

Akt oversigt:

Høringssvar (292338)

- Høringssvar

Foreningen, Flyvestation Skrydstrups Naboer - Journalnummer 2021-3576 (290470)

- Journalnummer 2021-3576
- Journalnummer 2021-3576

Forsvarsministeriets Ejendomsstyrelse, Pia Borg Pedersen - Høring af udkast til tillæg til Miljøstyrelsen vejledning om støj fra flyvepladser og udkast til miljøvurdering, journalnummer 2021-3576 [RELEASABLE TO INTERNET TRANSMISSION] (290238)

- Høring af udkast til tillæg til Miljøstyrelsen vejledning om støj fra flyvepladser og udkast til miljøvurdering, journalnummer 2021-3576 [RELEASABLE TO INTERNET TRANSMISSION]
- Forsvarsministeriets Ejendomsstyrelses høringssvar til høring af tillæg til flystøjvejledningen 30 SEP 2022 (005)

Haderslev Kommunens bemærkninger til høringsudkast af tillæg til flystøjvejledningen (289840)

- Haderslev Kommunens bemærkninger til høringsudkast af tillæg til flystøjvejledningen
- Bemærkninger til høringsudkast af tillæg til flystøjvejledningen

Billund Kommune, Ulla Berg Bojesen - Høringssvar vedr. tillæg til flystøjvejledning (289718)

- Høringssvar vedr. tillæg til flystøjvejledning
- Fælles høringssvar vedr nyt tillæg til flystøjvejledning - 30-09-2022

Høringssvar flystøjvejledningen journalnummer 2021-3576 (292373)

- Høringssvar flystøjvejledningen journalnummer 2021-3576
- Høringssvar flystøjvejledningen{F2#23702973#4#23638955#6}

Tårnby Kommune, Anette Petersen - til Miljøministeriet - Høringssvar til tillæg til Miljøstyrelsens vejledning om støj fra flyvepladser og udkast til miljøvurdering - journalnummer 2021 - 3576 (289497)

- til Miljøministeriet - Høringssvar til tillæg til Miljøstyrelsens vejledning om støj fra flyvepladser og udkast til miljøvurdering - journalnummer 2021 - 3576
- Udkast til høringssvar til tillæg til Miljøstyrelsens vejledning om støj fra

flyvepladser og ud

DANSK UL-FLYVER UNION DULFU, Anders Jørgensen - Høringsvar:
Bemærkninger til vejledning om støj fra flyvepladser journalnummer 2021 - 3576
(285964)

- Høringsvar journalnummer 2021 - 3576
- DULFUs Høringssvar vedr. 2021 - 3576

Liza Henning Petersen - Høringssvar: Bemærkninger vejledning om støj fra
flypladser Journal nr.2021-3576 (282269)

- Journal nr.2021-3576

Rasmus Steenberger - Høringssvar: Bemærkninger til støj vejledning 2021-3576
(282268)

- Høringssvar vedr støj vejledning 2021-3576

Hartvig Andersen - Bemærkninger til vejledning om støj fra flyvepladser -
Journalnummer 2021-3576 (282237)

- Journalnummer 2021-3576

Allan Isaack - Journalnummer 2021-3576 (282210)

- Journalnummer 2021-3576

Journalnummer 2021-3576 (282140)

- Journalnummer 2021-3576

StopStøjen, Torben Hansen - Høringssvar - Tillæg til vejledning 5/1994 om støj fra
flyvepladser - høringsudkast m. miljøvurdering (281967)

- Høringssvar - Tillæg til vejledning 51994 om støj fra flyvepladser -
høringsudkast m. miljøvurdering

Dennis Jensen - Journalnummer 2021-3576 (281887)

- Journalnummer 2021-3576
- Høringssvar.cph.personligt

Laila Fobian Danborg - Journal 2021-3576 (281566)

- Journal 2021-3576

Jesper Kristiansen - journalnummer 2021-3576. (281565)

- journalnummer 2021-3576.
- Til Miljøministeriet

kristine kruse - Journalnummer 2021-3576 (281547)

- Journalnummer 2021-3576

borgergruppen CPH, Helene Bach & Maria Kjærsgaard Sørensen - Høringssvar journalnummer 2021-3576 (281540)

- Høringssvar journalnummer 2021-3576
- høringssvar.støj15.09

Dragør Kommune, Lena Bussadori Jansen - Høringssvar - udkast til tillæg til Miljøstyrelsens vejledning om støj fra flyvepladser og udkast til miljøvurdering - journalnummer 2021 - 3576 (281536)

