

Tak for henvendelsen.

Advokatrådet har besluttet ikke at afgive høringssvar.

Med venlig hilsen



Henriette Fagerberg Erichsen
Sekretær

Advokatsamfundet, Kronprinsessegade 28, 1306 København K
D +45 33 96 97 28

hfe@advokatsamfundet.dk - www.advokatsamfundet.dk

Sendt pr. e-mail til

Forsvarsministeriet

Holmens Kanal 9

1060 København K

Mail til fmn@fmn.dk og nbb@fmn.dk

Vojens
Rådhuscentret 21
DK 6500 Vojens

Tlf. 74542156

mail@bergadvokater.dk

www.bergadvokater.dk

Dato 6. februar 2020
Sag nr. 137-45649

Bjarne L. Ditlevsen, jur. konsulent,
cand.jur.
bld@bergadvokater.dk

Sekretær Pia Wonsild/BD
Dir. tlf. 73 52 02 46
piw@bergadvokater.dk

Høringssvar i sagsnummer 2019/002863, udkast til lov om udbygning og drift af Flyvestation Skrydstrup samt tilhørende bekendtgørelser om støj og kompensation - på vegne beboerforeningen "Flyvestation Skrydstrups Naboer" – sagsnummer 2019/002863 – med hovedvægt det præsenterede oplæg til løsning af på støjgenerne i forhold til flyvestationens naboer.

1 En præsentation og beskrivelse

- 1.1 Dette Høringssvar afgives på vegne en større, lokal beboergruppe. Høringssvaret er opdelt i to afsnit, nemlig nærværende "Resume og konklusioner", side 1-8, samt et i samme dokument indsat "Detailnotat" med en række understøttende bilag, side 9-34.

2 Resumé

- 2.1 Detailnotatet er opdelt i følgende 7 afsnit:

- Afsnit 1: bilagsbeskrivelse, side 9,
- Afsnit 2: bemærkninger om Høringssvarets baggrund, side 10,
- Afsnit 3: nøgleelementer i ministeriets og ministerens forberedelsesaktiviteter, side 13,
- Afsnit 4: kort gennemgang af relevante elementer i selve lovforslaget, side 23,
- Afsnit 5: kort gennemgang af relevante elementer i støjbekendtgørelsen, side 25,
- Afsnit 6: gennemgang af relevante elementer i kompensationsbekendtgørelsen, side 27,
- Afsnit 7: redegørelse for et forslag til en løsningsmodel, side 32.

3 Konklusioner

- 3.1 Dette afsnit indeholder en række af hovedsynspunkterne fra de enkelte afsnit i Detailnotatet, uden dog at være udtømmende. Der skal derfor henvises til en gennemgang af dette.

3.2 Ad afsnit 1: medtagne bilag:

- 1) I perioden fra 24. september 2019 til 28. januar 2020 har advokatkontoret udarbejdet forskellige skriftlige indlæg til brug for de afholdte tre møder med Forsvarsudvalget i denne periode. Disse indlæg indeholder nogle uddybende argumentationer i dette procesforløb, hvortil henvises, bilag 1-7.
- 2) Det komplette materiale, udarbejdet af Forsvarsministeriet til de afholdte borgermøder indgår ligeledes, bilag 8. Det samme gælder de øvrige skrifter fra ministeriets hånd, bilag 9-11 og 13, samt DR-udskriften, bilag 12.

3.3 Ad afsnit 2: om Høringssvarets baggrund:

- 1) Der hviler en følelse af dyb frustration og magtesløshed over en stor gruppe af de omkringboende. I første omgang over selve processen, hvor der var stillet åbenhed og gennemsigtighed i udsigt, men hvor det modsatte – trods afholdte borgermøder – har været erfaringen, når det har angået "kerneproblemet" – støjoplysninger og støjmålinger. Og over troværdigheden af og fuldstændigheden omkring udleverede oplysninger.
- 2) Der er en udtalt stor, lokal opbakning til både Flyvestationen generelt og F-35 projektet specielt. Der er fuld accept af F-16 støjniveauet, forstået som det lovlige støjniveau i h.t. den udstedte miljøgodkendelse, men naturligvis ikke til "ulovlig støj".
- 3) Der er en tilsvarende meget lav tillid til ministeriets juridiske forundersøgellesgrundlag af, hvorledes nabosituationen skal bedømmes rent juridisk. Man betragter ministeriet og ministeren som værende direkte inhabile med en væsentlig interessekonflikt over for borgerne. Der er en gennemgående opfattelse af et ministerielt mål om størst mulige besparelser på dette område for militær-irrelevante udgifter samt erhvervelse af gensalgssindtægter. Det betragtes yderligere som utilfredsstillende og uacceptabelt, at ministeriet ikke har inddraget eksterne, uafhængige, juridiske eksperter. Og den påståede retssikkerhed via en domstolsprøvelse opfattes som reelt ikke-eksisterende.
- 4) Ligeledes betragtes den præsenterede "kompensationsmodel" som værende urimelig og uretfærdig, som uforklarlig og uforklaret, samt som åbenbart usaglig med en dramatisk forskelsbehandling mellem principielt ligestillede borgere til følge. Der er forståelse for en opkøbsmodel til "F-16 pris" i en nærzone, hvor beboerne derved sikres en fuld værditabsdækning. Men der er absolut ingen forståelse for, at man i gul zone får tilbudt et beløb, der svarer til 5-10 % af en sådan værdi. Det findes ikke at være udvist den "ordentlige" behandling af borgerne som lovet.
- 5) Så konklusionen på dette punkt er en udbredt utilfredshed hos en meget stor befolkningsgruppe iblandet en dyb følelse af magtesløshed. Af at være "kørt over" af minister og ministerium. Og af at have en minister, der afviser at lytte og forstå og inddrage borgerhensyn.

3.4 **Ad afsnit 3: ministeriets og ministerens forberedelsesaktiviteter frem til lovforslaget:**

- 1) Fra starten har beboerne af ministeriet været bibragt den opfattelse, at der ville ske ekspropriation af de hårdest ramte ejendomme og blive givet værditabserstatning til en række andre støjramte boligejere inden for en rimelig afstand. Dette er blevet udtalt og skrevet. Det har givet en ro og tillid i en lang startfase.
- 2) Først på en meget fremskredet tidspunkt – efteråret 2019 – begynder de at ane uråd. Men først ved den endelige præsentation af "kompensationsmodellen" får de klarhed over, hvordan de er tænkt behandlet fra ministerens og ministeriets side. Dette rejser nævnte, stærke følelser.
- 3) En gennemgang og analyse af den juridiske udvikling – af det tilgængelige materiale, forstås – tegner et stærkt foruroligende billede af indhold og kvalitet samt, desværre, også af troværdighed:
 - a. Undersøgelsestemaet har været begrænset til en ufuldstændig del af det regulerende retssystem for sådanne problemer: den ulovregulerede, danske naboret. Andre relevante regelsæt er helt udeladt,
 - b. Undersøgelsesintensiteten (kvaliteten) har været meget beskeden,
 - c. Den heraf udledte konklusion har været "uvidenskabelig", ikke-bæredygtig og præget af tendensiositet (inhabilitet og alvorlig interessekonflikt), og derfor uholdbar,
 - d. Bortset fra en hemmeligholdt redegørelse fra statens egen advokat – hvis indhold og korrekthed må betragtes som overordentligt tvivlsomt ud fra ministerens citater herfra sammenholdt med alt andet juridisk materiale samt lovforslagets bemærkninger – ses ingen anden juridisk rådgiver at være blevet inddraget, hvilket opleves som stærkt kritisabelt, ikke mindst når henses til nævnte habilitets- og interessekonfliktforhold,
 - e. Bortset fra ministerens gentagne citater fra kammeradvokatens redegørelse om "klarhed og entydighed" i retsgrundlaget, udtaler samtlige andre fundne kilder, at der netop ikke foreligger en sådan retlig "klarhed og entydighed", men at det tværtimod "ikke kan udelukkes", at domstolene vil kunne nå til et andet resultat,
 - f. det for alle med blot nogen indsigt i retssagsførelse - hvorunder ministeriets jurister formodes at høre – velkendte problem med denne retssikkerhed for borgerne er tidsaspektet. Der kan næppe forventes en endelig dom i et erstatningssøgsmål som her inden om 10-15 år og med nogle betragtelige omkostninger til følge. For de fleste borgere er denne retssikkerhed følgelig ikke-eksisterende.
- 4) Ministeriets udtalelse om, at der ikke påhviler staten nogen retlig forpligtelse til at betale noget som helst til nogen af naboerne, heller ikke i rød zone, samt ministerens gentagne gange og over en periode på knapt to måneder afgivne oplysning om, at denne retsholdning var understøttet af kammeradvokaten som værende "klar og entydig" samt det under

punkt 3) beskrive, juridiske undersøgelsesgrundlag findes at have udgjort grundlaget for indgåelsen af den tværpolitiske aftale den 15. november 2019.

- 5) Det fremgår yderligere, at fravalget af en erstatningsløsning og tilvalget af "kompensationsløsningen", som den ser ud, hviler på en "politisk beslutning". Dette kan i den konkrete situation alene forstås således, at det hævdes at være forligskredsens politikere, som – efter en formodet forudgående, grundig orientering om retsgrundlaget – har givet ministeriet instruks om, på ganske frivillig basis, at uddele 250 mio. kr. af statens midler til udvalgte borgere, samt at dette skulle ske efter den aktuelle model, herunder indeholdende den dramatiske forskelsbehandling mellem rød og gul zone.

3.5 Ad afsnit 4 – lovforslaget: kort gennemgang af relevante elementer i selve lovforslaget

- 1) Lovforslaget indeholder en meget omfattende "kompetencekoncentration" hos Forsvarsministeriet i kapitel 2, §§ 3-8, hvor alle sædvanlige ressortministerier kobles af og deres kompetenceområder overføres til dette ministerium. I relation til nærværende emne, hvor der findes at være et alvorligt habilitetsproblem og tilsvarende interessekonflikt – som ikke sjældent i livet medfører en "umenneskelig fristelse" til at reducere udgifter og forøge indtægter – samt hvor der tilsyneladende ikke i forberedelsesfasen har været tilkoblet ekstern ekspertise, øges betænkeligheden.
- 2) Denne betænkelighed formindskes ikke ved at se omfang og indhold af de ministerielle myndigheder, der overføres til samme ministerium: den fulde kompetence til at bestemme indhold og rækkevidde af såvel kompensationsmodellen som den herfor helt grundlæggende støjmodel. Der er stort set ingen begrænsninger eller retningslinjer indlagt i loven, ud over, at der skal være tale om "*ejere af boliger og institutioner*", og at disse "*udsættes for støjgener*" hhv. "*i særlig grad udsættes for støjgener*". Samt det forhold, at der skal ske anvendelse af en ekspropriationskommission til fastsættelse af prisen for "*overtagelse af boliger med tilhørende grunde.*"
- 3) Alt andet er overladt til ministeriet. Den følgende gennemgang af temaer i de to bekendtgørelser understreger berettigelsen af sådan betænkelighed. Forsvarsministeriet lukker sig stort set helt om sig selv i denne opgavehenseende uden nogen form for ekstern involvering. Man søger at skaffe sig selv helt "frie tøjler" over for borgerne.

3.6 Ad afsnit 5 - kort gennemgang af relevante elementer i støjbekendtgørelsen:

- 1) Denne bekendtgørelse udgør det indholdsmæssige grundlag for kompensationsordningen: det tema og den problemstilling, som kompensationsmodellen skal bruges på. Der er således et totalt afhængighedsforhold fra kompensationsmodellen over til "støjmodellen". Ingen kompensation, uden at støjmodellen er opfyldt. Denne afhængighed er defineret i lovens § 11, stk. 1 og 2: ". . . støjgener som følge af regler udstedt i medfør af § 7, stk. 5." = støjbekendtgørelsen.

- 2) Dette stiller naturligvis skærpede krav til denne bekendtgørelse. Som den ikke findes at honorere.
- 3) Det var at forvente, at denne bekendtgørelse indeholdt en juridisk-teknisk beskrivelse af, hvorledes én ejendom ender i gul zone og en anden i rød zone – og hvorledes alle andre falder helt uden for denne zonedefinition og dermed kompensationsmuligheden. Altså en loyal gengivelse af dette helt centrale aftaleelement i 15. november-aftalen. Men en sådan beskrivelse genfinder man slet ikke.
- 4) Dette må betragtes som en alvorlig mangel, der i tilgift må betegnes som tilsigtet. En alvorlig mangel, der rammer hele lovkomplekset om nabotemaet. Det har følgende virkninger:
 - borgere og domstole har ingen mulighed for at vurdere, om en konkret zoneopdeling følger de aftalte støjgrænser her i opstartfasen,
 - ved den tilsikrede mulighed for senere genoptagelse findes intet genvurderingsgrundlag.
- 5) At opbygge en lov på ukendte og dermed ikke-efterkontrollerbare kriterier for den helt grundlæggende problemstilling, må betragtes som en stærkt kritisabel lovgivningsmetode.
- 6) Herudover indeholder bekendtgørelsen i sin § 2, stk. 2 nogle meget alvorlige og bevidst indsatte undtagelser af de mest belastende støjformer, som findes i direkte modstrid med indholdet af 15. november-aftalen om, at "*Der kompenseres for det fulde støjbillede*".
- 7) Konklusionen heraf er, at denne bekendtgørelse lider af alvorlige "fejl og mangler".

3.7 Ad afsnit 6 - gennemgang af relevante elementer i kompensationsbekendtgørelsen

Identifikationsproblemet

- 1) Denne bekendtgørelse indeholder to bilag, som har til formål positivt at definere og identificere (på en "klar og entydig" måde, må det antages), hvilke ejere af boliger (og institutioner), der falder ind under rød zone-ordningen, og hvilke der falder ind under gul zone-ordningen. Da der kan gå op til 10 år, før en ejer behøver at melde sig, er det vigtigt, at der ikke kan opstå misforståelser og skuffelser.
- 2) I bilagene har ministeriet udelukkende anvendt postadresser på disse ejendomme. Dette forekommer noget overraskende. Det må formodes, at lovens formulering i § 11, stk. 3 af "*boliger med tilhørende grunde*" skal opfattes som dækkende over en matrikulær enhed, hvilket er den naturlige og nødvendige måde i dansk ret at definere en fast ejendom på:
 - ved parcelhuse er der typisk kun et matrikelnummer, men det kan forekomme, at der er mere end et. Det samme ved institutioner,

- men ved landbrugsejendomme er det snarere reglen end undtagelsen, at der er mere end et matrikelnummer, ofte adskillige. Der er her yderligere det problem, at flere landbrugsejendomme undertiden samdrives fra samme postadresse.

- 3) Der er derfor et behov for, at disse adresselister udbygges med præcise matrikelbetegnelser.

