampflyet?*

#### **FOU samrådsspørgsmål O**

*Synes ministeren, at det er rimeligt, at Folketinget ikke fik at vide, at den var gal med forudsætningerne for støjberegningerne?*

#### **FOU samrådsspørgsmål P**

*Hvad skal der ske nu i forhold til at sikre beboerne omkring Skrydstrup mod støj fra F-35, og hvad kommer det til at koste?*

## Besvarelse af samrådsspørgsmålene

Tak for ordet.

Jeg skal indledningsvis nævne, at jeg besvarer samrådsspørgsmål N, O og P samlet i den rækkefølge, de er blevet stillet.

I spørgsmål N bliver jeg spurgt om, hvorfor jeg ikke har orienteret Folketinget om arbejdet med støjberegningerne.

Hvad har vi fortalt folketinget

Indledningsvist vil jeg kort redegøre for, hvad vi har fortalt Folketinget omkring støjberegningerne.

Vi har orienteret Folketinget om, at støjproblemstillingen håndteres i forbindelse med anlægsloven, der p.t. forventes fremlagt i begyndelsen af 2020. Forsvarsministeriet orienterede således den 22. november 2017 Folketinget om, at regeringen har "...til hensigt at tilvejebringe hjemmel til ombygning- og klargøringsprojektet via et forslag til anlægslov for Flyvestation Skrydstrup (F-35), herunder anvendelsen af F-35 kampflyene, da grænseværdierne for støj bl.a. ikke ses at kunne overholdes".

Støjberegningerne omfatter beregning af såvel terminalstøj som flystøj.

Med hensyn til flystøjsberegningerne har vi fortalt Folketinget, at flystøjsberegningerne var foreløbige og først forventes klar i løbet af 2018. I orienteringen til Forsvarsudvalget den 22. november 2017 og besvarelsen af FiU spørgsmål 6 den 6. december 2017 gøres klart, at der er tale om forelø-

bigge støjberegninger. I korrektionen af FoU 194 den 1. december 2017 fremgår, at støjberegningerne færdiggøres inden fremlæggelsen af anlægsloven og endelig fremgår det af besvarelsen af FoU spørgsmål 18 den 6. december 2017, at "De igangværende støjberegninger blev iværksat i januar 2017 og forventes færdiggjort i 2018"

Arbejdet med flystøjsberegningerne er komplekst. Det vil jeg gerne sætte lidt ord på.

Hvad består flystøjberegningerne af

Kompleksiteten i arbejdet består dels i at fastlægge forudsætningerne for flystøjsberegningerne, dels i de konkrete beregninger.

I forudsætningerne for flystøjsberegningerne indgår bl.a. antal flyoperationer fordelt på flytyper, herunder også de udenlandske kampfly, der forventes lejlighedsvist at operere fra Flyvestation Skrydstrup i forbindelse med øvelsesvirksomhed, flytrafikkens årsfordeling, trafikens døgnfordeling, flyveprofiler og beregningstekniske forudsætninger omkring eksempelvis atmosfærisk tryk og luftfugtighed. Alle har betydning for de konkrete flystøjsberegninger, men det er særligt flyveprofilerne, som gør flystøjsberegningerne komplekse. Her handler det om at finde en optimal flyveprofil, der giver den rette balance mellem flysikkerhed, operative behov og hensynet til flystøj. I flyveprofilen indgår bl.a. med hvilken motorkraft kampflyet skal lette, hvilken vinkel eller stigningsgrad (altså hvor hurtig flyet stiger) og hvilke retninger man flyver efter take-off.

Så er der selve flystøjsberegningerne, som groft sagt handler om, at beregningsforudsætningerne lægges ind i et stort computerprogram, hvor resul-

tatet er flystøjskurver, der viser udbredelsen af flystøj. Der er her tale om en tidskrævende proces, da der bl.a. er behov for et stort antal beregningspunkter for at få det nødvendige detaljeringsniveau.

Det skal her bemærkes, at når vi undervejs ændrer i beregningsforudsætningerne - hvis vi eksempelvis justerer lidt på motorkraft, stigningsgrad eller flyveveje - så starter vi forfra med flystøjsberegningerne, hvilket er en af årsagerne til, at det tager tid med flystøjsberegningerne, og at de endnu ikke kan siges at være konsoliderede.

Jeg mener, vi har en forpligtelse til at gøre dette arbejde ordentligt, så vi er sikre på, at vi har gjort, hvad vi kan for at finde den rigtige balance mellem flyvesikkerhed, operative behov og hensynet til flystøj.

#### Forløb med flyveprofiler

Så er der spørgsmålet om vi undervejs i et sådant forløb skal orientere Folketinget om mellemregningerne.