- Høringssvar - udkast til tillæg til Miljøstyrelsens vejledning om støj fra flyvepladser og udkast til miljøvurdering - journalnummer 2021 - 3576
- Høringssvar 2021-3576

høringssvar støj 2021-3576 (282152)

- høringssvar støj 2021-3576
- høringssvar støj 2021-3576

Nicolaj Grib Hansaen (Borger i Tårnby Kommune) - Høringssvar: Bemærkninger til vejledning om støj fra flyvepladser Journalnummer 2021 - 3576 (281364)

- Journalnummer 2021 - 3576
- Høringssvar Journr. 2021-3576

Region Midtjylland, Olaf Barfoed - journalnummer 2021 - 3576: Høringssvar: Bemærkninger til tillæg til Miljøstyrelsens vejledning om støj fra flyvepladser (280603)

- journalnummer 2021 - 3576 Høringssvar vedr. tillæg til Miljøstyrelsens vejledning om støj fra flyvepladser

Sweco Acoustica, Peter Henningsen - Høringssvar: Bemærkninger til flystøjsvejledning, journalnummer 2021-3576 (280116)

- Høringssvar flystøjsvejledning, journalnummer 2021-3576
- Flystøjsvejledning-Sweco-høringssvar

Danmarks Naturfredningsforening, DN-Amager Bent Larsen - Høring støj flyvepladser - journ.nr. 2021-3576 (279994)

- Høring støj flyvepladser - journ.nr. 2021-3576

Grundejerforeningen Ny Kastrup., Claus L. Johansen - Høringssvar:
Bemærkninger til udkast til tillæg til Miljøstyrelsens vejledning om støj fra
flyvepladser jour.nr. 2021-3576 (279914)

- Høringssvar ang. jour.nr. 2021-3576
- Høringssvar fra GF Ny Kastrup

Rikke Gunderstofte - Høringssvar: Bemærkninger til udkast til tillæg til
Miljøstyrelsens vejledning om støj fra flyvepladser og udkast til
miljøvurdering Journalnummer 2021-3576 (279237)

- Journalnummer 2021-3576
- Høringssvar

Erhvervsflyvningens Sammenslutning, ES, Dan Banja - Offentlig høring af udkast til
tillæg til Miljøstyrelsens vejledning om støj fra flyvepladser samt udkast til
miljøvurdering af tillægget J.nr. 2021 - 3576: ES 258-22. (279152)

- Offentlig høring af udkast til tillæg til Miljøstyrelsens vejledning om støj fra
flyvepladser samt udkast til miljøvurdering af tillægget J.nr. 2021 - 3576
ES 258-22.

Svend Andersen - Journalnummer 2021 - 3576 (277900)

- Journalnummer 2021 - 3576
- Høringssvar

Støj fra Roskilde Lufthavn (277998)

- Støj fra Roskilde Lufthavn

RE: Offentlig høring af udkast til tillæg til Miljøstyrelsens vejledning om støj fra
flyvepladser samt udkast til miljøvurdering af tillægget. (277714)

- RE Offentlig høring af udkast til tillæg til Miljøstyrelsens vejledning om støj
fra flyvepladser samt udkast til miljøvurdering af tillægget. (MIM Id nr.
252734)

Københavns Kommune, Johan Galster - udkast til tillæg til Miljøstyrelsens
vejledning om støj fra flyvepladser samt udkast til miljøvurdering af tillægget.,
høringssvar Københavns kommune, Miljømyndighed (273522)

- udkast til tillæg til Miljøstyrelsens vejledning om støj fra flyvepladser samt
udkast til miljøvurdering af tillægget. (MIM Id nr. 251070), høringssvar
Københavns kommune, Miljømyndighed

journalnummer 2021-3576 (267824)

- journalnummer 2021-3576

- Stop Støjen

Mike Møller - Journalnummer 2021-3576 (262789)

- Journalnummer 2021-3576

Brevdato	30-09-2022
Afsender	merete Rasmussen (rasmussenmerete@hotmail.com) - Rosa Geer
Modtagere	Jesper Mogensen (Sagsbehandler, Bæredygtigt miljø og produktion)
Akttitel	Høringssvar
Aktnummer	427
Identifikationsnummer	292338
Versionsnummer	1
Sagsnummer	2021 - 3576
Ansvarlig	Jesper Mogensen
Vedlagte dokumenter	Høringssvar
Dokumenter uden PDF-version (ikke vedlagt)	
Udskrevet	04. nov 2022

Til: Jesper Mogensen (jem@mim.dk)
Fra: merete Rasmussen (rasmussenmerete@hotmail.com)
Titel: Høringssvar
Sendt: 30-09-2022 22:40

Hej Jesper

Jeg kan ikke se nogen god begrundelse for at grænseværdier for støj om natten i det åbne land med spredt bebyggelse er 5 db højere end grænseværdien i tættere bebyggede områder. Grunden til at man ønsker at bo i det åbne land er jo for mange at man har brug for ro omkring sig. Støj om natten (såvel som om dagen) er ligeså helbredskadeligt og generende for de folk som bor i spredt bebyggelse i landzone som for de mennesker som bor byzone.