Støjmålingsgrundlaget contra zoneinddelingerne

- 4) Der er rejst kritik fra adskillige beboere – mange med indgående kendskab til Flyvestationens forhold via mangeårige ansættelsesforhold – over, at de udarbejdede adresselister ikke følger støjzonerne samt ligeledes over, at kortbilaget til 15. november-aftalen heller ikke gør det. Og at der er alvorlige afvigelser til skade for beboerne. Der er således langt fra overensstemmelse mellem de på den ene side aftalemæssigt set skarpe, matematisk definerede grænser på 55 dB, 80 dB og 100 dB og de på den anden side realiserede grænsesætninger i form af de to adresselister.
- 5) Det vil sige, at der er proklameret et system i aftalegrundlaget med et sæt kriterier (støjmålinger og støjgrænser) og i slutproduktet – lovkomplekset - praktiseret et herfra meget forskelligt system som grundlag for kompensationsmodellen (begrundet "det politiske ønske" – fra hvem er uoplyst). Specielt betragter beboerne det som stort set håbløst og umuligt at vurdere kortgrundlaget, som dels ofte er lavet i forskellige målestokforhold, dels direkte er fraværende.
- 6) Det er naturligvis stærkt utilfredsstillende, at ministeriet på den ene side fremhæver retssikkerheden for borgerne i form af domstolsvejen (som af andre årsager er ikke-eksisterende), og på den anden side bringer borgerne i en situation, hvor det stort set er umuligt at fremlægge eller efterkonstruere noget anvendeligt kortgrundlag.
- 7) Dette opleves af borgerne som yderligere en bevidst obstruktion. På det juridiske plan må det må under alle omstændigheder betragtes som en alvorlig retssikkerhedsmangel.

Kompensationsmodellens grundprincipper – den dramatiske forskelsbehandling

- 8) Den formelle grænsedragning mellem rød og gul zone (og de ovenanførte kritikpunkter herved), er defineret som en støjforskel på 0,1 dB: 100 dB er rød zone og 99,9 dB er gul zone.
- 9) Denne grænsedragning kommer i praksis til udtryk ved, at "Per" (jf. bilag 3) bor i rød zone, medens han umiddelbare nabo, "Poul", på den anden side af hækken bor i gul zone. Ingen kan høre forskel på lydgenen i de to ejendomme, heller en fremtidig køber.
- 10) Rød zone-modellen svarer i stort set alle forhold til en ekspropriationsløsning. Den formelle frihed i "tilbudsmodellen" ændrer i praksis ikke herved. Modellen er begrundet i, at

disse borgere "i særlig grad udsættes for støjgener" (lovudkastet § 11, stk. 2), hvorfor staten finder det nødvendigt at give disse ejer en mulighed for at slippe af med deres ejendomme uden formuetab – forudsætningsvist, hvad de ellers ville have kunnet. En principielt fin og "ordentlig" løsning. En "100 procent-løsning" værditabsmæssig og dermed "ordentligheds-mæssig".

- 11) Det "fine og ordentlige" stopper imidlertid, når man bevæger sig over skellinjen og gennem hækken ind til "Poul". Den støjgenekompensation, som han tilbydes, svarer til skønsmæssigt 5-10 procent af værdien af hans ejendom. Han må selv bære resten af tabet. Det samme tab, som staten ikke mener, at "Per" skal bære. Ingen af de to forstår noget, men "Poul" er den heldige.
- 12) En sådan forskelsbehandling ville naturligvis ikke været gået, hvis erstatningsmodellen skulle bringes til anvendelse – hvilket ministeren hævder, at kammeradvokaten hævder "klart og entydigt" ikke er en juridisk mulighed, modsat alle øvrige tilgængelige retskilder, der anfører, at dette "ikke kan udelukkes". Her ville en sådan forskelsbehandling naturligvis være udelukket. Her ville man være tvunget til at vurdere værditabsproblematikken.
- 13) Men selv hvis man måtte befinde sig uden for erstatningsområdet, findes der ikke at være "frit spil" i disponeringen over statens midler samt i behandlingen af statens borgere i sammenlignelige situationer. Man kan ikke lade tilfældighed eller simpel "magtudøvelse" råde. Også i denne situation er "ordentlighed" påkrævet.
- 14) Selve det at kunne/ville præsentere en sådan urimelig og uforklarlig forskelsbehandling i et retssamfund som det danske, understreger dette ministeriums manglende egnethed til at stå for denne problemløsning over for borgerne.
- 15) Som en afsluttende illustration af den manglende kvalitet i dette lovarbejde skal henvises til kravet om, at ejeren skal have folkeregisteradresse på samt også bo på denne ejendom. Virkningerne heraf er, at hverken arvinger til en afdød eller panthaverne til en overtaget ejendom kan gøre brug af modellen.

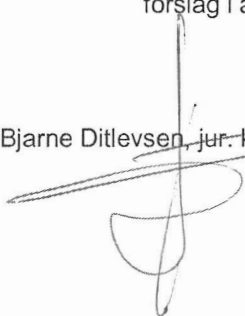
3.8 Ad afsnit 7 - redegørelse for et forslag til en løsningsmodel

- 1) I dette afsnit er der indlagt et forslag til en anden løsningsmodel, nemlig hvor opgaven flyttes væk fra Forsvarsministeriet og tilbage til Folketinget, lidt svarende til den model, der kendes fra højspændingsområdet.
- 2) Som påvist er der reelt ingen sammenhæng mellem selve det militære anlæg – med de her gældende helt særlige forhold og hensyn – og denne privatretlige løsning med naboerne. Forsvarsministeriet har ingen særlig viden eller ekspertise på dette område, idet den foreliggende situation – med involvering af ca. 1.600 husstande og omkring 4.000 borgere – ikke falder inden under de sædvanlige, militære administrationsopgaver. Der

består desuden et reelt habilitetsproblem og en alvorlig risiko for interessekonflikt, som vil kunne modvirke det udtalte ønske om åbenhed, gennemsigtighed og ordentlighed i forhold til disse mange mennesker. En retsbeskyttelse for borgerne i form af en domstolsprøvelse er i praksis ikke-eksisterende.

- 3) Ingen reale grunde findes at tale imod. Anlægsloven kan vedtages uafhængigt af et uløst nabotema, og der er ingen tidsmæssige forhold, der tilsiger ikke at få denne problemstilling grundigt analyseret og en konflikthindrende/-reducerende løsning udviklet i en rolig og fornuftig tidsrytme.
- 4) Flere muligheder står naturligvis åbent, også variationer og tilpasninger. Det fremsatte forslag i afsnit 7.7 i Detailnotatet, hvortil henvises, skal alene ses som et ideoplæg.

Bjarne Ditlevsen, jur. konsulent, cand. jur.



**Detailnotat med bilag til Høringssvar i sagsnummer 2019/002863 – udkast anlægslov for F-35
Projektet på Flyvestation Skrydstrup**

.....

1 Bilag til høringssvaret

1.1 Som bilag til nedennævnte høringssvar vedlægges kopi af følgende dokumenter og dokumentmateriale, som derfor indgår som en integreret del af høringssvaret:

- 1) Notat af 24. september 2019 fra advokatkontoret til Folketingets Forsvarsudvalg med nogle foreløbige analysebetragtninger til brug for foretræde den 26. september 2019,
- 2) Brev af 9. december 2019 fra advokatkontoret til Folketingets Forsvarsudvalg med et faktuelt og juridisk resume i relation til kompensationsmodellen (med bilag 3 vedlagt), til brug for foretræde den 12. december 2019,
- 3) Brev af 9. december 2019 fra advokatkontoret til Folketingets Forsvarsudvalg med for tællingen om "Per og Poul",
- 4) Brev af 28. januar 2020 fra advokatkontoret til Folketingets Forsvarsudvalg med et resume af "Juridisk konklusionsnotat" med tre vedlagte bilag (bilag 5) – 7), til brug for foretræde den 30. januar 2020,
- 5) Tilføjelse af 28. januar 2020 fra advokatkontoret til resumenotatet under punkt 4),
- 6) Brev af 28. januar 2020 til Folketingets Forsvarsudvalg med et Juridisk konklusionsnotat,
- 7) Illustrationsskitse over støjforløb og kompensationsmodellens økonomiske forløb udarbejdet af advokatkontoret,
- 8) Det af ministeriet udarbejdede materiale til brug for de afholdte borgermøder, og som er fremlagt under ministeriets særlige hjemmeside for borgermøder,
- 9) Notat af 29. november 2017 udarbejdet af forsvarsministeriet, betegnet "Information om F-35 på Flyvestation Skrydstrup",
- 10) Aktstykke nr. 31, Folketingstidende E, Folketinget 2017/18, dateret den 14. december 2017,
- 11) Notat af 18. september 2019 fra Forsvarsministeriet, betegnet "Juridisk baggrund for anvendelse af kompensationsordning frem for erstatning".
- 12) Udskrift af forskellige interviews til DR Nyheder, herunder af forsvarsministeren, den 15. november 2019 i forbindelse med indgåelsen af den tværpolitiske aftale mellem forligspartierne,
- 13) Tværpolitisk "Aftale om kompensation for F-35 kampflystøj fra Flyvestation Skrydstrup", dateret den 15. november 2019, med to bilag, mellem Socialdemokratiet, Venstre, Liberal Alliance, Dansk Folkeparti og Radikale Venstre,

2 Indledende bemærkninger om høringssvarets baggrund

- 2.1 Høringssvaret afgives på vegne en lokal befolkningsgruppe, hvoraf en større mængde har organiseret sig formelt i en interesseforening, benævnt "Flyvestation Skrydstrups Naboer". Men i virkeligheden repræsenterer advokatkontoret – der har været hjemmehørende i dette lokalområde formelt siden 1985, men i praksis siden 1970-erne – en væsentligt større befolkningsgruppe, som advokatkontoret er i daglig, nær kontakt med, men som blot resignerende konstaterer, at det ikke nytter noget at stille sig mod "en minister".
- 2.2 Utilfredsheden med og frustrationen over, hvad de betragter som "statens magtudøvelse – nok en gang" er således langt bredere og dybere, end medlemstallet i foreningen antyder. Der er en betydelig, næsten undtagelsesfri, opbakning bag flyvestationen og også de nye fly. Man føler det blot ganske "uretfærdigt", at et større antal nærtboende borgere kommer til at betale en langt større pris end den øvrige danske befolkning, nemlig i kraft af store problemer med salg af deres ejendomme og - i heldigt fald - kun til væsentligt reducerede priser.
- 2.3 Der er ingen, der ikke er enig i, at der gennem flere årtier har været særlige støjproblemer fra den militære lufthavn. Men som ved alt andet i livet kan en væsentlig forøgelse af en allerede eksisterende ulempe være "dråben", der forandrer det ubehagelige til det uudholdelige. Dette kan bekræftes af lokale ejendomsmæglere. Som et symptom på denne problemstilling kan en af disse lokale mæglere, Torben Strøm, Nybolig, Haderslev – der gennem en årrække har været formand for Dansk Ejendomsmæglerforening, og som via denne position har været i kontakt med adskillige støjforekomster rundt i landet – oplyse, at han har formidlet boliger for kort tid siden til 2-3 af de nye kampflypiloter, der skal tilknyttes de kommende F-35 fly, men at ingen af disse har villet bo i nærheden af flyvestationen (har bosat sig i Haderslev) netop på grund af støjgenerne. Dette er en betydelig ændring i forhold til tidligere praksis, som kendes her fra kontoret, hvor en stor del af personalet, også piloterne og officersstaben i øvrigt, bosatte sig tæt på flyvestationen.

Af forståelsesmæssige ("pædagogiske") grunde anvendes i dette høringssvar udtrykkene "F-16-støj" og "F 16-priser" (for ejendommene) samt – som modsætning hertil - "F 35-støj" og "F 35-priser". I relation til F 16-støjen og tolerancen herfor skal dog understreges, at det støjniveau, som i denne henseende højest skal kunne betragtes som "lokalt accepteret" alene er det støjniveau, som i henhold den aktuelle miljøgodkendelse ud gør det lovlige støjniveau.

Det er alene dette støjniveau, der kan inddrages som et sammenligningsgrundlag med det kommende støjniveau fra F 35-kampflyene. Ulovlige støjudøvelser fra F 16-flyene kan ikke anvendes som et "acceptgrundlag", når støjgeneproblematikken for de nye fly skal vurderes.

- 2.4 Høringssvaret knytter sig først og fremmest til lovforslagets kapitel 4, "*Kompensation for støjgenger fra F-35-kampfly på Flyvestation Skrydstrup*" og det med baggrund heri udarbejdede udkast til ministeriel bekendtgørelse om kompensationsordning. Der gøres dog også nogle centrale betragtninger om tilblivelseshistorien for dette regelsæt samt enkelte bemærkninger til loven i øvrigt og til udkast til ministeriel bekendtgørelse om støj fra Flyvestationen.
- 2.5 Det respekteres, at selve F-35 projektet rummer en række dybt fortrolige aspekter, som nødvendiggør en særlig hemmeligholdelse og lukkethed i forhold til "befolkningen". Den problemstilling, som er genstanden for dette høringsindlæg, findes imidlertid ikke at have en sådan karakter. Hele temaet angår udelukkende nogle helt "åbne og principielt gennemsigtige" omstændigheder, nemlig de virkninger, som lyden = støjen fra de kommende fly vil have på de omkringboende. Heri er naturligvis intet hemmeligt og kan intet holdes hemmeligt.
- 2.6 Det skal derfor understreges, at der ikke findes at være eller kunne påberåbes sådanne særlige hensyn af karakteren af "militære eller sikkerhedsmæssige hemmeligheder". Det skal da også herved fremhæves, at såvel forsvarsministeriet som de to forsvarsministre, der successivt har præsideret dette ministerium, begge gentagne gange har fremhævet, at man netop ud fra disse "nabohensyn" ønskede at "*skabe størst mulig åbenhed og gennemsigtighed*". Der henvises herom til det materiale, som ministeriet har fremlagt på sin hjemmeside om "borgermøder", jf. bl.a. referat fra borgermøde af 7. juni 2018 afholdt på flyvestationen.
- 2.7 Det er imidlertid oplevelsen, at denne hensigt på afgørende punkter ikke er blevet opfyldt fra hverken ministeriets eller ministerens side. Dette gælder i sær i følgende relationer:
- muligheden for at få tildelt uafhængig rådgivning under forberedelsesforløbet og i kompensationsmodellens realisering (svarende til den norske model),
 - troværdige støjmålinger med tilhørende kortmateriale med inddragelse af uafhængige eksperter,
 - udarbejdelse af et troværdigt, juridisk forundersøgelsesgrundlag med inddragelse af eksterne, uafhængige eksperter samt relevante ressortministerier,
 - indbyggelse af en reel retssikkerhedsgaranti for de støjramte omkringboende ("naboerne").
- 2.8 Som det vil fremgå af nedenstående, er der forskellige indsigelser mod det samlede lovkompleks. Helt principielt er der uenighed i den juridiske vurdering fra ministeriets side af, at der ikke foreligger en erstatningssituation, herunder erstatningsansvar for – allerede samt naturligvis også senere – indtrådte værditab for nogen af de berørte ejendomme.

- 2.9 Men i forhold til den præsenterede kompensationsmodel udgør hovedanken den meget dramatiske, uforklarede og uforklarlige samt usaglige forskelsbehandling, staten udviser i forhold til især de helt umiddelbare naboer, hvoraf den ene bor i rød zone med 100 procent værditabsdækning, medens dennes umiddelbare nabo alene modtager et beløb svarende til skønsmæssigt mellem 5 – 10 procent af ejendommens værdi og står tilbage med en vanskeligt salgbar ejendom, og i positivt fald alene mod en væsentlig prisreduktion.