Det mener jeg ikke, men lad mig gennemgå forløbet omkring flystøjsberegningerne og flyveprofilerne, så vi har et fælles billede af, hvad vi taler om.

Forud for typevalgsbeslutningen i 2016 blev der udarbejdet en rapport vedr. F-35 flystøjsbelastning baseret dels på data fra den amerikanske F-35 programorganisation og Lockheed Martin, dels på optimerede flyveprofiler. Rapporten er offentlig tilgængelig og viser et markant flystøjsbillede.

Efter typevalgsbeslutningen i 2016 blev der sat fokus på, hvordan vi kunne operere de nye kampfly til mindst mulig gene for flyvestationens naboer. Derfor udarbejdede vi under inddragelse af en af flyvevåbnets F-16 testpiloter i 2017 optimerede F-35 flyveprofiler for i størst muligt omfang at begrænse flystøjsbelastningen omkring Flyvestation Skrydstrup.

Arbejdet med de flystøjsoptimerede F-35 flyveprofiler indebar, at der blev justeret på bl.a. F-35 kampflyets motorindstillinger ved takeoff og den vinkel som kampflyet letter med. Justeringerne blev foretaget på baggrund af danske F-16 erfaringer og norske F-35 erfaringer, men indebar i sagens natur et behov for validering, så der kunne skabes klarhed over, om flyveprofilerne kunne anvendes under danske forhold, herunder om de var sikkerhedsmæssigt forsvarlige.

Der blev overvejet to modeller for validering af de flystøjsoptimerede flyveprofiler - enten ved at spørge kampflyprogrammet i USA eller ved at gennemføre simulatoretesten selv.

Det var i oktober 2017 afklaret, at F-35 programorganisationen ikke umiddelbart besad kapacitet til validering af de optimerede danske F-35 flyveprofiler. Det er vigtigt at understrege, at den amerikanske programorganisation ikke har forholdt sig til indholdet af de flystøjsoptimerede flyveprofiler. Der var altså ikke nogen i den amerikanske programorganisation, der havde sagt, at det ikke var muligt at flyve med de flystøjsoptimerede flyveprofiler.

Den 19.- 21. december 2017 blev der gennemført en afprøvning af de optimerede flyveprofiler i en simulator i USA. Resultatet heraf viste, at profilerne, der jo havde til hensigt at minimere flystøjsbelastningen, ville være mindre hensigtsmæssige under danske vejrforhold, herunder at de under visse forhold kunne være uforsvarlige fra et flyvesikkerheds-perspektiv. Helt overordnet handler det om, at i en eventuel nødsituation, vil utilstrækkelig motorkraft kunne reducere pilotens handlemuligheder.

På den baggrund kunne det konstateres, at simulatortesten ikke havde tilvejebragt grundlag for at arbejde videre med de flyveprofiler, der var lagt til grund for de flystøjsberegninger, der var fremlagt på borgermødet den 29. november 2017.

På borgermødet den 1. marts 2018 orienterede vi om, at vi på denne baggrund var startet forfra med flystøjsberegningerne. Dette fremgår også af det materiale fra borgermødet den 1. marts 2018, der er offentliggjort på Forsvarsministeriets Materiel- og Indkøbsstyrelses hjemmeside.

De flyveprofiler, der blev arbejdet videre med i forlængelse heraf i arbejdet med flystøjsberegningerne er validerede, hvilket vil sige, at de er testet i en simulator. Vi arbejder dog fortsat på optimering af flyveprofilerne, så det er for tidligt at sige, hvordan de konsoliderede flyveprofiler bliver – det ved vi først, når vi har det konsoliderede grundlag, hvor vi har fundet den rigtige balance mellem flyvesikkerhed, operative behov og hensynet til flystøj.

Det er vores forventning, at vi kan præsentere både de konsoliderede flystøjsberegninger, flyveprofiler og forudsætninger for beregningerne inden

udgangen af 2018. Mere præcist på det borgermøde, der er planlagt til at finde sted den 6. december 2018.

Flystøjsberegningerne vil efterfølgende indgå i forberedelsen af anlægsloven.

#### Aktstykke og anlægslov

Aktstykke 31 fra den 14. december 2017 om kampflyanskaffelsen er en hjemmel til at gennemføre anskaffelsesdelen af F-35 kampflyprojektet samt til at afholde udgifter til programorganisationen. Hensigten med aktstykket har ikke været at håndtere problemstillingen vedr. flystøj.