Mvh. Merete van Leeuwen

Sendt fra [Mail](#) til Windows

Brevdato	30-09-2022
Afsender	Flyvestations Skrydstrups Naboer (skpnabo@gmail.com)
Modtagere	Miljøministeriets Departement (mim@mim.dk)
Akttitel	Foreningen, Flyvestation Skrydstrups Naboer - Journalnummer 2021-3576
Aktnummer	408
Identifikationsnummer	290470
Versionsnummer	1
Sagsnummer	2021 - 3576
Ansvarlig	Jesper Mogensen
Vedlagte dokumenter	Journalnummer 2021-3576 Journalnummer 2021-3576
Dokumenter uden PDF-version (ikke vedlagt)	
Udskrevet	04. nov 2022

Til: Miljøministeriets Departement (mim@mim.dk)
Cc: Jesper Mogensen (jem@mim.dk)
Fra: Flyvestations Skrydstrups Naboer (skpnabo@gmail.com)
Titel: Journalnummer 2021-3576
Sendt: 30-09-2022 20:06
Bilag: Journalnummer 2021-3576.docx;

Journalnummer 2021-3576

Vedhæftet fremsendes høringssvar til udkast til tillæg til Miljøstyrelsens vejledning om støj fra flyvepladser og udkast til miljøvurdering.

Fra foreningen, Flyvestation Skrydstrups Naboer

Med venlig Hilsen

Agnes Østergaard Rosenlund

Flyvestation

Skrydstrups

Naboer

www.skpnabo.dk

skpnabo@gmail.com



Flyvestation

Skrydstrups

Naboer

www.skpnabo.dk

skpnabo@gmail.com



Den 30. september 2022

Journalnummer 2021-3576

Høringssvar til udkast til tillæg til Miljøstyrelsens vejledning om støj fra flyvepladser og udkast til miljøvurdering.

Fra foreningen, Flyvestation Skrydstrups Naboer

Ændring af støjkonsekvenszoner og materielle goder

I tillægget til Miljøstyrelsens vejledning beskrives, at der ved indførelse af ændrede beregningsmetoder kan forventes generelt højere beregnede støjniveauer end med de hidtil anvendte metoder. Dette medfører at støjkonturer for Lden og Lmax vil omfatte større områder end støjkonturer for samme flyveplads baseret på den hidtidige vejledning. Miljøstyrelsen understreger, at dette ikke betyder øget støj for omgivelserne, men indebærer alligevel, at omgivelserne generelt er udsat for mere støj end hidtil antaget.

I miljøvurderingen konkluderer Rambøll, at den opdaterede beregningsmetode for nogle flyvepladser kan have en lille, negativ påvirkning på materielle goder i form af det støjfrie råderum.

På trods af, at støjen er uændret ved indførelse nye beregningsmetoder, mener vi, at miljøvurderingens afsnit om materielle goder også bør omfatte en vurdering af eventuelle øgede støjkontureres påvirkning af boligpriser.

I forbindelsen med miljøkonsekvensvurderingen for ændringen af Flyvestation Skrydstrup udarbejdede Forsvarets Ejendomsstyrelse et litteraturstudie om flystøjs påvirkning af boligpriser. Dette litteraturstudie finder vi bør indarbejdes i miljøvurderingen af tillægget til vejledning om støj fra flyvepladser, suppleret med evt. ny viden på området.

Lamax

Miljøstyrelsen beskriver, at der ved fastsættelse af konkrete grænseværdier bør præciseres, hvilke forudsætninger om flyveveje, flyvekorridorer, etc., der skal lægges til grund ved støjregninger. Ligesom det anbefales, at Lden og Lnight betragtes som de primære redskaber til regulering af støj fra flyvepladser, og at vilkår om Lmax kan anvendes som et supplement. Vi mener, at Lmax fortsat skal anvendes sammen med Lnight for de områder, der ligger i umiddelbar nærhed af flyvestationer og flyvepladser, hvor der forekommer flyvninger med meget høje støjniveauer.