3 Forberedelsen i forhold til naboerne – en beskrivelse af udviklingen i og af den juridiske modelløsning i forhold til naboerne

- 3.1 Der har været afholdt en række af såkaldte "nabomøder", begyndende fra slutningen af 2017 og frem til slutningen af 2019, som ministeriet har taget initiativ til og stået som arrangør af. Der skal generelt herom henvises til den nævnte, særlige hjemmeside, som Forsvarsministeriet har oprettet i denne anledning, hvor der kan findes kopi af udarbejdet og fremlagt materiale. Der henvises i dette høringssvar til materiale herfra som "Borgermateriale". Hele dette materiale indgår således som en del af bilagsgrundlaget for dette høringssvar.
- 3.2 Herudover har ministeriet produceret forskelligt andet skriftligt materiale om dette tema, som der henvises til nedenfor, og som fremlægges som yderligere bilag til høringssvaret.

Den indledende løsningsovervejelse fra ministeriets side – ekspropriation og erstatning

- 3.3 Af notat af 29. november 2017 udarbejdet af forsvarsministeriet, bilag 9, og aktstykke nr. 31, side 6, bilag 10, fremgår, at ministeriets indledende overvejelser om en naboløsning som følge af de forøgede støjgener (det har aldrig været et tema, at der ikke skulle være forøget støj og dermed en forøget støjgene fra de kommende fly!) gik på, at der så at sige var to, endnu ikke definerede "naboområder", nemlig:
- område 1, som lå tættest på støjilden, og hvor der skulle foretages en egentlig ekspropriation,
 - område 2, som lå lidt længere væk, hvor der skulle betales en erstatning for værditab.
- 3.4 I denne startfase var der to ekspropriationsovervejelser. Den ene af arealer til ny bebyggelse og den anden til den nævnte støjgenhåndtering. Det første behov blev opgivet som følge af en ændret placering af de nye bebyggelser. Men det andet behov var uændret.
- 3.5 En sådan overordnet, todelt løsningsmodel forekommer både "naturlig og sædvanlig". Man kender ganske udmærket de nye flytypers støjbillede – og de deraf følgende støjgener i forhold til nært beliggende naboer. Både fra USA, hvor de produceres og er under anvendelse, og fra Norge og Holland, som tidligere har fået disse flytyper leveret. Ministeriet er således på forhånd – allerede inden foretagelse af egne målinger – nøje bekendt med denne problemstilling. Miljømæssigt vil der være tale om en ikke-fjernelig gene. Ekspropriation og erstatning blev derfor oprindeligt betragtet som naturlige – og nødvendige – redskaber i forhold til de berørte naboer.

Efterfølgende designet løsningsmodel – "kompensation" contra erstatning

- 3.6 Et halv års tid senere – omkring medio 2018 – tager ministeriet imidlertid et nyt begreb i anvendelse, ordet "kompensation", uden at dette nye ord dog nærmere defineres eller forklares. Et

ord, som i almindelig, "folkelig" forståelse opfattes som synonymt med det første begreb, "erstatning". Ingen af "naboerne" var opmærksomme på, at en helt anden løsningsmodel var under ministeriel overvejelse. Der går faktisk lang tid – over et år – inden den rette sammenhæng begynder at gå op for de involverede borgere.

Det tilgængelige, juridiske undersøgelsesmateriale fra Forsvarsministeriet

- 3.7 En gennemgang og analyse af tilgængeligt, juridisk undersøgelsesmateriale fra ministeriet tegner et foruroligende – herunder såvel utilstrækkeligt som misvisende - juridisk forundersøgelsesbillede bag den indgåede kompensationsmodel. Dette materiale vil blive gennemgået i det følgende.

Forsvarsministeriets analysenotat af 18. september 2019 – erstatning eller kompensation

- 3.8 Man kan ud af et analysenotat af 18. september 2019 fra Forsvarsministeriet, bilag 11, betegnet *Juridisk baggrund for anvendelse af kompensationsordning frem for erstatning*, læse blandt andet følgende (som underbygges af efterfølgende forhold):

- 1) Så sent som på dette tidspunkt – knap to måneder før indgåelsen af den grundlæggende, tværpolitiske aftale mellem de såkaldte "forligspartier" – kan man se, at ministeriet fortsat har haft overvejelser af, hvilken juridisk model der skal anvendes. En erstatningsmodel eller en "ikke-erstatningsmodel" – betegnet en "kompensationsmodel".

Medens selve erstatningsbegrebet er relativt klart – herunder med pligt til at betale erstatning for et årsagsforbundet, adækvat og ikke-egenskyldsforårsaget økonomisk tab – har kompensationsbegrebet ikke nogen tilsvarende "klar og entydig" definition i dansk ret, og som det senere skal vise sig, er dette begreb anvendt med en betydning væsensforskellig fra erstatningsbegrebet, idet det af ministeriet er defineret som en betaling uden nogen retlig forpligtelse som sit grundlag, men alene baseret på "politisk velvilje".

At noget er uden "retlig forpligtelse" betyder, at en nabo i så fald – "klart og entydigt" - ville tabe en erstatningssag mod staten ved domstolene.

- 2) Man kan yderligere se, at den "*juridiske baggrund*" dels alene relaterer sig til ministeriets egne, interne overvejelser, dels alene relaterer sig til "dansk ret" og alene den del af dansk ret, som angår begrebet "den naboretlige tålegrænse". Man kan heraf slutte følgende:
- a. Ministeriet samt ministeren har tilsyneladende (ingen andre kilder er refereret) ikke følt behov for – eller ønske om - at inddrage ekstern juridisk ekspertise, hverken fra andre ministerier eller fra udenforstående eksperter, fx fra nogle af de danske universiteter. Dette må i en sagstype som denne, som dels er den første af sin art her i landet (der findes ikke andre militære lufthavne med fly af dette høje støjniveau)

dels omfatter et meget stort antal borgeres – omkring 1.600 husstande (statistisk vel svarende til omkring 4.000 borgere) – økonomiske skæbner, betragtes som værende i strid med god forvaltningsretspraksis. Der påhviler en offentlig myndighed såvel en undersøgelsespligt som en objektivitetsforpligtelse.

Det er ikke en myndigheds opgave at foretage en "forretningsmæssig spekulation" i, hvad den kan slippe af sted med. Denne i denne sag meget usædvanlige og snævre undersøgelsestilgang går igen i lovforslaget (hvor dog det formelle redegørelsesfelt er udvidet i forhold til hidtil alene naboretten, men fortsat uden inddragelse af ekstern ekspertise).

- b. Selve ordvalget, "Juridisk baggrund" må med rette kunne opfattes således, at der ikke på dette tidspunkt er indgået anden "baggrund" end den i skriftet citerede, jf. litra a, altså en fuldstændighedserklæring,
- c. Selve den analyse- og fortolkningsmæssige behandling af denne del af retsområdet findes i det præsenterede materiale både at være meget "tyndt" og utilstrækkeligt beskrevet og med én efter almindelige fortolkningsprincipper ikke bæredygtig konklusion (herom senere),
- d. Som beskrevet i bilag 5 har ministeriet i alle de indledende beskrivelser af det vurderede/inddragne retsgrundlag udelukkende set på den uskrevne naboret og med en ganske overfladisk redegørelse for og beskrivelse af retspraksis herom. Der er således dette tidspunkt hverken en omtale af endsige foretaget nogen som helst analyse af artikel 8 i Den Europæiske Menneskerettighedskonvention og retspraksis omkring denne bestemmelse eller andet relevant retsgrundlag.

Dette må betragtes som en afgørende, forvaltningsretlig fejl i lovforberedelsen både i forhold til borgerne og til Folketingets politikere. Denne alvorlige fejl kan genfindes i den grundlæggende, tværpolitiske aftale af 15. november 2019, herom nedenfor.

- 3) Dette analysenotat indeholder flere væsentlige udsagn om det juridiske begreb, "den naboretlige tålegrænse", som er gjort til det helt centrale begreb og det afgørende beslutningsgrundlag for den senere fremsatte "kompensationsmodel", idet følgende citater fra notatet skal fremhæves (med mine understregninger):
 - a. "Der findes ingen relevant retspraksis vedrørende den naboretlige tålegrænse for støjgener fra lufthavne eller flyvestationer."

NB: Da man befinder sig på et område for den "uskrevne ret", betyder dette, at der ikke foreligger noget konkret retsgrundlag – nogen konkret og eksakt viden – at holde sig til. Dette tilsiger i høj grad, at der udvises forsigtighed som ministerium i en borgerbehandling.

- b. *"Det er Forsvarsministeriet vurdering, at der ikke i forbindelse med støjgener fra F-35-kampflyene vil være tale om ulemper, der generelt overstiger den naboretlige tålegrænse. Ved denne vurdering har Forsvarsministeriet lagt vægt på, at der ikke med overgangen til F-35 sker en forøgelse af Flyvestations Skrydstrups aktivitetsniveau, og at det for naboerne til en flyvestation må kunne påregnes, at der som led i den samfundsmæssige udvikling sker en overgang til en anden flytype med en anden støjprofil."*

NB: Her siges således, at ministeriet ikke har indhentet – eller støtter sig til – nogen ekstern vurdering. Man begrundet sin beslutning om erstatningsfrihed med henvisning til "aktivitetsniveauet", ikke støjniveauet, som er noget ganske andet. Et højt aktivitetsniveau, med lavt støjniveau, vil almindeligvist være miljømæssigt uproblematisk og i hvert fald af en ganske anden karakter nabomæssigt. Derfor findes argumentationen ikke bæredygtig.

Der er ligeledes stor forskel på at skulle "finde sig i" en ny flytype (hvad er der at "finde sig i" her? Ingen almindelig borger gør sig overvejelser om, hvilken type fly der anvendes. Dette synspunkt i sig selv giver ingen mening) og så at skulle acceptere en anden støjprofil, altså en væsentlig forøgelse af støjgenerne. Argumentationsmetoden findes ikke "ordentlig og redelig".

- c. *"Da der som nævnt ikke er retspraksis vedrørende støjgener fra flyvestationer, skal det dog bemærkes, at det ikke kan udelukkes, at domstolene efter en konkret vurdering vil kunne nå frem til, at der er ejendomme i det mest støjbelastede område, som udsættes for støjgener fra F-35-kampflyene i en sådan grad – og på en sådan vis – at den naboretlige tålegrænse må anse for overskredet. Der vil i så fald formentlig være tale om ejendomme, hvor der tilbydes frivillig overtagelse."*

NB: Dette udsagn er et nødvendigt udsagn, når det forhen er anført, at der ikke findes nogen retspraksis på området. Alt andet ville være ganske uredeligt. Ordet "formentlig" understreger, at ministeriet reelt ikke kan udtale noget med blot nogen grad af sikkerhed for gul zones vedkommende.

At noget "ikke kan udelukkes", betyder rent sprogligt, at man ikke har noget grundlag for at afgive en sikker udtalelse om en bestemt retstilstand. Om erstatning eller

ikke-erstatning (=om betalingspligt for et lidt tab eller ikke-betalingspligt). Man ved det ganske enkelt ikke.

Da ministeriet alene anvender sine interne jurister som sit vurderingsafsæt, og da det vel næppe kan udelukkes, at et ministerium kan have en interesse i en udgiftsbesparelse, vil dette sige, at ministeriets vurdering ikke hviler på et objektiveret grundlag. Som et minimum burde dette være tydeliggjort i det juridiske grundmateriale.

- d. *"Da der således ikke er et juridisk grundlag for at udbetale erstatning til naboerne til Flyvestation Skrydstrup, er der i stedet for en erstatningsordning arbejdet med en kompensationsordning, hvor naboerne kompenseres for støjgenerne".*

NB: Den konklusion, der ligger i ordet "da" i sætningens start, henviser til de foregående afsnit. Herunder afsnittene, der angiver, at der ikke findes nogen relevant retspraksis, samt at der er juridisk usikkerhed om, hvad domstolene måtte sige.

Af denne grund findes den i dette ord liggende følgeslutning til den kommende sætning uredelig. Det er jo netop ikke muligt på nuværende tidspunkt og det foreliggende grundlag at udtale sig om, hvorvidt der foreligger noget "juridisk grundlag for at udbetale erstatning". Det kan kun domstolene afgøre. Som et minimum burde en ekstern, uafhængig ekspertise være inddraget.

Der kunne med – mindst – lige så stor rette være valgt netop en erstatningsordning. En sådan argumentationsform findes dybt alvorlig og stærkt kritisabel, idet det må formodes, at den er blevet anvendt i den tværpolitiske forberedelse.

- e. *"Kompensationen ydes ud fra et politisk ønske, ikke ud fra en juridisk forpligtelse".*

NB: dette udsagn forudsætter, at der allerede her foreligger et sådant "politisk ønske", men det er uklart, om dette udtryk omfatter andre end ministeren selv.

Den umiddelbare opfattelse ud fra sammenhængen vil dog være, at der her er tale om en forhåndsinstruks – om fravalg af en erstatningsmodel – afgivet af forligspartierne.

Almindeligvist, hvor der i et offentligretligt anliggende ikke foreligger en juridisk forpligtelse til en bestemt betaling, vil udgangspunktet være, at der heller ikke ydes nogen betaling. Noget sådant må derfor også have været udgangspunktet for mini-

steriet i dette tilfælde. En beslutning om det modsatte må forudsætte et afklaret af-talegrundlag. Et ministerium, der er overbevist om, at der ikke i en kompleks sag som denne foreligger nogen retlig forpligtelse over for borgerne, er nødsaget til at have sit informationsgrundlag til og instruktionsgrundlag fra de kompetente politi-kere (de involverede forligspartier) i orden. Dette må være en administrativ forplig-telse.

I dette konkrete tilfælde findes derfor følgende at have måttet indgå som det nød-vendige grundlag for denne udtalelse:

- dels at det er alment bekendt rent politisk, at der ikke foreligger nogen sådan betalingsforpligtelse, samt
- dels at der er givet en konkret instruks om – desuagtet – at yde en frivillig betaling.

Kammeradvokatens redegørelse om "klarhed og entydighed" i retsgrundlaget

- 3.9 Dette undersøgelsesbillede – og –grundlag – forandres otte dage senere. Her oplyser ministeren personligt på et møde - som undertegnede havde med ministeren sammen med advokat Erik Berg fra advokatkontoret samt foreningens formand, Agnes Rosenlund forud for foretrædet samme dato for Forsvarsudvalget – hvor der fra foreningens side blev gjort et erstatningssyns-punkt gældende, helt på linje med ministeriets egen oprindelige opfattelse - at dette var helt og aldeles udelukket, idet ministeren havde modtaget en skriftlig redegørelse fra kammeradvoka-ten, hvori denne havde oplyst, at erstatningskrav fra nogen borger overhovedet "klart og enty-digt" var udelukket af rent juridiske grunde. Altså uanset, om borgeren boede i den senere be-tegnede "røde zone" eller i "gul zone". Ministeren afviste pure, at der var nogen borger, der ville kunne gøre et sådant erstatningskrav gældende. Samme udsagn gentog ministeren kort efter i TV og i dagspressen.

NB: Når man anvender argumentationen "*klar og entydig*" om en bestemt vurdering af en juri-disk problemstilling, så har dette en "klar og entydig" betydning, nemlig:

- Ad det "klare": at det er noget, som alle kyndige vil kunne se. Ikke mindst domstolene i alle instanser vil se dette klart, altså uden tvivl eller diskussion.
- Ad det "entydige": dette er en understregning af det "klare", nemlig at der kun findes én mulighed og ét resultat. Uanset, om man spørger byretten, landsretten eller højesteret, så vil alle svare præcis det samme. Man kan sige, at der i en sådan formulering ligger et ga-rantitilsagn fra advokaten til klienten om, at alle andre muligheder er fuldstændigt udeluk-kede. At der er ikke nogen procesrisiko.