Flystøjsproblemstillingen håndteres som aftalt med forsvarsforligskredsen i forbindelse med den anlægslov, der forventes fremlagt primo 2020. Forsvarsministeriet orienterede således den 22. november 2017 Folketinget om, at regeringen har "...til hensigt at tilvejebringe hjemmel til ombygning- og klargøringsprojektet via et forslag til anlægslov for Flyvestation Skrydstrup (F-35), herunder anvendelsen af F-35 kampflyene, da grænseværdierne for støj bl.a. ikke ses at kunne overholdes".

I forbindelse med Folketingets behandling af aktstykke 31 oplyste jeg Folketinget om, at F-35 flystøjsberegningerne forventes at ville blive færdiggjort i løbet af 2018. Således fremgår det af min besvarelse af FoU spørgsmål 18, at "...De igangværende støjberegninger blev iværksat i januar 2017 og forventes færdiggjort i 2018. De endelige resultater af disse beregninger vil sammen med de tiltag, som de giver anledning til, blive forelagt i det kommende forslag til anlægslov"

Når vi ikke informerer Folketinget løbende om mellemregninger og delkonklusioner, så skyldes det, at F-35 flystøjsberegningerne først forventes at være endeligt konsoliderede i løbet af 2018 - og forud for fremsættelsen af anlægsloven - hvilket er i overensstemmelse med den måde forsvarsforligskredsen er enige om at håndtere flystøjsproblematikken på, og den proces vi har oplyst Folketinget om.

Det var afslutningen af min besvarelse af samrådsspørgsmål N.

\*\*\*

Jeg vil nu gå over til besvarelsen af samrådsspørgsmål O, hvor der spørges til, om det ikke er rimeligt, at Folketinget orienteres om udviklingen i forudsætningerne for støjberegningerne.

Jeg mener først og fremmest, at det er rimeligt, at naboerne og Folketinget får et gennemarbejdet produkt, så alle på et veloplyst grundlag kan drøfte de flystøjsudfordringer, der vil være omkring Flyvestation Skrydstrup.

Debatten omkring flystøj, compensation af naboerne og hele den kommende behandling af anlægsloven fortjener, at vi diskuterer flystøjsudfordringerne med udgangspunkt i et konsolideret ekspertgrundlag og ikke med afsæt i fragmenterede og ukonsoliderede mellemregninger.

I sagens natur ville det have været ønskeligt, om kampflyprogrammet allerede nu var klar med et sådant grundlag, men som jeg tidligere har rede-



gjort for, så mener jeg det er rimeligt, at vi i vores arbejde med flyprofilerne gør alt, hvad vi kan for at minimere generne for omgivelserne, og således også bruger den tid, der skal til for at tilvejebringe et konsolideret grundlag. Vi har på intet tidspunkt lagt skjul på, at vi ikke er færdige med flystøjsberegningerne – hverken over for Folketinget eller naboerne til Flyvestation Skrydstrup. Som tidligere nævnt er Folketinget bl.a. orienteret herom ved mit brev til Forsvarsudvalget den 22. november 2017; ved min korrektion af FoU 194 den 1. december 2017; samt ved besvarelsen af FiU spørgsmål 6 den 6. december 2017.

Vi forventer, at det konsoliderede ekspertgrundlag er klar sidst på året, hvor vi blandt andet vil fremlægge flystøjsberegninger og forudsætninger for naboerne til Flyvestation Skrydstrup.

Som sagt er arbejdet med flystøjsberegningerne kompliceret og handler bl.a. om at finde hvilke flyveprofiler, der er mest hensigtsmæssige operativt, flyvesikkerhedsmæssigt og i forhold til flystøjsgenerne for naboerne.

Vi har undervejs lyttet til borgernes ønsker omkring flystøjsberegningerne. Det betyder bl.a., at vi gennemfører flystøjsberegninger på alle flyaktiviteter, så det fulde flystøjsbillede kan vises; vi vil gennemføre flystøjsberegninger for både gennemsnitsstøj og maksimalstøj og der gennemføres sammenlignelige flystøjsberegninger for F-16 og F-35.

Jeg mener ikke, at det er til gavn for nogen, at vi undervejs fremlægger ukonsoliderede øjebliksbilleder – det vil skabe mere forvirring end gavn.

Det var afslutningen af min besvarelse af samrådsspørgsmål O.

\*\*\*

Jeg vil nu gå over til besvarelsen af samrådsspørgsmål P, hvor der spørges til, hvad der skal ske i forhold til beboerne omkring Skrydstrup.