Flyvestation

Skrydstrup

Naboer

www.skpnabo.dk

skpnabo@gmail.com



Uagtet flyvninger i tidsrummet kl. 22-07 delvist reguleres gennem TDENL-metoden, mener vi, at vejledningen bør præcisere, at flyvninger med meget støjende flytyper i vides muligt omfang bør undgås i dette tidsrum, uanset om grænseværdierne for Lnight overholdes. Ligeledes bør vejledningen præcisere at gentagne afvigelser fra flyveveje og korridorer bør udløse nye støjberegninger.

Det skal understreges at forsvarets mørketræning i perioder af 6-8 uges varighed, forår og efterår af mange naboer til Forsvarets Flyvestationer opleves voldsom generende, særligt når flyvningerne foregår efter kl. 22.00.

Gener fra støj fra flyvepladser

Miljøstyrelsen fastholder de vejledende grænseværdier for lufthavne og flyvestationer ud fra ”en hensigtsmæssig afvejning af hensynet til naboer og til mulighederne for at drive samfundsmæssigt vigtige infrastrukturanlæg som lufthavne og flyvestationer”.

Miljøvurderingen referer til vejledningen, der beskriver en række psykoakustiske faktorer, som har betydning for menneskers individuelle reaktioner på støjen. Bl.a. opfattelse af støjens nødvendighed eller samfundsmæssige værdi.

Vi vil gerne understrege, at menneskets fysiologi ikke udelukkende lader sig styre af støjens nødvendighed eller samfundsmæssige værdi. En del af de mentale og kognitive funktioner, som er i spil, når vi påvirkes af støj, er autonome og ligger i underbevidstheden. Det er krævende, og derfor udløses stresshormonerne, når vores underbevidsthed arbejder på at ignorere støjen. Vi mener derfor, at de vejledende grænseværdier bør tages op til overvejelse i den kommende revision af den samlede vejledningen.

Med venlig hilsen

P.b.v

Agnes Østergaard Rosenlund

Brevdato	30-09-2022
Afsender	FES-JPS06 Pedersen, Pia Borg (FES-JPS06@mil.dk)
Modtagere	Miljøministeriets Departement (mim@mim.dk)
Akttitel	Forsvarsministeriets Ejendomsstyrelse, Pia Borg Pedersen - Høring af udkast til tillæg til Miljøstyrelsen vejledning om støj fra flyvepladser og udkast til miljøvurdering, journalnummer 2021- 3576 [RELEASABLE TO INTERNET TRANSMISSION]
Aktnummer	407
Identifikationsnummer	290238
Versionsnummer	1
Sagsnummer	2021 - 3576
Ansvarlig	Jesper Mogensen
Vedlagte dokumenter	Høring af udkast til tillæg til Miljøstyrelsen vejledning om støj fra flyvepladser og udkast til miljøvurdering, journalnummer 2021- 3576 [RELEASABLE TO INTERNET TRANSMISSION] Forsvarsministeriets Ejendomsstyrelses høringssvar til høring af tillæg til flystøjvejledningen 30 SEP 2022 (005)
Dokumenter uden PDF- version (ikke vedlagt)	
Udskrevet	04. nov 2022

Til: Miljøministeriets Departement (mim@mim.dk)
Cc: Jesper Mogensen (jem@mim.dk), Forsvarsministeriet (fmn@fmn.dk), jlu@fmn.dk (jlu@fmn.dk), FES-CHJIA@mil.dk (FES-CHJIA@mil.dk), FES-JPS02 Tønder, Peter Eliasson (FES-JPS02@mil.dk)
Fra: FES-JPS06 Pedersen, Pia Borg (FES-JPS06@mil.dk)
Titel: Høring af udkast til tillæg til Miljøstyrelsen vejledning om støj fra flyvepladser og udkast til miljøvurdering, journalnummer 2021-3576 [RELEASABLE TO INTERNET TRANSMISSION]
Sendt: 30-09-2022 14:07
Bilag: Forsvarsministeriets Ejendomsstyrelses høringssvar til høring af tillæg til flystøjvejledningen 30 SEP 2022 (005).pdf;

RELEASABLE TO INTERNET TRANSMISSION

Til Miljøministeriet,

Se herved Forsvarsministeriets Ejendomsstyrelses høringssvar til høring af udkast til tillæg til Miljøstyrelsens vejledning om støj fra flyvepladser og udkast til miljøvurdering, journalnummer 2021-3576.

Med venlig hilsen

Pia Borg Pedersen

Cand.jur.

