



Folketingets Forsvarsudvalg  
Christiansborg

Folketingets Forsvarsudvalg har den 31. januar 2020 stillet følgende spørgsmål nr. 61, som hermed besvares.

**Spørgsmål nr. 61:**

”Ministeren bedes kommentere henvendelse af 12/12-19 fra Morten Andersen, Vøjens vedrørende kompensationsmodellen for F-35 kampflystøj fra Flyvestation Skrydstrup, jf. FOU alm. del - bilag 46”.

**Svar:**

Jeg vil gerne indledningsvist understrege, at jeg er glad for, at et bredt flertal af Folketingets partier er blevet enige om at afsætte 250 mio. kr. til en kompensationsmodel, der omfatter ca. 1.600 boliger. En model som alene er begrundet i et politisk ønske om at kompensere naboerne til Flyvestation Skrydstrup for den kommende flystøj fra F-35. En model som indeholder tilbud om støjisolering, et kontant beløb hertil og frivilligt opkøb til de mest støjbelastede naboer til Flyvestation Skrydstrup.

Det er med modellen besluttet at kompensere naboerne for den samlede F-35 flystøjbelastning, selvom eksempelvis flyvninger med afvisningsberedskabet er undtaget fra regulering jf. Miljøstyrelsens vejledning for flystøj. Grænseværdien for flystøj er 55 dB for boligområder og 60 dB for spredt bebyggelse i det åbne land. Med modellen har partierne bag støjkompensationsaftalen dog valgt at ligge grænseværdien for boligområder til grund for ikke at stille nogle boligejere bedre end andre. Der gælder ingen grænseværdi for maksimalstøj om dagen, men alene en grænseværdi på 80 dB, der skal tilstræbes overholdt om natten.

Partierne bag kompensationsaftalen har valgt en model, hvor der støjisoleres med et givent effektmål. Udgiften hertil vil variere fra ejendom til ejendom, da der tages udgangspunkt i den enkelte bolig. Partierne har ligeledes valgt at benytte Ekspropriationskommissionen til værdifastsættelsen af ejendomme, der tilbydes opkøb. Endelig har boligejerne også mulighed for at vælge et kontant beløb i stedet for støjisolering.

Forsvarsministeriet har estimeret udgiften til støjkompensationsmodellen til ca. 250 mio. kr., og der er som følge af ovenstående forhold tale

Dato: 28. februar 2020

Enhed: PIM  
Sagsnr.: 2020/001238  
Dok.nr.: 56139  
Bilag: Ingen

FORSVARSMINISTEREN  
Holmens Kanal 9  
1060 København K

Tlf.: +45 7281 0000  
Fax: +45 7281 0300  
E-mail: fmn@fmn.dk  
www.fmn.dk

EAN: 5798000201200  
CVR: 25 77 56 35

om et estimat, der vil blive indsnævret i takt med støjkompressionsordningens gennemførelse.

Der har lettet og landet F-16 kampfly i Skrydstrup siden 1980. Ganske som det er tilfældet i dag, vil afviklingen af F-35 flyoperationer typisk foregå med to daglige flyveperioder i hverdagene. Dog normalt kun en enkelt om fredagen. Derudover vil der være flyvning med afvisningsberedskabet i forbindelse med udøvelse af dansk suverænitetsbevogtning. Den årlige mængde af flyvetimer, der afvikles med F-35, vil dog være mindre end det antal flyvetimer, der afvikles med F-16 i dag. En væsentlig årsag til det er, at omskoling af piloter til F-35 vil foregå i USA – og ikke i Skrydstrup.

Mørkeflyvning med F-35 planlægges gennemført efter samme model som F-16, hvor der gennemføres mørkeflyvning over to perioder årligt, fordelt på halvårene. I hovedparten af disse perioder vil de to daglige flyvepas typisk blive gennemført senere på dagen og om aftenen. Efter aftenflyvningen vil det sidste fly normalt være landet og taxiet tilbage til hangar ikke senere end kl. 22.00. Der vil årligt være behov for 10 dage, hvor der også gennemføres natflyvning efter kl. 22.00. På disse dage vil det sidste fly normalt være landet og taxiet tilbage til hangar ikke senere end kl. 0200.

Morten Andersen anfører i sin henvendelse til udvalget, at kriterierne for at være omfattet af støjkompressionsmodellens røde zone burde have været angivet med et spænd på 5 dB, ligesom støjbelastningen i den offentliggjorte og akkrediterede flystøjsrapport er angivet i intervaller på 5 dB.

Det er i den forbindelse korrekt, som anført i henvendelsen, at Forsvarsministeriet med henvisning til flystøjsrapporten indledningsvist har oplyst Morten Andersen om, at F-35 støjbelastningen for dennes bolig i det scenarie, hvor al flystøj medregnes, var beregnet til intervallerne 90 – 95 dB maksimalstøj og til 60 – 65 dB gennemsnitstøj. Det er almindelig praksis, at støj angives i intervaller på 5 dB.

Med de offentliggjorte punktberegninger for både F-35 maksimalstøj og gennemsnitstøj har Forsvarsministeriet i januar måned oplyst Morten Andersen om, at maksimalstøjsbelastningen for dennes bolig er 90,9 dB, mens gennemsnitstøjen udgør 60,1 dB. Dermed ligger borgerens bolig altså et stykke fra den såkaldte røde zone, hvor støjbelastningen er størst.

Kriterierne for at være omfattet af den røde zone er som bekendt politisk fastsat til 55 dB gennemsnitstøj og 100 dB maksimalstøj.

Morten Andersen bor, ifølge sin henvendelse til udvalget, uden for byen, hvilket formentlig betyder, at det er grænseværdien på 60 dB, der

gælder for boligen. Såfremt det er tilfældet, har Morten Andersen med F-35 en gennemsnitstøjsbelastning, der ligger 0,1 dB over grænseværdien, når støj, der er undtaget fra regulering, også medregnes. Maksimalstøjsbelastningen ligger 10,9 dB over den grænseværdi, der skal tilstræbes overholdt om natten. Afstanden fra Morten Andersens bolig til kanten af den røde zone er beregnet til 550 meter.

Morten Andersen rejser i sin henvendelse til udvalget en vigtig problemstilling i forhold til de naboer til flyvestationen, der ikke anvender elektroniske hjælpemidler.

Forsvarsministeriet har kommunikeret om implementeringen af F-35 på borgermøder og ved hjælp af informationsskrivelser, der er runddelt i forbindelse med møderne. I forbindelse med kompensationsordningens forventede ikrafttræden vil Forsvarsministeriet sikre, at alle berørte naboer modtager de nødvendige informationer.

Med venlig hilsen

Trine Bramsen