

Fra:

Sendt:

10. august 2019 16:32

Til:

fes@mil.dk

Emne:

Miljøkonsekvens F-35 FWSKP

Indsender herved bemærkninger til Miljø konsekvens Vurdering.

2.4 side 20 sidste afsnit – håndtering af brændstof der ved tankning vil udsende mættede brændstoffdampe i en mængde der er farlige for sundhed og brand.

Dampe opblandet med omgivende luft er meget brandfarlig, dampene er tungere end luften.

2.8 side 23 Luft og klima Evt. hastighedsbegrænsning til 20 km/h.

Bør undlades og i stedet indføres forskellige begrænsninger.

3.2.5 side 134 påfyldning af brændstof.

Bør undersøges nærmere både af hensyn til medarbejdernes sundhed – malersyndrom og brandsikkerheden der ikke bør overses.

10.5.1 side 134 Diffuse emissioner fra tankanlæg.

Det er tvivlsomt beregnings resultat – er meget højere, kontrol heraf vil være godt.

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.

13.3.3 side 155 Rumlige og visuelle forhold – ej Lilholtvej men Langvej 65 6541 Bevtoft.

Min baggrund er jeg har haft job som leder af tanktjenesten, og senere uddannet Sikkerhedsrådgiver for transport af farligt gods ad vej og bane.

Jeg stiller mig til rådighed for nærmere om ønsket.

Sendt fra Mail til Windows 10

Fra:
Sendt: 20. august 2019 16:25
Til: fes@mil.dk
Emne:

Hej med Jer

Jeg retter henvendelse til Jer som ejer af ovennævnte ejendom der er nabo til Flyvestationen.

Jeg vil blot forhører mig om hvordan man forholder sig til at anmelde evt. kommende støjgener på ens ejendom.

Med venlig hilsen

Høringssvar til miljøkonsekvensvurderingen

og har en udlejnings ejendom øst for landingsbanen til Flyvestation Skrydstrup.

Vi driver en aktiv svinebesætning (søer+smågrise). Grise er meget støj følsomme.

Vores 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.

Der findes desuden et rigt fugleliv i vores fredede skov (rød glente, musvåger og ravne). Hvordan påvirkes biodiversiteten?

Den manglende forskning og viden på området for maximal støj / vibrations indvirkning på mennesker og dyr er bekymrende og at der kun findes på lufthavns støj.

Med de nuværende F-16 fly måler vi maximal støj gennemsnitlig på ml 95-105 dB henover vores stuehus + staldbygninger ved udflyvning .

Under demonstrations flyvningen 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.

Når der holdes brandøvelse på Flyvestationen og vind retningen er i øst så har vi lugten af afbrændingen hen over ejendommen, hvordan påvirkes vi på sigt at dette?

Ligeledes af benzin osen fra F-16/F-35 flyene, når de flyver over os.

Vi påtænker at sælge ejendommen indenfor en årrække- kan vi sælge?

Med placeringen at vores ejendom må der udvides/udbygges når nye overtager?

Kan Flyvestationen gøre indsigelser?

Er det forsvarligt at kommende børn vokser op på ejendommen og hvordan med voksne og dyrene?



Fra:
Sendt: 29. august 2019 10:42
Til: fes@mil.dk
Cc:
Emne: Høringssvar til miljøkonsekvensvurdering for ændring af Flyvestation Skrydstrup

Kære Forsvarsministerie.

Jeg sender hermed høringssvar i forbindelse med miljøkonsekvensvurdering for ændring af Flyvestation Skrydstrup.

Som udgangspunkt er jeg positivt indstillet overfor at der skal nye fly til Flyvestation Skrydstrup.

Dog er jeg betænkelig ved følgende:

- Natflyvning har hidtil været til nogen gene og jeg frygter, at de fremtidige natflyvninger vil blive mere støjende.
- 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.
- 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?

Jeg vil derfor opfordre til, at

- man dels lægger natflyvninger i vinterhalvåret, hvor der kan flyves inden kl. 22.
- man overholder flyvehøjder og ruter.
- borgerne bliver kompenseret for fald i værdi af deres ejendomme.