- 3.10 Samme udtalelse gentager ministeren til DR Nyheder så sent som den 15. november 2019. Samme dag, som den tværpolitiske aftale indgås. Her interviewes ministeren om den udbredte kritik fra en række borgere om, at den præsenterede kompensationsmodel bevirker, at de ikke vil kunne få inddækket værditabene på deres ejendomme, og hvortil ministeren afviser at lade foretage individuelle vurderinger, idet ministeren udtaler følgende, jf. bilag 12:

"Der er mange gisninger i det her. Vi har fået kammeradvokaten til at vurdere, om staten er erstatningspligtig, og der er en klar og entydig vurdering af, at det er staten ikke.

Vi kan ikke erstatte noget, der ikke er juridisk grundlag for. I stedet giver vi en støjkompensation, siger Trine Bramsen."

Denne redegørelse fra kammeradvokaten viser, at ministeriets juridiske udredning af 18. september 2019 – hvor der udtrykkes usikkerhed om retstilstanden – fejles af banen.

NB: Disse to juridiske udsagn om samme tema er hinandens modsætninger, hvorfor mindst et af dem, ud fra en ren logisk anskuelse, må være ukorrekt.

- 3.11 Ministerens udtalelse den 26. september 2019 viser, at kammeradvokaten må have afgivet sin skriftlige redegørelse senest denne dato. Når henses til ministeriets redegørelse i bilag 11, må det logisk formodes, at kammeradvokatens redegørelse er udfærdiget efter denne dato. Altså en skriftlig redegørelse fra kammeradvokaten udarbejdet i perioden 18. – 26. september 2019.
- 3.12 Da denne redegørelse fra kammeradvokaten findes at være indgået som en central del af det politiske afgørelsesgrundlag – af beslutningen om ikke at anvende en erstatningsmodel – har foreningen anmodet om aktindsigt i denne redegørelse, jf. tidligere tilsagn om åbenhed og gennemsigtighed. Denne anmodning har ministeren imidlertid afvist. Anmodningen er derfor blevet genfremsat over for Forsvarsudvalget den 30. januar 2020, men som desuagtet ikke er blevet opfyldt. Dette findes både uforståeligt og stærkt beklageligt, idet afvisningen så må formodes at skyldes, at redegørelsen har et indhold, som ministeren ikke ønsker at offentliggøre. En sådan "klar og entydig" beskrivelse af gældende ret ville ellers kunne give ministeren et middel til at tilbagevise den stærke oplevelse af urimelighed og uretfærdighed fra en hundredtallig kreds af borgere i området.

Den tværpolitiske aftale om kompensation af 15. november 2019

- 3.13 Den 15. november 2019 indgås den nævnte tværpolitiske "Aftale om kompensation", jf. bilag 13. Der udtrykkes ønske om, *"at der skal være gode rammer for et godt naboskab omkring Flyvestation Skrydstrup i hele F-35 kampflyets levetid"*. Omkring den juridiske baggrund for denne aftaleindgåelse er formuleret følgende i aftaleteksten:

"Det er Forsvarsministeriets vurdering, at der i forbindelse med støjgener fra F-35-kampflyene ikke vil være tale om ulemper, der generelt overstiger den såkaldte naboretlige tålegrænse. Det

kan dog ikke udelukkes, at domstolene efter en konkret vurdering vil kunne nå frem til, at der er boliger i området, hvor den naboretlige tålegrænse må anses for overskredet."

NB: formuleringen af denne aftaletekst understreger bl.a. følgende forhold:

- Det juridiske grundlag for at afvise erstatning som løsningsmulighed hviler alene på betragtninger over den danske, uskrevne naboret med heraf følgende uklarhed og usikkerhed, jf. afsnit 3.8. Fx er artikel 8 i menneskerettighedskonventionen ikke inddraget, ligesom eksterne, uafhængige eksperter heller ikke har været inddraget,
- Der er en alvorlig uoverensstemmelse mellem kammeradvokatens citerede redegørelse om "klarhed og entydighed" og det her indlagte usikkerhedsforbehold, jf. herom afsnit 3.14.

3.14 Aftalen indeholder yderligere bl.a. følgende formuleringer:

Formulering 1 (side 1): *"Der kompenseres for det fulde støjbillede, herunder flyvninger med afvisningsberedskabet."*

NB: dette udsagn står i modsætning til den nedenfor omtalte "støjbekendtgørelse", der udstedes med hjemmel i lovudkastet § 7, stk.5, idet det af denne bekendtgørelse (i udkast) § 1, stk. 1 fremgår, at bekendtgørelsen finder anvendelse på "flystøj og terminalstøj...jf. dog stk. 2", og hvor stk. 2 undtager en række af de alvorligste støjforekomster, bl.a. ved afværgeberedskabet.

Formulering 2 (side 2): *"Den gule zone har udgangspunkt i et geografisk område, der har en støjbelastning på mere end 55dB gennemsnitstøj og 80 dB maksimalstøj, ligesom der er taget højde for lokalsamfund og boligområders placering.*

Den røde zone omfatter boliger med en støjbelastning på mere end 55dB gennemsnitstøj og 100 dB maksimalstøj.

Støjkompensationsordningen omfatter ca. 1.600 boliger.

Kompensationsmodellen er unik for Flyvestation Skrydstrup, da støjen fra kampfly generelt opleves mere generende end andre støjkilder, herunder støj fra civile fly."

Formulering 3 (side 3): *"Der etableres i den forbindelse et flyovervågningssystem, som vil vise den målte flyvestøjbelastning. Parterne er enige om, at såfremt målingerne i F-35 afviger signifikant fra den beregnede flystøjbelastning, vil naboerne blive tilbudt en genberegning af, hvorvidt deres bolig bør medtages i den gule zone eller røde zone."*

NB 1: Denne udnævnelse af to forskellige zoner med en fælles gennemsnitstøjafgrænsning (55dB) samt hver sin maksimalstøjafgrænsning (hhv. 80 og 100 dB) indgår som de centrale og grundlæggende elementer i hele kompensationsmodellen ved ordningens opstart:

- gennemsnitsstøjen skal overstige 55 dB for, at der i det hele taget kan komme en kompensation i betragtning (minimumskravet),
- maksimalstøjen skal som yderligere betingelse for en kompensationsløsning overstige hhv. 80 dB for at nå op i gul zone-reglerne og 100 dB for at nå det yderligere stykke op i rød zone-reglerne.

NB 2: Tilsvarende indgår disse grænser i en mulighed for at begære en senere genberegning. I denne forbindelse er det utilfredsstillende, at der er anvendt et udefineret udtryk som "signifikant". Det bør være relativt enkelt at angive en grænseværdi (en stigning på 3 dB svarer til en fordobling af lyden).

NB 3: Denne centrale del af aftalegrundlaget er imidlertid fuldstændigt udeladt i lovkomplekset, såvel i selve loven som i nogen af de to bekendtgørelser, jf. omtalen heraf nedenfor. Dette må betragtes som en afgørende mangel. Virkningen er, at de berørte borgere ikke har noget retsgrundlag at holde sig til.

Afvisningen af kammeradvokatens redegørelse om "klarhed og entydighed"

3.15 Ministeriets formulering af teksten i 15. november-aftaledokumentet viser, at kammeradvokatens af ministeren citerede – men hemmeligholdte redegørelse – er blevet underkendt. Samme underkendelse ses i bemærkningerne til lovforslaget. Dette betyder:

- 1) Enten at kammeradvokaten selv har trukket sin første redegørelse tilbage og udfærdiget i helt ny med en ganske ændret konklusion,
- 2) Eller at ministeriet ikke har turdet fæste lid til kammeradvokatens vurdering af dette uafklarede retsområde.

Man er nu tilbage i tilstanden fra ministeriets analysenotat af 18. september 2019, nemlig at der ikke findes nogen "klar og entydig" afklaring af den retlige vurdering, og at man ikke kan udelukke, at domstolene vil erklære sig direkte uenig med ministeriets – meget restriktive, og borger-uenlige – retsudlægning.

Domstolsvejen

- 3.16 Det anføres i 15. november-aftalen, at utilfredse borgere "frit" vil kunne anlægge en erstatnings-sag mod ministeriet ved domstolene. Naturligvis kan de det. Det er en grundlovssikret ret, som ikke behøver nogen særlig fremhævelse som en speciel retsbeskyttelse, såfremt det skulle vise sig, at ministeriet har taget fejl i sin vurdering. Angivelsen heraf findes derfor både overflødig og besynderlig.
- 3.17 Problemet i praksis er imidlertid – hvilket ministeriet næppe kan være ubekendt med – at denne mulighed reelt ikke er eksisterende i det "virkelige liv". Af flere årsager:

- 1) En erstatningssag vil normalt først opstartes, når skadeforvoldelsen er indtrådt. Dette vil konkret sige om ca. seks år. Herefter ville selve processen, der må forventes at kunne gå helt til Højesteret, med en gang gennem alle instanser, skønsforretninger mv., forventeligt kunne have et tidsforløb på yderligere 5 – 8 år. Altså i alt ca. 11 – 14 år fra lovens ikrafttræden. Hvem har tid, lyst og kræfter hertil?
- 2) Hvis der ikke kan opnås fri proces – hvad en del nok ikke kan få – vil der skulle trækkes på en retshjælpsforsikringsordning, hvis økonomiske rammer slet ikke vil slå til i en sag som denne.

Hvis denne lov derfor af nogen er vedtaget i den forvisning om, at borgerne – i fald ministeriet vurderer forkert – skulle være beskyttet af domstolene, så må en sådan beskyttelse betragtes som ikke-eksisterende i praksis.

4 Lovforslaget

- 4.1 Lovforslaget indeholder en alvorlig "kompetencekoncentration" i kapitel 2, §§ 3 – 8, hvor alle sædvanlige ressortministerier/-myndigheder bliver koblet af og deres kompetenceområder overført til Forsvarsministeriet. Dette kan – i et vist omfang – være forståeligt, hvor det måtte dreje sig om dybt fortrolige forhold i relation til statens sikkerhed. Men ellers findes denne koncentration og overførsel af kompetencer fra specialområder med specialviden ikke ganske ubetænkelig.
- 4.2 I relation til dette høringssvars tema er der via § 7, stk. 5 tillagt dette ministerium en vidtstrakt bemyndigelse i relation til regelsætning om flystøj og terminalstøj, herunder til afskæring af (den sædvanlige) klageadgang.
- 4.3 De for dette indlæg relevante bestemmelser i øvrigt findes i lovens kapitel 4, § 11, som har overskriften, "*Kompensation for støjgener fra anvendelsen af F-35-kampfly på Flyvestation Skrydstrup*". Der skal bemærkes følgende til denne bestemmelse:
- 1) Den udgør "basisreglen" for hele kompensationsmodellen. Alt skal så at sige gå gennem denne bestemmelse (som det formelle hjemmelsgrundlag). § 11 indeholder nogle meget vidtgående bemyndigelsesregler til Forsvarsministeren, begge i stk. 1 og 2:
 - a. Bemyndigelse 1: At tilbyde støjudsatte ejere kompensation, og særligt støjudsatte en overtagelse.
 - b. Bemyndigelse 2: At fastsætte kredsen af de berettigede og alle vilkår for kompensationen, hhv. overtagelsen.
 - c. Dette er således hjemmelsgrundlaget for det udkast til "*Bekendtgørelse om kompensation for støjgener fra Flyvestation Skrydstrup*" (her betegnet "Kompensationsbkg.").
 - d. Som omtalt under afsnit 3.14 indeholder § 7, stk. 5 (og § 8, stk. 2) en tilsvarende bemyndigelse til udfærdigelse af "*Bekendtgørelse om støj fra Flyvestation Skrydstrup*" (her betegnet "Støjbkg."). Begge disse to bekendtgørelser er centrale for forståelsen af kompensationsordningens (betegnet "Kompensationsmodellen") indhold.
 - e. Dækningsområdet for Kompensationsmodellen er defineret i stk. 1 og stk. 2 som omfattende "...ejere ... , der udsættes for støjgener som følge af regler udstedt i medfør af § 7, stk. 5 ...". Disse regler, der her henvises til, er Støjbkg. Kun hvor grænseangivelserne i definitionen i denne bekendtgørelse er opfyldt, er man inde

under Kompensationsmodellen. Prioritetsfølgen mellem Kompensationsbkg og Støjbkg går ud på, at Støjbkg's regler skal indfortolkes i Kompensationsbkg.

- f. Stort ingen af de grundlæggende forhold og betingelser omkring håndteringen af de støjramte borgere er indskrevet i selve lovteksten. Dette betyder, at Folketinget fuldstændigt har overladt denne opgave til ministeren at bestemme. Dette er ikke særligt betryggende set ud fra en demokratisk synsvinkel. Denne utryghedsfølelse forstærkes af såvel den beskrevne vedtagelsesproces som den nedenfor omtalte udformning af bekendtgørelserne.

5 Støjbekendtgørelsen

- 5.1 Denne bekendtgørelse har som anført en "prioritet" over Kompensationsbkg, idet sidstnævnte bygger på nogle støjforekomster, som alene er defineret i Støjbkg. Hvor kompensationsmodellen således er opbygget over to adskilte, geografiske områder (i 15. november-aftalen betegnet som "zoner", nemlig "gul" og "rød" zone), indeholder Kompensationsbkg alene to adresselister for disse, men ingen beskrivelse af grundlaget for listernes udarbejdelse.
- 5.2 Lovteknisk har man opbygget modellen med to adskilte bekendtgørelser, hvor den ene håndterer støjtemaet og den anden kompensationsmaet.
- 5.3 Det var derfor at forvente, at Støjbkg indeholdt en juridisk-teknisk beskrivelse af, hvorledes en ejendom ender i gul zone og en anden i rød zone – og alle andre falder helt uden for denne zonedefinition og dermed kompensationsmuligheden. Altså en loyal gengivelse af dette helt centrale aftaleelement i 15. november-aftalen. Men en sådan beskrivelse finder man slet ikke.
- 5.4 Dette må betragtes som en meget alvorlig mangel. Manglens karakter af alvor understreges af, at det næppe kan være en forglemmelse. Det kan alene betragtes som et bevidst fravalg fra ministeriets side. Det har bl.a. følgende virkning:
- Ved den samlede vurdering af lovkomplekset giver det ikke mulighed for at fastslå, at ministeriet ved den konkrete zoneopdeling har fulgt de aftalte støjgrænser, og således ej heller i tilfælde af en domstolskonflikt anlagt af en utilfreds borger,
 - Ved en senere genoptagelse findes der ikke et fastlagt genvurderingsgrundlag. Alene af denne årsag vil enhver genoptagelse være illusorisk. Hvad skulle en domstol i givet fald holde nye støjmålinger op imod?
- 5.5 Dette skal kombineres med, at de to zoner, rød og gul, som er beskrevet og defineret i Kompensationsbekendtgørelsen slet ikke følger støjkurverne (støjgrænserne 55 dB, 80 dB og 100 dB) i aftalegrundlaget, men er "politisk" fastlagt ud fra andre kriterier end de rene støjmålinger, med visse "borgervenlige" reguleringer.