Forsvarsministeriet har i 2018 gennemført to borgermøder i Vojens-Hallerne, hvor der bl.a. er gennemgået de centrale milepæle for naboerne. Hovedlinjerne vil jeg kort gennemgå her:

- I sommeren 2018 er der gennemført en offentlig høring af afgrænsningen af miljøkonsekvensvurderingen som skal udarbejdes for Flyvestation Skrydstrup. De emner som behandles i miljøkonsekvensrapporten er bl.a. flystøjspåvirkning fra F-35 kampfly, eventuelle ændringer i ejendomsværdier og eventuelle adfærdsændringer hos produktionshusdyr.
- Ved udgangen af 2018 er det planen, at resultatet af flystøjsberegningerne for F-16 og F-35 samt en kompensationsmodel fremlægges for naboerne.
- I sommeren 2019 er det planen, at der gennemføres en offentlig høring af miljøkonsekvensrapporten.
- Ved udgangen af 2019 er det planen, at der gennemføres en offentlig høring af forslaget til anlægslov.

Formålet med dette forløb er, at naboerne på et så tidligt tidspunkt som muligt får præsenteret de konsoliderede flystøjsberegninger og en kompen-

sationsmodel. Når det er sagt, så kan der selvsagt opstå forhindringer undervejs, som kan ændre tidsplanen, ligesom det var tilfældet med de flystøjsoptimerede flyveprofiler, som vi arbejdede med sidste år.

Forsvarsministeriet har endnu ikke lagt sig fast på en model for kompensation, men pejlemærket er at følge praksis for støjkompensation, hvilket forventeligt vil indebære, at kompensationsordningen baseres på tilskud til støjsikring eller tilbud om frivilligt opkøb alt efter omfang af støjbelastning.

På nuværende tidspunkt er det for tidligt at sige noget om, hvad kompensationsordningen kommer til at koste – det afhænger blandt andet af de endelige flystøjsberegninger.

Som tidligere omtalt, så omfatter støjproblemstillingen såvel terminalstøj som flystøj.

I forhold til terminalstøjen, så valgte vi som bekendt i foråret at flytte placeringen af F-35 komplekset til den sydvestlige del af Flyvestation Skrydstrup for at mindske generne fra terminalstøjen mest muligt. De forventede merudgifter for flytningen udgjorde på daværende tidspunkt i størrelsesordenen 260 mio. kr. som anført i besvarelse af spørgsmål 1 fra Finansudvalget vedr. aktstykke 75 den 17. april 2018.

Efterfølgende har Forsvarsministeriets Ejendomsstyrelse omsat beslutningen til et konkret byggeprogram og har i den forbindelse bl.a. estimeret øgede udgifter på i størrelsesordenen 50 mio. kr. i relation til bl.a. byggeudrustning, etablering af varmecentral og nødstrømsanlæg, tilslutning til el-

forsyning og kloaksystem samt omkringliggende infrastruktur såsom taxi-veje og adgangsveje.

I f.m. udarbejdelse af det konkrete byggeprogram er der herudover identificeret øgede udgifter på visse andre områder, som ikke er relateret til problemstillingen vedrørende støj.

Det er vigtigt at bemærke, at meromkostningerne afholdes inden for kampflyprogrammets samlede økonomi. Der er således ikke tale om en overskridelse af kampflyprogrammets økonomi.

Som det fremgår af aktstykke 31 vil den bevillingsmæssige hjemmel til afholdelse af udgifter til bygge- og anlægsarbejderne blive indhentet særskilt, når grundlaget for en samlet forelæggelse af anlægsprojekterne er klar. Hjemlen hertil forventes indhentet ved en anlægslov, hvoraf de samlede omkostninger til bygge- og anlægsprojekterne vil fremgå. Der er en mulighed for, at der kan blive behov for indhentning af særskilt bevillingsmæssig hjemmel til gennemførelse af byggemodning m.v. forud for den forventede fremlæggelse af anlægsloven i 2020. I så fald vender vi tilbage til Folketinget herom.

Afslutningsvis skal jeg nævne, at flyvestationen i 2018 har gennemført "godt naboskabsmøder", hvor naboerne og flyvestationen har kunnet drøfte de helt nære forhold, herunder eksempelvis støjende ventilationsanlæg, beplantning på flyvestationen og flyvemønstre for F-16. Det er mit indtryk, at der er taget godt imod disse møder.

Vi har grundlæggende en klar interesse i godt naboskab og gode relationer med vores omgivelser. Vi skal forventeligt have de nye kampfly flyvende de kommende 30-40 år. Derfor lægger vi også vægt på en god og løbende dialog om, hvordan vi kan sikre vores opgaveløsning – og varetagelsen af Danmarks sikkerhed – på en hensynsfuld måde.

Det var afslutningen af min besvarelse af samrådsspørgsmål N, O og P.