Med venlig hilsen

Fra: -
Sendt: 29. august 2019 22:43
Til: fes@mil.dk
Emne: Høringssvar til miljøkonsekvensvurdering for placering af F35 på flyvestation Skrydstrup

Til Forsvaret

Vi har kort gennemgået høringsmaterialet. Vi har ikke haft mulighed til at forholde os til samtlige forhold, så vores kommentarer er derfor ikke udtømmende.

Bemærkning til støjkort over nuværende flyvninger med F16, og tvivl om senarieberegningernes korrekthed i vores område.

I de flere senarieberegninger ligger vi udenfor det støjbelastede område (< 50 dB) eller i det område med mindst belastning.

Vi oplever ofte med de nuværende F16, at de kommer lavt og nær vores hus. Vi har flere gange oplevet, at alle vores vinduer klirrer også i klart stille vejr, og på tidspunkter, hvor vi forventer, at det er træning og ikke afvisningsfly.

Vi har vores tvivl på, at den beregnede støjbelastning kan holde, og frygter at vi er mere støjbelastede nu, og at det bliver værre med F35.

Området går ned i en dal med en stor vandoverflade – Vedbøl Sø, terrænet har muligvis en forværende effekt på støjen.

Rekreative områder

Vi opholder os ofte udendørs i de rekreative områder Bevtoft Plantage samt Tørring Mølle/pamhule Skov- hele tunneldalsområdet. Vi oplever, at begge områder benyttes af mange.

Vi mener at følgende rekreative områder også bør indgå i miljøkonsekvensvurderingen:

- Vedsted Sø- hvor tusindvis af badegæster mv. kommer hvert år
- Abkær Mose
- Hjarup Mose
- Fredshule
- Området langs hævevejen
- Vedbøl Sø

Flere af ovennævnte områder er fredede og højt målsatte naturområder- som benyttes rekreativt af mange.

Vi er medlemmer af Foreningen for Flyvestation Skrydstrups naboer og bakker desuden fuldt op om høringssvaret herfra.

Venlig hilsen



Virusfri. www.avast.com

Høringssvar vedr. miljøkonsekvensvurdering af F-35 på Flyvestation Skrydstrup

For ca. 8 år siden købte vi vores drømmehus. Et hus med plads til hele familien, med en dejlig have og plads til et par ponyer. Da vi købte huset, var vi bekendte med motorvejen, som ligger i nærheden. At vi ville blive udsat for støj fra F16, fandt vi først ud af hen ad vejen. Vi havde ikke skænket det en tanke, da vi ikke var klar over, at vi i fugleflugt ligger i forlængelse af landingsbanen. Med bil er afstanden 12,9 km. I fugleflugt omkring 5 km til landingsbanen

Vores hus er placeret således, at flyene kommer ind over, både når de starter retning østkysten og når de skal lande fra øst. Særligt når de skal lande, kommer de lavt hen over området ved vores hus, hvilket støjer en del. Når vi står i vores gårdplads og ser mod øst, så er der åben marker – ingen vildthejn eller bygninger, som dæmper lyder. Det betyder rigtig meget i forhold til støj, om der er "støjdæmpende foranstaltninger i landskabet".

Vi er meget bekymrede for de kommende F-35 og støjniveaue.

Bekymring blev desværre ikke mindre efter prøveflyvningen i maj. Da flyet første gang fløj hen over vores hus, i almindelig flyvehøjde, løb min 9-årige datter skrigende ind. Hun blev simpelthen så bange, selvom hun var forberedt på, at flyet ville komme og det formentligt ville larme mere end F-16, som hun er vant til. Resten af prøveflyvningen nægtede min 2 yngste døtre (9 og 12) at være udenfor. De kunne ikke holde til støjen, den gjorde dem bange og de følte sig dårlige tilpas. Min mand lyttede med pr tlf., da han ikke kunne være hjemme, på det tidspunkt hvor flyene kommer lavt ind over pga. landing. F-16 kunne han slet ikke hører gennem telefonen. Det kunne han til gengæld med F-35 – han var meget chokeret over lydstyrken, som han slet ikke havde forventet ville blive så høj. Særligt overrasket blev vi over hyletonen, som kan høres når den falder i højde. Lyden er frygtelig og går gennem marv og ben. Efter at have været ude og lytte i samtlige 2 timer, hvor flyene kunne høres mange, mange gange + skulle hører på motorvejen lige så lang tid (den larmer en del når der er vestenvind) så var jeg helt færdig i hovedet resten af aftenen. Det var meget ubehageligt.