Det vil sige, at der er tale om ukendte og ikke-efterkontrollerbare kriterier. Dette må betragtes som en meget kritisabel lovgivningsmetode.

Og hvis "politik" dette er, er ukendt. Er det ministerens eller er det forligskredsens?

- 5.6 Her skal man yderligere mærke sig § 1, stk. 2 i Støjbk. De her angivne støjformer skal slet ikke medregnes! Dette betyder, at der i kompensationsmæssig henseende ikke findes nogen maksimalgrænser for denne type støj.

Denne bestemmelse findes at være i direkte modstrid med 15 november-aftalen, jf. oven for afsnit 3.14.

- 5.7 Konklusionen af disse bemærkninger er, at dette udkast til Støjbk lider af alvorlige "fejl og mangler".

6 Kompensationsbekendtgørelsen

- 6.1 Der skal dels fremsættes nogle formelle betragtninger dels nogle indholdsmæssige, om selve Kompensationsmodelles som sådan.

Identifikationsproblemet

- 6.2 Udkastet indeholder to bilag til definition af, hvilke "ejere af boliger" – jf. dette udtryk fra lovudkastet § 12, stk. 1 og 2 – der falder ind under den ene ordning (rød zone) og hvilke under den anden ordning (gul zone). Som anført er disse bilag ikke ledsaget af det til grund herfor liggende kortbilag med en adressemarkering.
- 6.3 Der er tydeligvist blevet gjort en række anstrengelser for at beskrive det subjektive dækningsområde. Problemet er imidlertid, at den valgte identifikationsmetode ikke findes at være tilstrækkelig "klar og entydig" til, at alvorlig tvivl og dermed skuffelser ikke senere risikerer at opstå. Angivelsen af en postadresse findes således ikke at være et egnet og tilstrækkeligt entydigt identifikationskriterium.
- 6.4 Når en rettighed (eller forpligtelse for den sags skyld) skal knyttes til en bestemt ejendom, findes der alene et klart og entydigt identifikationsmiddel: den pågældende ejendoms matrikelbetegnelse. Ved parcelhuse vil der typisk ikke være noget problem, men det kan forekomme, at også parcelhuse består af mere end et matrikelnummer (og ligger begge matrikler så i samme zone?). Men specielt ved landbrugsejendomme er det formentligt mere reglen end undtagelsen, at der indgår flere matrikelnumre under samme landbrug (samme postadresse). Advokatkontoret er bekendt med flere tilfælde af sådanne ejendomme, der drives i fællesskab som én landbrugsvirksomhed fra én fælles adresse, men hvor dele heraf ligger i rød zone og dele i gule zone i forhold til de tidligere udsendte støjkortinddelinger.
- 6.5 Der er derfor et behov for, at disse adresselister udbygges med præcise matrikelbetegnelser for sikre mod skuffelser og fejltagelser. Og da der er indlagt en 10 års frist, vil en fejltagelse/misforståelse måske først komme for dagen om adskillige år.

Forøget støjforekomst og foretagne støjmålinger – samt støjmålingsgrundlaget

- 6.6 Ifølge 15. november-aftalen og Kompensationsbkg baserer Kompensationsmodellen sig på "forøgede støjgener" for de omkringboende som følge af den kommende anvendelse af F-35-kampfly, og de i den anledning arbejdet med at etablere et retvisende støjbillede netop med det formål at få et anvendeligt redskab til at håndtere disse gener, herunder genernes potentielle forskellige betydning for beboerne afhængigt af, hvor deres boliger var beliggende i forhold til "støj-kildeområde". Dette har været og er en kompliceret opgave, hvis udførelse der er rejst betydelig kritik af fra mange beboeres side.

- 6.7 Denne del af problematikken – den kvalitative vurdering af de foretagne målinger – skal jeg ikke komme nærmere ind på, bortset fra en understregning af den rejste kritik, samt yderligere en indsigelse over, at ministeriet har udvist en alt anden en "åben og gennemsigtig" holdning i forhold til borgerne, hvoraf adskillige med et nært kendskab til Flyvestationens forhold via et mangeårigt ansættelsesforhold og derfor med en grundig indsigt i disse forhold, udtrykker stor kritik.
- 6.8 Men herudover skal der fremsættes kritik over, at de to zoner, der indgår som en helt afgørende del af Kompensationsmodellen, ikke følger støjmålingerne. Da de to ordninger – ifølge den politiske aftale – netop er opbygget ud fra en linjesætning (minimumsgrænsen) udadtil på 55 dB, og indadtil mellem de to zoner på en meget skarp grænse på 100 dB, idet en ejendom med 99,9 dB – selvom den fysisk grænser op til en anden ejendom med 100 dB – falder i gul zone.
- 6.9 Som følge af den nedenfor beskrevne, dramatiske forskel på de to zoner, må der nødvendigvis foreligge et tilsvarende "skarpt grænsesætningsgrundlag", som vil kunne efterprøves i praksis via den domstolsprøvelse, som ministeriet fremhæver som beboernes retssikkerhedsgrundlag. Og tilsvarende ved en eventuel senere genoptagelse.
- 6.10 Et sådant grundlag findes ikke i dette lovkompleks, og vil heller ikke kunne efterkonstrueres af borgerne eller domstolene, idet det netop ikke er et sådant "skarpt materiale", der udgør det konkrete grundlag for udarbejdelsen af de to adressebilag. Dette må betragtes som en alvorlig retssikkerhedsmangel.

Kompensationsmodellens grundprincipper – den dramatiske forskelsbehandling

- 6.11 Bekendtgørelsen § 2 indeholder den overordnede beskrivelse af kompensationsmodellen, der har følgende hovedindhold:
- Boliger i rød zone: opkøb af boligen til handelspris på værdiniveauet før F-35, svarende til 100 procent værditabsdækning, med en værdiopgørelsesmetode svarende til en ekspropriationsmodel,
 - Boliger i gul zone: modtagelse af et kontantbeløb på kr. 70.000, svarende til en skønnet andel af boligens handelsværdi, opgjort efter samme princip som i rød zone, på mellem 5 og 10 procent.
- 6.12 Uanset den juridiske etikette, "kompensation" - som skal forstås således, at der ikke påhviler staten nogen betalingsforpligtelse, men at samtlige betalinger alene hviler på en "politisk velvilje" – så eksisterer der ikke et "frit spil uden spilleregler":
- 1) Det er jo indiskutabelt, at der foreligger samme årsagssammenhæng i begge zoner, nemlig støjgeneforøgelsen,

- 2) Det er indiskutabelt, at der især i et grænseområde mellem rød og gul zone vil være en oplevelse af en ganske ensartet og lige stor støjgene, som det menneskelige øre ikke, og især ikke en fremtidig købes øren, kan høre forskel på med grænsedragningen på ned til 0,1 dB, og at værdipåvirkningen på to naboejendomme ("Pers og Pouls" ejendomme) vil være identisk,
- 3) Det er indiskutabelt, at rød zone, trods den formelle tilbudsmodel, i stort set alt "ligner" en ekspropriation. Over halvdelen af bekendtgørelsens bestemmelser omhandler en ekspropriationslignende procedure med tvangsmæssige regler, som skal følges, hvis ejendommen ønskes overtaget. Det er opfattelsen, at det eneste formål med at anvende "kompensations-etiketten" i rød zone er at søge at undgå en afsmittende virkning fra en formel ekspropriation til en erstatningsmodel i gul zone. Noget sådant er imidlertid ikke et sagligt hensyn,
- 4) Blandt sagkyndige ejendomsmæglere i området er det ligeledes indiskutabelt, at de nye kampfly med deres forøgede støjgener allerede har betydet en ikke-uvæsentlig påvirkning af såvel selve salgsmuligheden som salgsværdien af et betydeligt antal ejendomme i "nabolaget" til Flyvestationen, og dette ikke kun i rød zone. Det er ligeledes ret åbenbart, at denne værdinedgang er aftagende i et eller andet proportionelt forhold til afstanden til støjkilden.
- 5) Det findes ligeledes at være uden for diskussion, at staten også ved uddelingen af "frivillige" betalinger og dermed forvaltningen af statens midler er bundet af nogle retlige grundprincipper, herunder af de offentligretlige principper om forbud mod forskelsbehandling og pligt ligebehandling af "det lige".

6.13 Der er indtil videre ansat en økonomisk skøn på 250 mio. kr. som prisen for Kompensationsmodellen. Det forekommer noget usandsynligt, at staten skulle anvender et så betragteligt beløb, såfremt der ikke var den mindste oplevelse fra ministeriets side af en retlig forpligtelse. Såfremt der ikke var den mindste opfattelse af en mulig erstatningsmæssig krænkelse. Så "løst" sidder statens midler normalt ikke.

6.14 Ved en gennemgang af forarbejderne til lovudkastet på dette punkt vil man kunne se, at der er en beskrivelse af de to modellers og disses indbyrdes forskelle. Men der indgår ikke nogen som helst begrundelse for eller forklaringen af den objektive forsvarlighed i en sådan voldsom forskelsbehandling. Årsagen hertil er indlysende: det kan ikke forklares og heller ikke forsvares.

6.15 Ministeren har udtalt, at man altid vil være nødt til at "trække en grænse". Dette bestrides ikke. Men der er en afgørende forskel på selve det at opstille nogle forskellige støjgrænser (som vel af borgerhensyn må trækkes med "blid hånd"), som så skal afgøre, om man er inden for eller uden for et nærmere defineret "støjgeneområde", og på, hvorledes man fastlægger virkningerne heraf. Ministeren sammenblander to helt forskellige temaer:

- 1) Man har politisk valgt to støjgrænser:
 - a. den nedre støjgrænse på 55dB i gennemsnitsstøj som afgrænsningen udadtil over for et defineret ikke-støjgeneområde. En sådan tankegang følger "naturens støjforløb",
 - b. to øvre støjgrænser på hhv. 80 dB og 100 dB som afgrænsning for at indtræde i hhv. gul zone og rød zone.

- 2) Men sådanne "støjgenedefinitioner" siger jo alene, at man som politiker her har besluttet, at der i disse områder bor nogle borgere, som – modsat alle andre borgere i landet – af samfundet er blevet udsat for noget, som overstiger, hvad de skal "finde sig i", og som samfundet derfor skal "forholde" sig til (efter min juridiske opfattelse er dette udtryk for en erkendelse af, at samfundet har påført disse borgere en forringelse af deres livssituation, som samfundet derfor skal finde en acceptabel "genoprettelsesmodel" for. Da årsagen jo ikke kan elimineres, er den naturlige løsning at vurdere en udligning af et herved påført værditab. Dette benævnes i almindelig sprogbrug normalt for en "erstatning"). Støjdefinitionerne – de opstillede "grænser" – siger jo ikke noget om, hvorledes disse særlige borgere så skal behandles. Dette må afgøres ud fra nogle objektive basiskriterier:

- a. Politikernes løsningsmodel i den alvorligst ramte zone, rød zone, er et direkte opkøb ("kamufleret ekspropriation") til "F 16-priser", jf. afsnit 2.3, hvorved disse borgere får deres fulde formue med sig (denne pris består reelt af to elementer: den mistede handelsværdi som bolig + en eventuel restsalgsværdi som ejendom uden bolig, idet videresalgsrisikoen er flyttet over til staten),
- b. Modellen for gul zone vil i en sådan situation – hvor skaden er betydelig, men dog på et niveau, hvor en beboelse fortsat skønnes i orden – naturligt være at finde frem til dels "F 16-værdien" dels den aktuelt mulige salgsværdi, og således at den eventuelle difference mellem disse to tal betales af staten til ejeren, som så fortsat har risikoen for at kunne opnå en – senere – salgspris svarende til restværdien. Som beskrevet neden for under afsnit 7 er dette værditabsproblem mest udtalt i en "underzone" op til rød zone.

6.15 Kompensationsmodellen indeholder desuden flere konkrete urimeligheder. En enkelt skal fremdrages, nemlig virkningen af reglen i Kompensationsbkg § 3, stk. 2, nr. 1. Her kræves det, at *"ejeren har folkeregisteradresse på ejendommen og bor i den pågældende bolig"*. Dette betyder, at hverken arvingerne efter en afdød eller panthaverne efter en fraflyttet ejer kan anvende denne model. Med heraf følgende tab til følge.

Det forekommer, at de pågældende koncipister i ministeriet ikke har haft den tilstrækkelige indsigt eller erfaring. Det kan næppe være meningen, at sådanne to grupper skal stilles ringere end

den oprindelige ejer. Således vil der kunne påvises flere uhensigtsmæssige virkninger af lovformuleringerne.

7 En løsningsmodel

- 7.1 Der er ikke nogen nødvendig tidsmæssig sammenhæng mellem anlægslovens vedtagelse og afklaringen af naboproblemstillingen.
- 7.2 Der indgår heller ikke i denne problemstilling noget element af forsvarsmæssig sikkerhed eller militær-strategiske hensyn, hvor der er behov for de særlige kompetencer, som er oparbejdet i Forsvarsministeriet og de militære enheder. Der forefindes derfor ikke sådanne særlige, oparbejdede kompetencer på dette specialområde i dette ministerium, som tilsiger, at dette er det mest hensigtsmæssige forvaltningsorgan at behandle sagen i.
- 7.3 Tværtimod findes det, at den foreliggende problemstilling ligger langt fra det særlige vidensgrundlag, som Forsvarsministeriet besidder som ressortmyndighed. Der har næppe tidligere været opstået en problemstilling af denne art og kompleksitet, som har skullet håndteres i dette ministerium. Der findes således ikke at være sådanne særlige, forvaltningsretlige hensyn, der tilsiger, at der er nogen nødvendighed eller hensigtsmæssighed i, at netop en sådan sag håndteres hos denne specialmyndighed. Dette kan man udlede af, at ministeriet selv har foreslået, at en betragtelig del af opgaveløsningen omkring rød zone henlægges til et ganske andet myndighedsområde, ekspropriationsmyndighederne. Tilsvarende løsningsmulighed ligger lige for i relation til den omstridte problemstilling i gul zone eller en del heraf.
- 7.4 Et andet forhold, der med tung vægt taler for at flytte dette opgaveområde ud af Forsvarsministeriet går på det rent habilitetsmæssige. Således som den samlede opgave fremtræder struktureret i dag, findes det, at der vil kunne rettes habilitetsmæssige indvendinger mod såvel Forsvarsministeren som ministeriets embedsmænd, således at befolkningen vil kunne få det – berettigede – indtryk, at der i flere henseender, ikke mindst de økonomiske, vil kunne forekomme interessekonflikter til skade for de involverede borgere, og som derfor vil kunne have påvirket såvel selve processen som den løsningsmodel, i sin helhed, som er blevet præsenteret på borgermøderne, og som nu foreligger i form af lovudkastet med tilhørende bekendtgørelser.

Det er et indtryk, som man kan høre, i udpræget grad gør sig gældende hos den lokale befolkning, og som også synes at kunne have været årsag til en række bekymrende forhold under processen samt en tilsvarende række uforståelige og uforklarlige såvel som uforklarede forhold i det udarbejde udkast, jf. bemærkningerne i de ovenstående afsnit. Den blotte mulighed for mistanke er skadelig.