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.

Vi frygter, at fordi flystøjen bliver øget betragteligt, så vil vores oplevelse af motorvejsstøjen ligeledes øges. Dermed vil vores støjoplevelse blive øget hele døgnet rundt.

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.

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.

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.

Se link <https://www.dr.dk/nyheder/indland/soevnekspert-om-natlig-larm-fra-f35-det-er-meget-voldsomt>

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.

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. Bare det faktum er nok til, at drømmehuset ikke længere lever op til navnet.

Vi er meget bekymrede for, at vi vil blive stavnsbundne til vores hus. I vores område har det de senere år været svært at sælge sit hus. Til dels mangler der købere, og til dels vil bankerne ikke låne pengene ud. Vi er meget bekymrede for, at den øgede larm vil medvirke til, at vi slet ikke kan komme af med vores hus. Det samme gør sig gældende for vores nabo – og formentligt flere i området. Nu er det ikke kun motorvejen man skal kunne ignorere, men også meget larmende kampfly, med risiko for et støjniveau på 101 decibel om natten.

Det er tankevækkende, at man har valgt et fly som støjer mere end de nuværende, særligt set i lyset af den viden man har omkring støj. Og i en tid hvor eks. WHO anbefaler at støjgrænserne sættes ned af hensyn til helbredet.

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.

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 nød til at fraflytte vores drømmehus af hensyn til helbredet.

- Vi er bekymrede for den øgede støj, særligt når flyene skal lande, da de kommer lavt hen over hvor vi bor.
- 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?
- 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.
- Vi er bekymret for øget støj ved opdatering af motor i fremtiden.
- 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.
- Vi risikerer at blive stavnsbundne til vores hus.
- Opkøb vores hus, så vi kan fraflytte uden økonomisk tab, og starte forfra et nyt sted.

Med venlige hilsner

Til Forsvarsministeriet fes@mil.dk

29 august 2019

Støj og dyr

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.

- 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 fly sjovs er der meget kraftig og pludselig støj samt vibrationer.

Reaktioner

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 opfordre til at undersøge, stress påvirkning ved pludselige støj, vibrationer og lavfrekvent lyd. Hvilken påvirkning har det på dyrs sundhed og adfærd.

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.

Lugt

Vi oplever ofte lugt af flybrændstof, der er meget kvalm og så slem at vi vælger at gå ind.

Det er en beskrivelse af den nuværende situation set fra vores bopæl/virksomhed.
Vi har klaget flere gange første gang i 2008, men der sker ikke nogle mærkbare ændringer.

Med venlig hilsen

Fra: [Redacted]
Sendt: 30. august 2019 02:38
Til: fes@mil.dk
Cc: JydskeVestkysten Centralredaktionen; Jyllands-Posten Redaktionen; nordschleswiger Haderslev; 'Flyvestations Skrydstrups Naboer'
Emne: 6 høringsvar
Vedhæftede filer: AO høringsvar 4 aug 2019.docx; AO høringsvar 5 aug 2019.docx; AO høringsvar 6 aug 2019.docx; AO høringsvar 1 aug 2019.docx; AO høringsvar 2 aug 2019.docx; AO høringsvar 3 aug 2019.docx

Jeg har bevidst opdelt mit høringsvar i 6 enkeltvar da jeg ønsker hvert specifikt punkt behandlet og besvaret specifikt.

Da sagen berører mange borgere har jeg, som det ses i Cc: , også til orientering sendt kopi af denne mail til berørte parter og til pressen.

Med venlig hilsen



Virusfri. www.avast.com

Forsvarsministeriet

fes@mil.dk

Ang. Høringssvar til Miljøkonsekvensvurdering af placeringen af F-35 kampfly på Flyvestation Skrydstrup

Høringssvar 1 30. august 2019

Emne : Skader / gener fra Infralyd og Lavfrekvent støj genereret ved F35 - flyenes start fra Flyvestation Skrydstrup.

Indsigelse : 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.

Bemærkninger : Selv infralyd ned til 2 Hz kan høres iht. Arbejdstilsynets AT-meddelelse nr. 4.06.4. især når lydstyrken er stor nok, hvilket F35 nok vil være garant for.

Begrundelse : Borgerne må have krav på, at man under alle omstændigheder får oplyst hvor voldsom netop denne lavfrekvente og måske mest skadelige flystøj vil blive fra F35.

FMI konkludere ligeledes i støjportalen, at der er behov for yderligere undersøgelser, hvorfor kravet må være at FMI også får iværksat en sådan viden-baseret undersøgelse.

Med venlig hilsen

Forsvarsministeriet

fes@mil.dk

Ang. Høringssvar til Miljøkonsekvensvurdering af placeringen af F-35 kampfly på Flyvestation Skrydstrup

Høringssvar 2 30. august 2019

Emne : Skader / gener fra Infralyd og Lavfrekvent støj genereret ved F35 - flyenes start fra Flyvestation Skrydstrup.

Indsigelse : 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, Bevtøft og Gram?

Med venlig hilsen

Forsvarsministeriet

fes@mil.dk

Ang. Høringssvar til Miljøkonsekvensvurdering af placeringen af F-35 kampfly på Flyvestation Skrydstrup.

Høringssvar 3 30. august 2019

Emne : Skader / gener fra Infralyd og Lavfrekvent støj genereret ved F35 - flyenes start fra Flyvestation Skrydstrup.

Indsigelse : 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.

Bemærkninger : FMI har generelt oplyst om støjbekæmpende foranstaltninger, men intet om hvordan man skal beskytte sig mod den lavfrekvente støj.

Det er uacceptabelt at i blot afviser krav om undersøgelser, med en bemærkning om, at vibrationer ikke indgår i forswarets 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.

Begrundelse : Forskere samt bl.a. en ingeniør fra Oticon har kontant 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.

Forsvarsministeriet

fes@mil.dk

Ang. Høringssvar til Miljøkonsekvensvurdering af placeringen af F-35 kampfly på Flyvestation Skrydstrup.

Høringssvar 4 30. august 2019

Emne : Skader / gener fra Infralyd og Lavfrekvent støj genereret ved F35 - flyenes start fra Flyvestation Skrydstrup vs Karup.

Indsigelse : 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?

Begrundelse : 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?

Bemærkninger : Karup militære lufthavn dækker et væsentlig større areal end Skrydstrup, og endnu vigtigere så er store områder udenfor flyvepladsen udlagt til plantager, hvor der ikke er beboelser.

Med venlig hilsen

Forsvarsministeriet

fes@mil.dk

Ang. Høringssvar til Miljøkonsekvensvurdering af placeringen af F-35 kampfly på Flyvestation Skrydstrup.

Høringssvar 5 30. august 2019

Emne : Skader / gener fra Infralyd og Lavfrekvent støj genereret ved F35 - flyenes start fra Flyvestation Skrydstrup vs Karup.

Indsigelse : 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?

Begrundelse : I DR-reportagen fra USA oplyste F35-basens miljøchef, at støjen fra F35 ikke var dobbelt så høj som fra F16, men 4 gange så voldsom, ligesom støjen incl. den lavfrekvente støj fra opstart med efterbrænder er så skadelig, at man i USA havde forbudt enhver start med tændt efterbrænder.

Med venlig hilsen

Forsvarsministeriet

fes@mil.dk

Ang. Høringssvar til Miljøkonsekvensvurdering af placeringen af F-35 kampfly på Flyvestation Skrydstrup.