Der er lovet åbenhed, gennemsigtighed og ordentlighed, herunder retssikkerhed. Ingen af disse løfter opleves opfyldt i en tilstrækkelig grad.

- 7.5 Idet der ikke findes at være hensyn til anlægslovens gennemførelse og dermed F-35 projektets vedtagelse og fremdrift, der taler herimod, medens tungvejende hensyn vejer for, skal det her ved foreslås at flytte den fulde løsningskompetence ud af Forsvarsministeriet og tilbage til Folketinget. Dette vil indebære at udtage kapitel 4 af anlægslovudkastet og erstatte denne med en

henvisning til, at Folketinget fastsætter de nærmere regler for, hvorledes håndteringen af støjgener i forhold til Flyvestationens naboer skal finde sted, herunder med en ophævelse af den tilknyttede bemyndigelsesregel i § 7, stk. 5, som udgør grundlaget for nabo håndteringen, således at anlægsloven gennemføres uden, at denne problemstilling er løst.

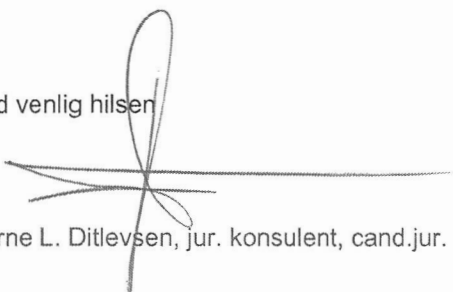
7.6 En løsningsmodel vil muliggøre en opfyldelse af de grundlæggende retssikkerhedsgarantier for naboerne samt fjerne nogle af de afgørende kritikpunkter mod både mod processen og den foreslåede kompensationsmodel.

7.7 En sådan løsningsmodel ville kunne indeholde følgende hovedelementer:

- 1) Nedsættelse af et samarbejdsudvalg, udpeget fx af Forsvarsudvalget, bestående af politikere, ejerrepræsentanter, ministerielle embedsmænd samt inddragelse af eksterne, uvildige og kyndige personer, eventuelt inddraget i flere tempi og til forskellige delopgaver, eventuelt i et parallelt forløb:
- 2) Samarbejdsudvalget vil kunne have følgende formål:
 - a. At analysere og klarlægge støjgrundlaget og dermed zoneopdelingerne, i en rød zone, en gul zone og eventuelt også en orange zone, mellem rød og gul zone, på basis af støjmålinger, men med en individuelt vurderet, lokal zonetilpasning. En sådan klarlæggelse skal anvendes ikke kun her og nu, men også som grundlag for en mulig og konfliktfri, fremtidig regulering i tilfælde af ændrede forhold,
 - b. At få udarbejdet en relevant og dækkende juridisk analyse af støjproblemstillingen i relation til naboerne i de berørte områder (zoner), herunder til vurdering af, hvorvidt det vil være relevant at inddrage erstatningsretlige synspunkter. Udgørende det juridiske forberedelsesgrundlag for en så vidt mulig aftalebaseret løsning. Der tænkes herved opretholdt en "rød zone" med opkøbstilbud på ekspropriationsvilkår (men eventuelt reguleret i henhold til litra a), og tilsvarende en ydre gul zone, der afgrænser ud til det ikke-støjgenerede område (55 dB). Der tænkes herudover etableret en eventuel "orange" zone dækkende et område fra rød zone og et stykke ind i gul zone. Der kunne eventuelt herved tænkes ligeledes støjmålingsbaseret afgrænsning (en maksimalstøjgrænse). Således at der herved vil fremkomme tre zoner i alt. Afgrænsningstemaet for en sådan orange zone er dog ikke drøftet med beboerne. Der kan også tænkes andre afgrænsningsmetoder, måske med en åben mulighed for en vurderingsprocedure for hele den gule zone, eventuelt med en kombination af en sådan orange zone og en vurderingsmulighed for restområdet af gul zone. Det skønnes dog, at der vil ske en "naturlig aftrapning" i den yderste del af zonen, hvor der måske ikke kan påvises et værditab foranlediget af F-35 projektet.

- c. Idegrundlaget er, at værditab i gul zone skal kunne kræves udlignet, og at man anvender samme vurderingsprocedure som i rød zone, blot med det tilpassede formål, ikke mindst i grænseområderne op til rød zone,
- d. At vurdere, hvorvidt der vil kunne findes en anden konfliktløsningsmodel, med en finansieringsløsning, end en langvarig domstolsmodel, fx i form tilbud om en særlig, hurtigt arbejdende voldgift, et sådant tilbud skal ikke udelukke i stedet at vælge en domstolsløsning,
- e. At tage stilling til en rådgiverløsning, fx som i Norge.

Med venlig hilsen



Bjarne L. Ditlevsen, jur. konsulent, cand.jur.

Forsvarsministeriet
Holmens Kanal 42
1060 København K

21. januar 2020

J.nr. 2020-12-0696
Dok.nr. 172615
Sagsbehandler
Pernille Ørum Walther

Sendt til: fmn@fmn.dk
Cc.: nbb@fmn.dk

Høring over udkast til forslag til lov om udbygning og drift af Flyvestation Skrydstrup mv.

Ved brev af 10. januar 2020 har Forsvarsministeriet anmodet om Datatilsynets eventuelle bemærkninger til udkast til forslag til lov om udbygning og drift af Flyvestation Skrydstrup, bekendtgørelse om støj fra Flyvestation Skrydstrup og bekendtgørelse om kompensation for støjgener fra Flyvestation Skrydstrup.

Datatilsynet
Borgergade 28, 5.
1300 København K
T 3319 3200
dt@datatilsynet.dk
datatilsynet.dk
CVR 11883729

Forsvarsministeriet har ikke i høringen nærmere angivet, om der i udkastene måtte være forhold af betydning for beskyttelse af privatlivet i forbindelse med behandling af personoplysninger.

Udkastene giver herefter ikke umiddelbart Datatilsynet anledning til bemærkninger.

Datatilsynet forudsætter, at reglerne i databeskyttelsesforordningen og databeskyttelsesloven vil blive iagttaget i forbindelse med behandlinger af personoplysninger foranlediget af de påtænkte bestemmelser, herunder i forbindelse med behandling af ansøgninger fra boligejere om kompensation og anmodninger om overtagelse af en bolig i henhold til den foreslåede bekendtgørelse om kompensation for støjgener fra Flyvestation Skrydstrup.

Med venlig hilsen

Pernille Ørum Walther

Flyvestation

Skrydstrups

Naboer

www.skpnabo.dk

skpnabo@gmail.com



7. februar 2020

Høringssvar over lovforslag om udbygning og drift af Flyvestation Skrydstrup samt tilhørende bekendtgørelser om støj og kompensation. Sagsnummer 2019/002863

Fra Foreningen Flyvestation Skrydstrups Naboer

Vi henviser endvidere til høringssvar fra Berg Advokater, v. Bjarne L. Ditlevsen, jur. konsulent, cand.jur.

Kompensationsmodellen, værdiforringelse og graderet kompensation

Vi finder kompensationsmodellen som den fremgår af bekendtgørelsen om kompensation for støjgener fra Flyvestation Skrydstrup utilstrækkelig og uforklarlig. Skellet mellem rød og gul zone er ganske voldsomt, og afspejler på ingen måde den usikkerhed Forsvarsministeriet oplyser, der kan være i forhold til flystøjberegningerne.

De der bor i rød zone tilbydes, hvad vi betragter som 100 % kompensation, medens naboen i gul zone, måske tyve meter væk tilbydes, hvad der vil svare til 4 -10 % af værdien af hans ejendom. I den såkaldte gule zone er der boliger med beregnet maksimal støj på 103,1 og 99.9 dB. Disse tilbydes samme kompensation som boligejere, der overflyves med en maksimalstøj på 81,1 eller en gennemsnitstøj på 51,6 dB. (Figur 1 og 2) Denne forskelsbehandling er uacceptabel, idet de boligejere der ligger nærmest rød zone oplever en værdiforringelse, som ikke udelukkende kan tilskrives den generelle konjunkturudvikling. Offentliggørelsen af de endelige støjberegninger og kompensationszoner samt frygten for den øgede støj og et ændret støjbillede har ligeledes medført en negativ prisudvikling og værdiforringelse i området generelt.

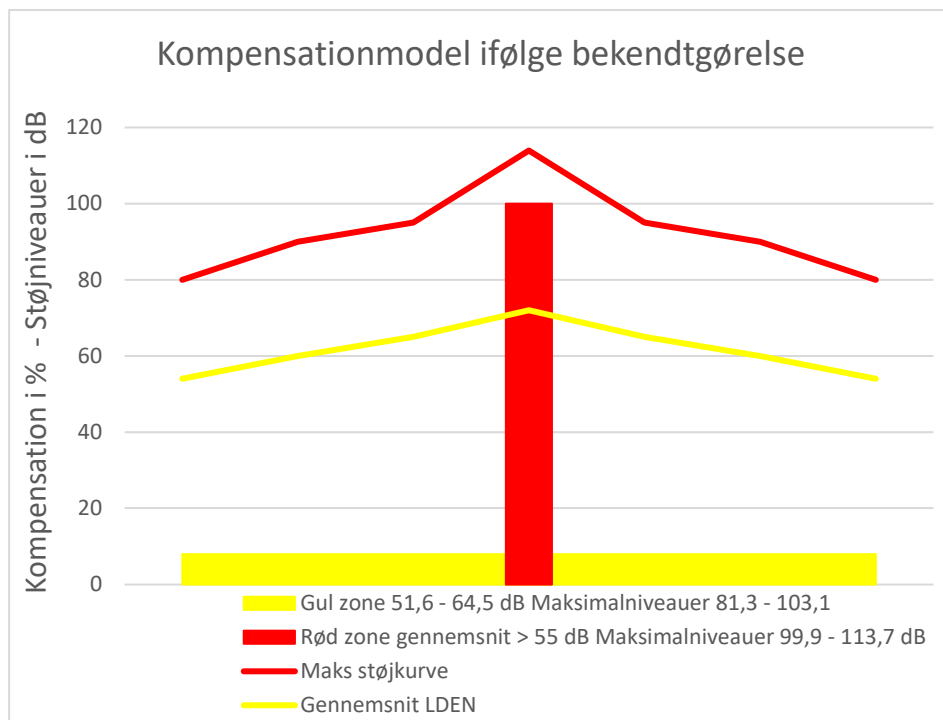
Den gennemførte miljøkonsekvensvurdering beskriver gennem litteraturstudier, at øget flystøj har en negativ effekt på boligpriser. Vi mener, at denne værdiforringelse i visse områder i gul zone overstiger naboretlige gundsætninger for værdiforringelse. Vi henviser til aktuelle høringssvar og tidligere fremsendt materiale, der ligger tilgængelig på foreningens hjemmeside samt artikler og omtale i medier, der alle omhandler værdiforringelse for boligejere i området omkring Flyvestation Skrydstrup.

Det fremgår, at forsvarsministeriet efter overtagelse af boliger i rød zone, påtænker at videresælge disse. For det første finder vi det yderst kritisabelt, at staten vil videresælge boliger, som staten har følt en forpligtigelse til at opkøbe på grund af støjgener. For det andet frygter vi, at et videresalg af 121 boliger, til formentlig nedsat pris, vil have en yderligere negativ effekt på boligmarkedet og kan belaste alle lokalområder rundt omkring Flyvestation Skrydstrup både økonomisk og socialt.

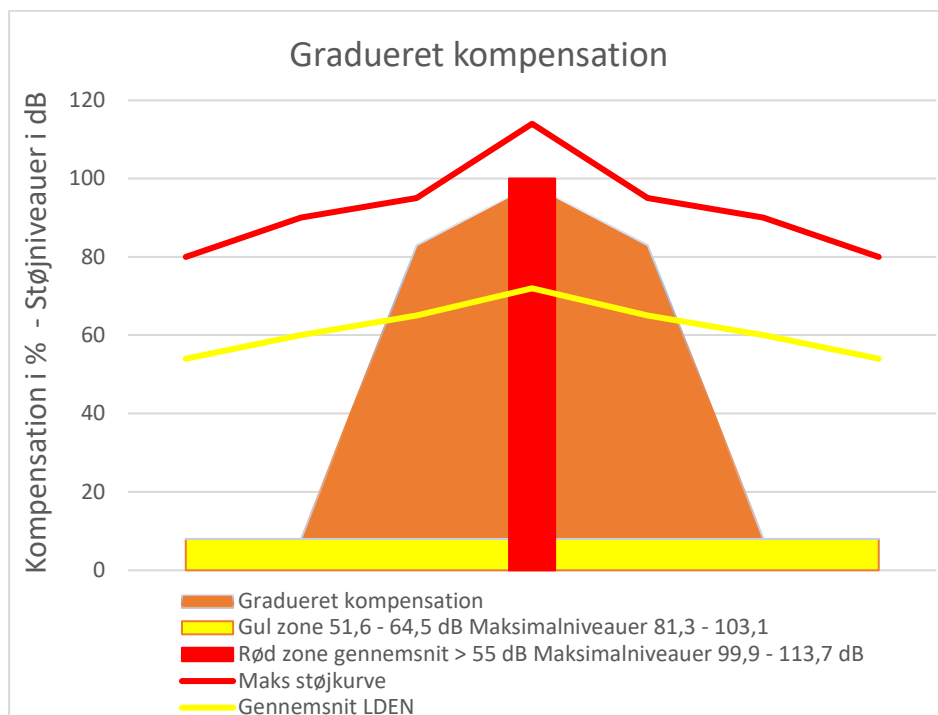
Endelig vil vi fremføre, at såfremt implementeringen af F-35 kampfly i Skrydstrup medfører behov for lukning af daginstitutioner, vil dette angiveligt bevirke en yderligere værdiforringelse for boligejerne.

Vi finder det derfor nødvendigt, at der i bekendtgørelse om kompensation for støjgener fra Flyvestation Skrydstrup indføres gradueret kompensation. Den graduerede kompensation bør tage udgangspunkt i konkrete vurderinger for den enkelte ejendom samt verificerede støjberegninger og målinger.

Gradueret erstatning / kompensation kendes i forvejen ved etablering af eller ved udbygning af eksisterende anlægsarbejder. F.eks. ved metrobyggeriet og ved udvidelser af El-nettet. Figur 1 og 2 illustrer hvorledes en gradueret kompensation vil udjævne den voldsomme forskelsbehandling mellem rød og gul zone.



Figur 1



Figur 2

Figur 1 og 2 skal alene anskueliggøre hvorledes en gradueret kompensation kunne se ud, afgrænsningen af orange zone bør tage udgangspunkt i konkrete vurderinger for den enkelte ejendom samt verificerede støjberegninger og målinger.

Rød zone: Tilbud om overtagelse af bolig eller udbetaling af 140.000 kr. eller støjisoleringstiltag

Gul zone: Udbetaling af 70.000 kr. eller støjisoleringstiltag

Støjisoleringstiltag

Bekendtgørelsen om compensation for støjgener fra Flyvestation Skrydstrup angiver at boliger i såkaldt gul zone kan få dækket omkostninger til konkrete støjisoleringstiltag, der samlet vil give en støjdæmpning på mindst 3 dB og højest 5 dB. Vi stiller spørgsmål ved, om en støjdæmpning i dette niveau vil have en tilstrækkelig effekt. Såfremt en støjdæmpning i dette niveau ikke vurderes at have nogen effekt, mener vi, at det vil være spild af statens penge. Vi vil anbefale, at forsvarsministeriet konsulterer støjeksperter på området, for en konkret og mere præcis vurdering af nødvendige tiltag.