Høringssvar 6 30. august 2019

Emne : Skader / gener fra Infralyd og Lavfrekvent støj genereret ved F35 - flyenes start fra Flyvestation Skrydstrup.

Indsigelse : 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 støjbekæmpene 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 ?

Med venlig hilsen

Skrydstrup den 29.8.2019

Til forsvarsministeriet

Vedr. høringssvar til miljøkonsekvensvurdering.

Pkt. 3.3

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.

Bjergvangs grundejerforening

Susanne Jensen

Flyvestation

Skrydstrups

Naboer

www.skpnabo.dk

skpnabo@gmail.com



Den 29. august 2019

**Til Forsvarsministeriet
fes@mil.dk**

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

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

1. Afgrænsningshøring og uofficiel høring af miljøkonsekvensvurderingen

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

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

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

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

2. Ændring af rammebetingelserne for miljøgodkendelsen fra 1999

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

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

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

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

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

3. Høje maksimum-støjværdier ved overflyvning

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

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

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

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

4. TDENL-værdien

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

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

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

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

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

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

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

5. Akkumuleret støj fra flystøj og terminalstøj

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

6. Vibrationer og lavfrekvent støj (Frekvensændringer)

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

9. Tilbud om frivilligt opkøb

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

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

10. Rekreative områder

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

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

11. Overvågning og håndhævelse

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

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

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

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

Vil TDENL-metoden fortsat blive anvendt som kontrolværdi?

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

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

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

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

12. Kontakt, dialog og information

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

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

Med venlig hilsen

På vegne af Foreningen Flyvestation Skrydstrups Naboer

Agnes Østergaard Rosenlund
Formand

Litteratur og henvisninger:

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

Forsvarsministeriets Ejendomsstyrelse
Att.: Rådgivningsafdelingen/Miljøsektionen
Arsenalvej 55
9800 Hjørring

Miljø
Skelbækvej 2
6200 Aabenraa
Tlf.: 7376 7676

Dato: 28-08-2019
Sagsnr.: 19/46621

Kontakt: Lene Lyster Hansen
Direkte tlf.: 7376 7044
E-mail: lha@aabenraa.dk

Høring af Miljøkonsekvensrapport for ændring af Flyvestation Skrydstrup

Aabenraa Kommune har den 4. juli 2019 modtaget Miljøkonsekvensrapport for ændring af Flyvestation Skrydstrup i forbindelse med den planlagte udvidelse til at modtage F-35 kampfly.

Det fremgår af konsekvensrapporten, at områder i den nordlige del af Aabenraa Kommune vil blive berørt af udvidelsen, idet områderne vil få en større støjbelastning end de har i dag som følge af natflyvninger.

Den maksimale støjbelastning vil ifølge støjberegningerne ligge på 80 – 85 dB, og forekommer i forbindelse med de natlige overflyvninger af området. Der er tale om berørte områder fra Genner Bugt mod vest – herunder Genner, Hovslund Stationsby, Øster Løgum og Rugbjerg.

Aabenraa Kommune vil kunne begrænses ved planlægning af nye boligområder i det pågældende område, idet støjbelastningen ligger højt ved de natlige overflyvninger.

Aabenraa Kommune har taget høringsmaterialet til efterretning, og håber på en god dialog med Forsvaret, såfremt der vil blive behov for at etablere støjfølsom anvendelse i den nordlige del af kommunen.

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.

Venlig hilsen

Arne Leyh Petersen
Udvalgsformand



Forsvarsministeriets Ejendomsstyrelse
Arsenalvej 35
9800 Hjørring

Haderslev Kommune
Gåskærgade 26
6100 Haderslev

Tlf. 74 34 34 34
post@haderslev.dk
www.haderslev.dk

28. august 2019 • Sagsident: 19/44211 • Sagsbehandler: Mikael Kjær-Jensen

Hørings svar til Miljøkonsekvensvurdering for ændring af Flyvestation Skrydstrup

Flyvestation Skrydstrup vil som led i modtagelsen af de nye F-35 kampfly skulle udvides og ændres. Projektet, der tjener et nationalt forsvarsformål, er ikke omfattet af bestemmelserne i miljøvurderingsloven¹, men Forsvarsministeriet har besluttet at gennemføre en miljøvurdering heraf, der tager udgangspunkt i lovens principper for vurdering af konkrete projekter.

Miljøvurderingen vil bl.a. skulle indgå som grundlag for udformning af en anlægslov for projektet.

Forsvarsministeriets Ejendomsstyrelse har med henvisning hertil den 4. juli 2019 sendt "Miljøkonsekvensvurdering for ændring af Flyvestation Skrydstrup" i høring hos berørte myndigheder, herunder Haderslev Kommune.

Det fremgår af miljøkonsekvensvurderingen, at projektet vil være forbundet med støjniveauer, der overstiger de vejledende grænseværdier ved et betydeligt antal boliger. Dette omfatter både grænseværdierne for det gennemsnitlige flystøjbidrag (L_{DEN}), det tilstræbte maksimale flystøjbidrag (L_{Amax}) og terminalstøjbidraget (L_{Aeq}).

I sammenhæng hermed har kommunen noteret sig, at der for at begrænse genernes omfang vil blive truffet en række afværgeforanstaltninger. Som tidligere oplyst af Forsvarsministeriet, vil dette bl.a. indbefatte en kompensationsordning for de mest støjudsatte naboer. Udgangspunktet for kompensationsordningen er støjsikring af boliger eller tilbud om frivilligt opkøb afhængigt af omfanget af støjbelastningen. 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.

Miljøkonsekvensvurderingen ses ikke at forholde sig til projektets betydning for den fremtidige by- og boligudvikling i Haderslev Kommune. Haderslev Kommune opfordrer til, at der snarest søges berammet et møde herom.

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 insti-

¹ Bekendtgørelse nr. 1225 af 25. oktober 2018 af lov om miljøvurdering af planer og programmer og af konkrete projekter (VVM)



tutioner med mere, idet vi understreger betydningen af fokus på at begrænse maximal 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.

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.

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 forurenede 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 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.

Med venlig hilsen


H.P. Geil
Borgmester


Willy Feddersen
Kommunaldirektør



TØNDER KOMMUNE

Forsvaret og Forsvarsministeriets styrelser
Arsenalvej 55
9800 Hjørring
Mail: fes@mil.dk

Borgmesteren

Direkte tlf.: +4574929000
Mail: hfr@toender.dk
Sags id.: 09.11.00-K04-1-19

29. august 2019

Miljøkonsekvensrapport for ændring af Flyvestation Skrydstrup.

Den 4. juli 2019 har vi modtaget Miljøkonsekvensrapport for ændring af flyvestation Skrydstrup i forbindelse med udvidelsen for at modtage F-35 fly. Høringsfristen er den 30. august 2019.

Det fremgår af konsekvensrapporten, at områder i den nordøstlige del af Tønder kommune vil få en større støjbelastning end de har i dag, som følge af ændringen af flyvestationen i Skrydstrup.

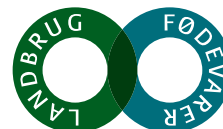
Det drejer sig om boliger i og omkring landsbyen Åbøl og det åbne land her, nord for Toftlund. Pga. detaljeringsgraden af kortene, kan vi ikke se, hvor mange boliger i Tønder Kommune, der vil blive berørt.

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.

Tønder kommune henleder desuden opmærksomheden på, om de nye fly vil medføre en øget støj på Rømmø i forbindelse med forsvarets øvelsesterræn.

Venlig hilsen

Henrik Frandsen
Borgmester



Til Forsvarsministeriet
fes@mil.dk

Landbrug & Fødevarer FmbA

Axelborg, Axeltorv 3
DK 1609 København V

T +45 3339 4000
F +45 3339 4141
E info@lf.dk
W www.lf.dk

CVR DK 25 52 95 29

Miljøkonsekvensvurdering af placeringen af F-35 kampfly på Flyvestation Skrydstrup.