Vi finder det betænkeligt, at det er en støjkonsulent udpeget af Forsvarsministeriets Ejendomsstyrelse (FMI), der skal udarbejde rapporten med støjisoleringsbeskrivelse og prisoverslag, samt godkende tilbud på arbejdet. Endvidere er det uacceptabelt, at klager over støjkonsulentens afgørelser skal indbringes for FMI, der vil træffe afgørelse i sagen, vel at mærke en afgørelse, der ikke kan påklages anden myndighed. Foreningen opfordrer til inddragelse af uvildige eksperter og myndigheder.

Ligeledes beskriver bekendtgørelsen, at der kun tilbydes støjisolering i visse rum. Som tidligere anført, oplever mange i området værdiforringelse som følge af implementeringen af F-35 på Flyvestation Skrydstrup. Mange boligejere vil stå i en situation, hvor kun en del af husets vinduer bliver udskiftet, og det er ikke realistisk at forvente at långivere vil låne penge ud til at få udskiftet de resterende vinduer. For ejeren af en bolig, hvor eksempelvis kun 2/3 af vinduerne er udskiftet med nye støjdæmpende vinduer, kan vi således frygte yderligere værdiforringelse. Vi mener derfor, at støjtiltag bør gælde hele boligen.

Tilbud om overtagelse af boliger

Bekendtgørelsen om compensation beskriver, at i den såkaldte røde zone kan ejerne af boliger og landbrugsejendomme anmode Forsvarsministeriets ejendomsstyrelse om at overtage boligen med tilhørende grund. Denne formulering finder vi upræcis og den har vakt usikkerhed og bekymring i området.

Vi må formode, at Forsvarsministeriet vil overtage den matrikel boligen ligger på, samt tilhørende matrikler. For landbrugsejendomme formoder vi, at det drejer sig om de matrikler, der hører under landbrugsejendommens CVR-nummer / numre og drives i samdrift.

Alt støj bør medregnes og offentliggøres

I en tid hvor hele landet støjkortlægges, og med den viden man i dag har om støjs påvirkning af menneskers helbred og velbefindende finder vi, at det er udtryk for en forældet tankegang, at noget støj er undtaget godkendelsespligt, altså gratis støj. Vi mener ikke, at det på nogen måde kan forsvares og begrundes ud fra et argument om landets sikkerhed at udtage en stor procentdel af den samlede støj. Tvært imod påfører det beboerne i området omkring Flyvestation Skrydstrup en skjult og uigennemsigtig støjbelastning, som efter vores opfattelse ikke er forenelig med de værdier, der ligger til grund for et åbent og demokratisk samfund. De endelige flystøjberegninger offentliggjort af Forsvarsministeriet i april 2019 viser et scenarie A, hvor ikke godkendelsespligtige flyvninger ikke er medregnet og et scenarie B hvor afvisningsberedskabet inkl. luftrumshåndhævelse er medtaget. Der er dog stadig flyvninger, der ikke er medtaget i scenarie B.

Bekendtgørelsen om compensation tager udgangspunkt i scenarie B, hvor suverænitetshåndhævelse og luftrumsovervågning er medtaget, der er dog stadig flyvninger, der ikke er medtaget i scenarie B.

Bekendtgørelsen om støj fra Flyvestation Skrydstrup finder ikke anvendelse på en række flyvninger, hvorfor disse ikke er omfattet af støjregulering. Herved udtages mere end 10 % af alle flyvetimer alene i forbindelse med suverænitetshåndhævelse.

Vi finder det yderst problematisk, at mere end 10 % af samtlige flyvetimer udtages som ikke godkendelsespligtige, når vi taler om jagerfly, der overflyver området med meget høje maksimalværdier.

Vi finder det yderst problematisk, at bekendtgørelsen om kompensation tager udgangspunkt i et andet scenarie end bekendtgørelsen om støj. TDENL-værdien fastsættes således i bekendtgørelsen om støj fra Flyvestation Skrydstrup til 154,9 i den periode, hvor kampflykapaciteten alene udgøres af F-35 (scenarie A). TDENL-værdien for scenarie B, som kompensationsmodellen tager udgangspunkt i, er beregnet til 155,3.

Da TDENL-metoden anvendes til løbende at kontrollere støjbelastningen omkring en flyveplads, forhindres offentligheden i at følge kontrolværdien for den samlede støjbelastning, og dermed følge om de forudsætninger, der ligger til grund for kompensationsmodellen overholdes.

Undtagelser i forbindelse med mørkeflyvning

I bekendtgørelse om støj for Flyvestation Skrydstrup tillades afvigelse fra den beregnede terminalstøj 65 dage i tidsrummet 18.00-22.00 og 10 dage med kampfly og 10 dage med øvrige fly i tidsrummet 22.00-7.00.

Disse tal stemmer ikke overens med det antal dage, der er opgivet i forudsætninger for beregning af flystøj og terminalstøj. Miljøkonsekvensvurderingen beskriver, at der regnes med træning i tidsrummet 18.00-22.00 i seks uger om året og to uger om året hvor der flyves i tidsrummet 22.00-7.00, samtidig oplyses det, at der flyves mandag til torsdag. Det vil sige fire aftener om ugen. $4 \times 6 = 24$ aftener med flyvninger i tidsrummet 18.00-22.00, vi finder det påfaldende, at der tillades afvigelse 65 dage om året, idet vi forventer, at afvigelsen fra den beregnede terminalstøj finder sted, fordi flyene skal i luften?

Ved afvigelse 65 dage om året overholdes forudsætningerne for flystøjberegningerne ikke, og dermed heller ikke de forudsætninger der ligger til grund for kompensationsmodellen.

Vibrationer, infralyd og lavfrekvent støj

Konsekvensen af vibrationer, infralyd og lavfrekvent støj er ikke beskrevet i miljøkonsekvensvurderingen. Forsvarsministeriet oplyser, at der vil blive udarbejdet et litteraturstudie samt iværksat andre tiltag for at belyse disse områder nærmere. Særligt for boliger der overflyves i de såkaldte landingsrunder, kan antallet af overflyvninger være hyppigere end i resten af området. Vi mener, at der i bekendtgørelserne både vedrørende støj og kompensation bør indføres en forpligtigelse til revurdering, når resultatet af de ovenfor beskrevne undersøgelser foreligger.

Yderligere undersøgelser af menneskers sundhed og påvirkning af produktionshusdyr og husdyrhold

Forsvarsministeriet oplyser, at der vil blive foretaget yderligere undersøgelser af menneskers sundhed og påvirkning af produktionshusdyr. Vi mener, at der i bekendtgørelserne både vedrørende støj og kompensation bør indføres en forpligtigelse til revurdering, når resultatet af de ovenfor beskrevne undersøgelser foreligger.

Signifikante afvigelser

Det fremgår af den politiske aftale af 15. november 2019 at partierne er enige om, at såfremt målingerne for F-35 afviger signifikant fra den beregnede flystøjbelastning, vil naboerne blive tilbudt en genberegning af, hvorvidt deres bolig bør medtages i den gule eller røde zone. Dette ses ikke indskrevet i bekendtgørelserne. Da beboere i området jævnligt har en oplevelse af, at forudsætningerne for flystøjberegningerne ikke stemmer overens med det daglige flyvemønster, mener vi, at der i

bekendtgørelserne både vedrørende støj og compensation bør præciseres, hvad der betegnes som en signifikant afvigelse. Endvidere bør der indføres en forpligtigelse til revurdering, når resultatet af de ovenfor beskrevne målinger foreligger.

Pay to be different

Det fremgår af Aktstykke 31, FT 2017-18 at Danmark som en del af stordriftsfordelene ved F-35 partnerskabet, er forpligtiget af at flyene løbende opdateres og modificeres. Hvis et partnerland ikke følger grund-konfigurationen, vil omkostningerne øges uforholdsmæssigt. Pay to be different. I forudsætninger for flystøjberegninger omtales således opdatering af motorer. Vi mener, at der i bekendtgørelserne både vedrørende støj og compensation bør indføres en forpligtigelse til revurdering, såfremt opdateringer påvirker støjbilledet.

Løsningsmodel

Vi henviser til løsningsmodel der fremgår af høringssvar fra Berg Advokater, v. Bjarne L. Ditlevsen, jur. Konsulent, cand.jur.

Med venlig Hilsen

På vegne af Foreningen Flyvestation Skrydstrups Naboer

Agnes Østergaard Rosenlund

Formand

Gruppen for flystøj, omkring Fighter Wing Skrydstrup, høringssvar til lovforslag om udbygning og drift af Flyvestation Skrydstrup samt tilhørende bekendtgørelser om støj og kompensation

Forsvarsministeriet har den 10. januar 2020 sendt udkast til lovforslag, om udbygning og drift af Flyvestation Skrydstrup samt tilhørende bekendtgørelser om støj og kompensation i offentlig høring.

Gruppen for flystøj omkring Fighter Wing Skrydstrup har følgende bemærkninger:

Vi mener, at alle boliger i gul zone skal tilbydes en vurdering af deres ejendomsværditab og der heraf en kompensation, da man godt kan have under 100 db(A) i max støj, men en høj gennemsnitstøj, dette er udtryk for at der flyves ofte netop i dette område, og derved giver det en større støjpåvirkning i dagligdagen, end de steder, hvor der ikke flyves så ofte. Dette vil afspejles på gensalgs værdien af vores boliger. Derved vil det kun være rimeligt, at der kommer en vurdering af vores ejendomsværdi tab ud fra en konkret vurdering af hver enkelt bolig. Derved vil ingen komme i den situation, hvor de er teknisk insolvente, og ikke kan få gen finansieret deres boliglån. Vi finder ikke at man bare kan udvide med en "Orange zone" da man i så fald ikke tager hensyn til boliger som ofte bliver overfløjet og derved har en større gennemsnitstøjpåvirkning.

Vi mener det er problematisk at Miljøstyrelsens vejledning for Lamax tilsidesættes i forbindelse med flystøj aften/nat. Det kan godt være at information om natflyvning bliver annonceret på facebook sider og i medierne, men det fjerner altså ikke støjen, eller ikke at noget at flyvningen bliver rykket frem så de senest lander kl. 21.30. Der er de fleste børn kommet i seng. Ligeledes finder vi ikke at der er taget højde for at Lamax er den samme om dagen, hvor de i området mindre børn skal sove middagssøvn. Det vil sige de får afbrudt deres søvn hver dag, da netop flyene letter fra Fighter wing Skrydstrup omkring klokken 12.30.

Vi mener ikke, at forsvaret skal opkøbe og gensælge tommer boliger fra rød Zone, dette vil presse priserne yderligere i et forvejet presset boligmarked. Vi ser hellere at disse udlægges til naturområder som kan være med til at forskønne området for både mennesker og dyr.

Vi opfordrer til at der tages kontakt til Holland og Norge, vedrørende deres erfaringer med støjmålinger, især ved landing, da vi ved flere steder hvor F35 er i operation, kan se at dette fly larmer væsentligt mere en F16 ved landing.

Eglin airbase⁽¹⁾

F35 ved landing	105-106 db(A)
F16 (220) ved landing:	90 db(A)

Ved test flyvning i Holland blev forskellen målt til 7 db(A)

Vi ser ikke denne støj forøgelse afspejlet i flystøjrapporten, hvilken giver anledning til bekymring.

Vi mener desuden at denne situation er så speciel at den ikke kan sammenlignes med hverken motorvejsstøj eller andre civile lufthavne. TDENL (Total Day-Evening-Night Level) værdien for Fighter Wing Skrydstrup 154,9 db(A) med F35 mod til sammenligning en TDENL-værdi for Copenhagen Airport på 147,4 db(A), (dette er en øget støjbelastning i Skrydstrup med markant færre flyvninger.

Så derfor mener vi også det kun er rimeligt at vi vil kunne få vores boliger vurderet af en uvildig kommission med baggrund i evt. værdiforringelse af vores boliger.

På gruppens vegne.

Dorthe Mikkelsen
Per Brommann

Henvisninger:

1. F-35 Noise measurement Eglin AFB (22.apr.2019)
2. Miljø- og Fødevareministeriet, Miljøstyrelsen, Støjhandleplan 2018 for Københavns Lufthavn (CHP)

Til Forsvarsministeriet

Haderslev Kommune
Gåskærgade 26
6100 Haderslev

www.haderslev.dk

29-01-2020 • Sagsident: 20/1527

Haderslev Byråds høringssvar til lovforslag om udbygning og drift af Flyvestation Skrydstrup samt tilhørende bekendtgørelser om støj og kompensation

Forsvarsministeriet har den 10. januar 2020 sendt udkast til lovforslag om udbygning og drift af Flyvestation Skrydstrup samt tilhørende bekendtgørelser om støj og kompensation i offentlig høring.

Haderslev Byråd vil gerne anerkende, at Forsvarsministeriet vil regulere forholdene omkring Flyvestation Skrydstrup med denne anlægslov, da Danmarks kampfly er en afgørende del af Danmarks sikkerhed og at forholdene omkring udbygning og drift og ikke mindst støj fra flyvestationen og Danmarks kampfly samtidig er af helt særlig karakter.

Med lovforslaget ændres det nuværende støjkonsekvensområde for miljøfølsom arealanvendelse omkring flyvestationen for den fremadrettede planlægning.

I den sammenhæng noterer vi os, at Forsvarsministeriet i lovens bemærkninger giver kommunen mulighed for at udøve et konkret skøn i forhold til, om de områder, der alene berøres af maksimalværdi i natperioden, skal udlægges som støjkonsekvensområde, hvilket Forsvarsministeriet har tilkendegivet med brev af 20. januar 2020 er koordineret med Erhvervsministeriet og Miljø- og Fødevarerministeriet.

Haderslev Kommune forventer at udlægge det afledte støjkonsekvensområde, jf. udkastets § 7, stk. 5, i den kommende kommuneplan 2021. Revisionen af kommuneplanen er igangsat.

Bekendtgørelse om kompensation for støjgener

Da indfasningen af F-35 på Flyvestation Skrydstrup har indvirkning på støjpåvirkningen omkring flyvestationen, anerkender Haderslev Byråd, at Forsvarsministeriet tilbyder kompensation og opkøb til de borgere, der bor nærmest flyvestationen.

Først og fremmest forventer vi, at borgerne i Haderslev Kommune kan have tillid til, at den forelagte model for kompensation er teknisk korrekt, så alle ejendomme, der lever op til kriterierne for tilbud om frivilligt opkøb, fremgår af oversigten over ejendomme i kompensationsbekendtgørelsens bilag 1.

Dernæst bør Forsvarsministeriet genoverveje modellen for kompensation i overgangen mellem ejendomme i kompensationsbekendtgørelsens bilag 1 og bilag 2. Umiddelbart op ad den røde zone ligger et mindre antal ejendomme, der ligger så tæt på grænsen, at det inden for en rimelighedsbetragtning vil

være berettiget at tilbyde frivilligt opkøb til ejerne af disse ejendomme, så naboer inden for få meter ikke stilles så forskelligt, som der ses tilfælde af i den forelagte model.

Håndtering af opkøbte boliger

Haderslev Byråd har en stor bekymring for, hvordan Forsvarsministeriet vil afhænde de boliger, man vil komme i besiddelse af i forbindelse med frivilligt opkøb.