Landbrug & Fødevarer (L&F) er opmærksomme på den igangværende borgerhøring over miljøkonsekvensvurdering af placeringen af F-35 kampfly på Flyvestation Skrydstrup.

L&F vil i den forbindelse udtrykke stor bekymring for de konsekvenser placeringen af F-35 kampfly kan have for de omkringliggende husdyrbesætninger. Der er ingen tvivl om, at husdyr vil blive påvirket af den uforudsigelige, uregelmæssige og abrupte støj som F-35 kampfly vil medføre.

L&F er opmærksomme på rapporten fra Aarhus Universitet vedrørende miljømæssige konsekvenser i husdyrbesætninger som følge af øgede støjniveauer ved brug af F-35 kampfly. Men som det fremgår af rapporten er der tale om et litteraturstudie, hvor forfatterne understreger, at det er ikke muligt på baggrund af eksisterende viden præcist at forudsige effekten af støjeksponeringen fra F-35 kampfly. Hverken de akutte eller langvarende effekter af eksponering af flystøj er undersøgt systematisk.

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 på dyrenes adfærd og stressreaktion samt den produktionsmæssige konsekvens, som overflyvningerne kan have på dyrene.

Med venlig hilsen

Per Olsen
Veterinærpolitisk chef

Erhvervs politik, Afd. for Fødevarer- og Veterinærpolitik

D +45 3339 4281
E pol@lf.dk



Miljøstyrelsens bemærkninger til høringen vedrørende miljøkonsekvensvurdering for flyveplads Skrydstrup

Arter

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 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.

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.

Der nævnes under punkt 7.3.2 at vurderingen af forekomst af Bilag-IV arter har taget udgangspunkt i rapportererne "Håndbog om arter på habitatdirektivets bilag IV" og "Overvågning af arter 2004-2011". Dette kan ikke udelukke forekomsten af padde i de omkringliggende søer. Det bør påpeges at padde 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 padde kan ikke udelukkes. Det bør derfor undersøges om der er forekomst af beskyttede padde 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.

Fugle

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”.

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.

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).

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.

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 forudsigelig 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.

Beskyttede naturtyper

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.

Generelt

På side 97, første afsnit i 7.3.3., er der en tastefejl.

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.

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.

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 082236_i Gabøl Bæk

(forekomsten har miljømålet god tilstand, den økologiske tilstand er moderat, den kemiske tilstand er ukendt)

Vandområde 08236_h_x

(forekomsten har miljømålet god tilstand, den økologiske tilstand er moderat, den kemiske tilstand er ukendt)

I afsnittet 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 processpildvand, som ledes til renseanlæg og etablering af LAR løsninger.

Det bemærkes, at det er vanskeligt at vurdere, om dette er en rigtig konklusion.

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.

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.

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 projektet, der vil blive anvendt i f.eks. etablering af støjvolde.

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.

Side 12 og 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 overvågning – eller ingen overvågning?

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 mangelfulde 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

Side 51

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”.

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.

Side 117

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 grundvands-forekomsterne i området.

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 af-isning – Aviform, - i det vand, der vil blive nedsivet – eller i den jord, der forventes anvendt i støjvolde mv.

Med andre ord – MST vurderer umiddelbart, at det formentligt ikke er hensigten, at miljøkonsekvensvurderingen skal redegøre for disse forhold. Nedenfor er konkrete afsnit, hvor relevante oplysninger om disse forhold mangler, kommenteret.

Side 118

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.

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: 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.

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.

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]

Side 121

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.

Side 123-125

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.

Det er MSTs vurdering, at den samlede potentielle grundvandsforurening fra LAR løsningerne er utilstrækkeligt belyst i udkast til miljøkonsekvens-vurdering. Som nævnt ovenfor er det muligvis heller ikke hensigten, at disse risici og håndteringen af dem skal beskrives i udkastet?

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.

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 grundvands-forekomsternes kemiske tilstand.

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 målopfyldelse 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.

Med venlig hilsen

Jesper Ruf Larsen

Jesper Ruf Larsen

+45 23 82 57 03

jeruf@mst.dk