Først og fremmest er det bekymrende at forestille sig et scenarie, hvor mange boliger i området kommer til salg på samme tid, så der i området kommer et markant prisfald. På nuværende tidspunkt er der forholdsvis lange liggetider på boliger omkring flyvestationen, og priserne må siges at være relativt lave. Vi skal derfor på det kraftigste gøre opmærksom på vores bekymring for, at området vil opleve et større prisfald, der vil bevirke, at boligspekulanter udefra vil opkøbe billige ejendomme til fremleje uden ordentligt vedligehold.

Samtidig er det en stærk bekymring, at opkøbte ejendomme vil henstå ubeboede og forfalde. Derfor er det afgørende, at Forsvarsministeriet også afsætter midler til nedrivning af de boliger, der ikke kan gensælges inden for en given frist eller uden prisreduktion, og i samråd med Haderslev Kommune forpligter sig til at nedrive de billigste af dem. Her skal tilføjes, at vi forudsætter, at Forsvarsministeriet selv afholder disse udgifter og ikke fx kan søge kommunalt tilskud hertil.

Vi indgår gerne i et samarbejde med ministerier og fonde om udlæg af arealer til skovrejsning, landbrug, grønne områder, skovdrift eller lignende.

Derudover ser vi en mulighed for, at landbrugsvirksomheder kan fortsætte deres drift, hvis ejere af landbrugsejendomme, der er omfattet af tilbud om frivilligt opkøb, får muligheden for at lave et delsalg, hvor de for eksempel sælger et bygningssæt, men kan beholde landbrugsjord. Dette vil gøre det muligt for landbrugsvirksomheder at fortsætte landbrugsdrift, hvis de ejer en anden landbrugsejendom, hvilket vi anbefaler at give mulighed for.

Fremtidigt samarbejde

Med en vedtagelse af nærværende lovforslag flyttes tilsynet med Flyvestation Skrydstrups fly- og terminalstøj til Miljøstyrelsen, hvilket Haderslev Kommune imødeser, da driften af Flyvestation Skrydstrup indebærer miljøpåvirkninger i omgivelserne, der ligger ud over de normale rammer for miljøregulering af flytrafik, hvorfor varetagelse af tilsynsopgaven bør være et statsligt anliggende.

Der vil dog fremadrettet være behov for koordinering mellem de myndigheder, der har opgaver relateret til Flyvestation Skrydstrups aktiviteter, og vi stiller os i Haderslev Kommune til rådighed for et fremadrettet samarbejde, i forhold til at kunne afklare eventuelle tvivlsspørgsmål og snitflader.

Med disse bemærkninger anbefaler Haderslev Byråd, at Folketinget vedtager Lov om udbygning og drift af Flyvestation Skrydstrup og Bekendtgørelse om støj fra Flyvestation Skrydstrup samt at de hermed afgivne bemærkninger til Bekendtgørelse om kompensation for støjgener fra Flyvestation Skrydstrup indarbejdes inden vedtagelsen af denne.

Med ønsket om et fortsat godt samarbejde.

Venlig hilsen

På vegne af Haderslev Byråd



Borgmester H. P. Geil



Konstitueret kommunaldirektør Rune Larsson

Forsvarsministeriet
Holmens Kanal 42
1060 København K
E-mail: fmn@fmn.dk
Kopi til nbb@fmn.dk

WILDERS PLADS 8K
1403 KØBENHAVN K
TELEFON 3269 8888
MOBIL 91325719
MIKL@HUMANRIGHTS.DK
MENNESKERET.DK

DOK. NR. 20/00124-2

6. FEBRUAR 2020

HØRING OVER UDKAST TIL FORSLAG TIL LOV OM UDBYGNING OG DRIFT AF FLYVESTATION SKRYDSTRUP M.V.

Forsvarsministeriet har ved e-mail af 10. januar 2020 anmodet om Institut for Menneskerettigheders eventuelle bemærkninger til udkast til forslag til lov om udbygning og drift af Flyvestation Skrydstrup, udkast til bekendtgørelse om støj fra Flyvestation Skrydstrup og udkast til bekendtgørelse om kompensation for støjgener fra Flyvestation Skrydstrup.

Med lovudkastet bemyndiges forsvarsministeren til at udbygge Flyvestation Skrydstrup. Derudover har lovudkastet til formål at sikre, at udbygningen kan realiseres inden for den planlagte tidsmæssige ramme, således at F-35-faciliteterne er klar til ibrugtagning, når det første F-35-kampfly ankommer til Danmark i 2023.

Med udkastet til bekendtgørelse om støj fra Flyvestation Skrydstrup fastsættes nærmere regler om flystøj og terminalstøj fra Forsvarets aktiviteter på Flyvestation Skrydstrup.

Med udkastet til bekendtgørelse om kompensation for støjgener fra Flyvestation Skrydstrup fastsættes nærmere regler om sådan kompensation som følge af Forsvarets anvendelse af F-35-kampfly.

Instituttet har bemærkninger til den del af lovudkastet, der vedrører regulering af klageadgang.

Det foreslås med lovudkastet generelt at regulere klageadgangen i naturbeskyttelsesloven, byggeloven, jordforureningsloven, miljøbeskyttelsesloven og vandforsyningsloven.

Det fremgår således i forhold til jordforureningsloven (udkastets almindelige bemærkninger, punkt 3.4.3), at afgørelser vedrørende

anlægsprojektet truffet i medfør af de øvrige regler i jordforureningsloven, der ikke fraviges med den foreslåede anlægslov, og regler udstedt i medfør heraf, ikke kan påklages til anden administrativ myndighed. Der er dog fortsat mulighed for, at forsvarsministeren kan påklage disse afgørelser til rette rekursinstans. Borgere kan også fortsat indbringe afgørelsen for domstolene.

Det fremgår samtidig samme sted, at en række bestemmelser i jordforureningsloven ikke finder anvendelse i forbindelse med håndtering og flytning af jord som led i anlægsprojektet.

Det foreslås i stedet, at forsvarsministeren varetager de hensyn til at forhindre eller forebygge skadelig virkning på natur, miljø og menneskers sundhed, som ligger bag bestemmelserne.

Derudover foreslås en tilsvarende generel regulering af klageadgangen i forhold til de love, som er nævnt ovenfor.

De nævnte generelle reguleringer af klageadgangen i en række love sker under hensyn til, at en adgang til at klage indebærer en væsentlig risiko for forsinkelse af det samlede projekt, hvilket vil kunne betyde en forringelse af Danmarks muligheder for at sikre sit eget luftrum. Det skyldes, at en forsinkelse af det samlede projekt medfører, at de nye kampfly ikke vil kunne tages i brug efter planen (udkastets almindelige bemærkninger, punkt 3.6.2).

Instituttet anerkender, at der er tale om legitime hensyn, som kan retfærdiggøre visse begrænsninger i de omkringboendes retsgarantier. Instituttet er imidlertid af den opfattelse, at hensynet til de omkringboendes retssikkerhed tilsiger, at klageadgangen ikke allerede på nuværende tidspunkt generelt kan afskæres for de potentielle fremtidige situationer, der kan opstå i forbindelse med byggeriet. Der bør i det mindste være mulighed for, at de omkringboende kan klage over en afgørelse truffet i forhold til byggeriet i anlægsfasen, hvis denne potentielt kan medføre alvorlige tilfælde af miljøforurening, der udgør en hindring for nydelsen af hjemmet for de omkringboende. I sådanne situationer bør de omkringboende ikke alene henvises til at indbringe deres sag for domstolene.

Det er muligt at udforme en klageadgang på en sådan måde, at en klage alene i helt særlige tilfælde, hvor hensynet til menneskers sundhed tilsiger det, har opsættende virkning.

- Institut for Menneskerettigheder anbefaler, at der sikres de omkringboende en klageadgang i de tilfælde, hvor afgørelser truffet i anlægsfasen medfører potentielt alvorlige tilfælde af miljøforurening, som kan udgøre en hindring for nydelsen af hjemmet.

Der henvises til ministeriets sagsnummer 2019/002863.

Med venlig hilsen

Mikkel Lindberg Laursen

FULD MÆGTIG

Hermed bemærkninger fra Kolding Kommune vedrørende udkastet til forslag til lov om udbygning og drift af Flyvestation

Set med Kolding Kommunes briller er det kun flystøjen og **eventuelt nogle få berørte borgere** (læs enkelte boligejere) i den sydligste del af kommunen der vil kunne blive berørt af støjgener **måske over den maksimale grænseværdien på 80 dB (nat 22 – 07).**

I bekendtgørelsen er givet dels en maksimalværdi af flystøjen i natperioden (fra kl.: 22 til 07), som i alle tre ovennævnte perioder ikke må overstige 80 dB, dels en beregnet værdi (TDENL.værdi), som henholdsvis er 150,9 dB, 154,9 dB og 154,9 dB for de ovennævnte perioder.

Der er i udkastet til bekendtgørelsen fire bilag (1, 2, 3 & 4) på siderne: 7, 8, 9 og 10. Bilagene 2 & 4 viser størrelsen af de beregnede maksimalværdier for flystøjen i natperioden, som er maks. 80 dB. Kortmaterialet hvor disse issokurver er overført til er af "ringe" opløsningsgrad (læs: de er utydelige). Men det ser ud som om at grænseværdien for de maksimale 80 dB – lige rammer ind i Kolding Kommune.

Venlig hilsen

Anders Christian Rasmussen

Cand. scient. i biologi

79 79 74 66

21 56 60 29

ancr@kolding.dk



**Kolding
Kommune**

en del af trekantområdet

By- og Udviklingsforvaltningen
Industri, Jord og Grundvand

Nytorv 11
6000 Kolding
kolding.dk

Sammen designer vi livet

Vedr. sagsnummer 2019/002863.

Hermed Region Syddanmarks bemærkninger til **Høring over udkast til forslag til lov om udbygning og drift af Flyvestation Skrydstrup mv:**

Region Syddanmark noterer sig, at jordforureningslovens § 8, § 50, stk. 5-7 og § 71 ikke finder anvendelse i forbindelse med håndtering og flytning af jord som led i anlægsprojektet. I stedet foreslås det at forsvarsministeren bemyndiges til at varetage hensynet til at forhindre eller forebygge skadelig virkning fra jordforurening.

Ifølge forslaget begrænses bemyndigelsen dog til udelukkende at kunne anvendes i de tilfælde, hvor fravigelsen vil være begrundet i anlægsprojektets fremdrift eller de særlige sikkerhedsmæssige krav, der stilles til anlægsprojektet. Regionen noterer sig navnlig, at forsvarsministeren af hensyn til den overordnede indsats på jordforureningsområdet forud for etableringen af støjafskærmningen sender den udarbejdede jordhåndteringsplan og risikovurderingen til høring hos kommunen og regionen og i øvrigt vil tilvejebringe og meddele regionen sædvanlige oplysninger, som er nødvendige for regionens varetagelse af den offentlige indsats overfor kortlagte arealer.

Regionen har ikke yderligere bemærkninger.

Venlig hilsen

Kristina Tranders
Udviklingskonsulent
Regional Udvikling, Sekretariat

E-mail: Kristina.Tranders@rsyd.dk
Direkte: 76631835
Mobil: 29201835



Region Syddanmark
Region Syddanmark
Damhaven 12, 7100 Vejle
Hovednummer: 7663 1000
www.rsyd.dk



TØNDER KOMMUNE

Teknik og Miljø

fmn@fmn.dk med kopi til nbb@fmn.dk
sagsnummer 2019/002863

Direkte tlf.: +4574929207
Mail: ljo@toender.dk
Sags id.: 09.11.00-K04-2-19
Ks:AWI

04-02-2020

Høringssvar

Tønder Kommune har modtaget udkast til forslag til lov om udbygning og drift af Flyvestation Skrydstrup mv. den 10. januar 2020 til kommentering.

Vi noterer os, at udkast til bekendtgørelse regulerer terminalstøj og flystøj. Der er både set på situationen med F-16 alene, F-35 alene, og kombinationen af de to flytyper, og flystøjsbelastningen holdes fast på at skulle overholde den belastning, som tidligere beregninger har vist. Der er vedlagt støjkort over den tilladte belastning, som ligner de støjkort, vi tidligere har set og kommenteret på. Der er desuden fastsat maksimalværdier for støjen. Vi har ingen bemærkninger til dette.

Derudover er der udkast til Bekendtgørelse om kompensation for støjgener fra Flyvestation Skrydstrup. I bekendtgørelsen er der fastsat regler for, hvilke boliger, der kan søge om erstatning, og regler for størrelsen af erstatningen afhængigt af adressen (og her er der nævnt adresser i Tønder Kommune). Der er to typer af erstatning: Man kan enten søge et fast beløb eller om at få dækket omkostninger til konkrete støjisoleringstiltag.

Man skal selv søge om erstatningen hos Forsvarsministeriets Ejendomsstyrelse, senest 1. juni 2030. Det skal være ejeren der søger, og ejeren skal bo i pågældende bolig og den skal lovligt benyttes til helårsbeboelse.

Tønder Kommune har ingen bemærkninger til de to udkast til bekendtgørelser. Vi opfordrer ministeriet til at tage direkte kontakt til de berørte husejer og vejlede dem i forbindelse med ansøgning om erstatning.

Derudover opfordrer vi til, at forsvarsministeriet er opmærksom på øvelsesterrænet på Rømmø. Der kan være husejere på Rømmø, som kan blive generet når og hvis flyvninger i fremtiden skal foregå der.

Venlig hilsen

Bo Jessen

Formand for Teknik og Miljøudvalget

Vestre Landsret
Præsidenten



Forsvarsministeriet
Holmens Kanal 9
1060 København K

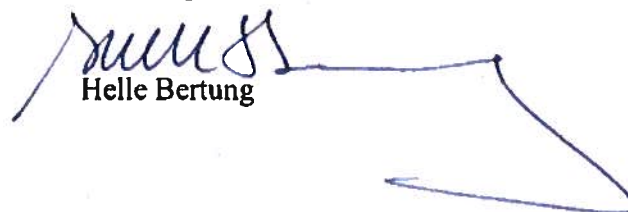
Sendt pr. mail til finn@finn.dk og nbb@finn.dk

J.nr. 40A-VL-5-20
Den 13/01-2020

Forsvarsministeriet har ved brev af 10. januar 2020 (sagsnr. 2019/002863) anmodet om eventuelle bemærkninger til høring over udkast til forslag til lov om udbygning og drift af Flyvestation Skrydstrup mv.

I den anledning skal jeg meddele, at landsretten ikke ønsker at udtale sig om udkastet.

Med venlig hilsen


Helle Bertung

Østre Landsret
Præsidenten



Den 15/01-2020
J.nr. 40A-ØL-7-20
Init: sdy

Forsvarsministeriet
Holmens Kanal 9
1060 København K

Sendt pr. mail til: fmn@fmn.dk og nbb@fmn.dk

Forsvarsministeriet har ved brev af 10. januar 2020 (Sagsnr. 2019-002863) anmodet om eventuelle bemærkninger til høring over udkast til forslag til lov om udbygning og drift af Flyvestation Skrydstrup mv.

I den anledning skal jeg meddele, at landsretten ikke ønsker at udtale sig om udkastet.

Med venlig hilsen

Bent Carlsen

Ellen Bræsgård Borsbo