Fuldmægtig

Forsvarsministeriets Ejendomsstyrelse

Jura- og Indkøbsafdelingen, Jura- og Policysektionen

Arsenalvej 55, 9800 Hjørring

Telefon +45 7281 3389 / Mobil +45 5152 8364

E-mail: fes-jps06@mil.dk / Fiin: fes-jps06@fiin.dk

RELEASABLE TO INTERNET TRANSMISSION



Miljøministeriet
Sendt via e-mail til mim@mim.dk
med c.c. til jem@mim.dk

Eft.:
Forsvarsministeriet

Høring af udkast til tillæg til Miljøstyrelsens vejledning om støj fra flyvepladser og udkast til miljøvurdering, journalnummer 2021 - 3576

Forsvarsministeriets Ejendomsstyrelse meddeler herved på vegne af Forsvarsministeriets følgende bemærkninger til høringen af udkast til tillæg til Miljøstyrelsens vejledning om støj fra flyvepladser og udkast til miljøvurdering.

Generelle bemærkninger til høring af udkast til tillæg til flystøjvejledningen

I den nuværende vejledning (nr. 5) om støj fra flyvepladser fra 1994 fremgår det, at miljøgodkendelser i forbindelse med militære flyvestationer principielt svarer til godkendelser af civile flyvepladser og lufthavne, men at nogle særlige forhold dog adskiller militære operationer fra de civile. Her er bl.a. fremhævet, at Forsvaret fra politisk side er pålagt at løse opgaver af såvel militær som civil karakter, hvor det er nødvendigt at uddanne og træne flybesætninger. Endvidere fremgår det, at der ved formulering af miljøkrav må tages hensyn til, at Forsvaret skal kunne leve op til de lovbestemte uddannelseskrav, forudsætninger og krav i medfør af de til enhver tid gældende forsvarsforlig, internationale aftaler samt opgaver i forbindelse med katastrofer, redningsaktioner o.lign.

Med det nationale kompromis og den aktuelle sikkerhedspolitiske udvikling, må det forventes, at Forsvarets aktivitetsniveau fremadrettet vil være stigende.

Det foreslåede tillæg til flystøjsvejledningen, herunder ændrede beregningsmetoder og Forsvarets stigende aktivitetsniveau, indebærer, at Forsvaret ikke i alle tilfælde vil kunne løse pålagte opgaver inden for grænseværdierne for støj.

Der er fortsat behov for, at der ved formulering af miljøkravene i fremtidige miljøgodkendelser tages hensyn til, at Forsvaret skal kunne løse de pålagte opgaver, der følger af forsvarsforlig mv. I den sammenhæng anbefales det, at særlige forhold omkring Forsvarets fly præciseres i tillægget, eksempelvis at opstartsprocedurerne for kampfly er væsentligt længere end for civile fly, hvilket har betydning for terminalstøjen. Forsvarsministeriet bidrager gerne med tekst herom.

Dato: 30. september 2022

Enhed: FES-JPS021
Sagsbeh.: FES-JPS02
Sagsnr.: 2022/007035
Dok.nr.: 579128
Bilag: Ingen

Forsvarsministeriets
Ejendomsstyrelse
Arsenalvej 55
9800 Hjørring

Sagsbehandleren direkte:
Tlf.: +45 7281 3283
E-mail: fes-jps02@mil.dk

Specifikke bemærkninger

Vurdering af konsekvenser for Forsvaret ved indførelse af ECAC Doc. 29, version 4

For en del af Forsvarets flyvestationer og helikopterlandingspladser er nuværende støjberegninger udført med ECAC Doc. 29, version 3. En ændring af beregningsmetoden til ECAC Doc. 29, version 4, medfører en stigning i de beregnede støjniveauer i størrelsesordenen 0,5 dB. Det vil som udgangspunkt indebære en reduktion af antallet af operationer på omkring 12 %, såfremt de beregnede støjniveauer skal være uændrede.

For den del af Forsvarets flyvestationer, hvor støjberegningerne er udført med ECAC Doc. 29, version 2, medfører en ændring til ECAC Doc. 29, version 4, en væsentlig større stigning i de beregnede støjniveauer, idet der for det mest betydende fly sker en forøgelse af støjniveauet på 4 dB. Dette medfører en samlet stigning i de beregnede støjniveauer i størrelsesordenen 2-3 dB, afhængigt af den aktuelle driftssituation.

Bemærkningen i afsnit 6 om, at *"Det bør derfor være målsætningen, at støjen nedbringes til grænseværdierne inden for en rimelig tidsperiode"* ses alene rettet mod civil flytrafik. De eksisterende grænseværdier for flystøj vil ikke i alle tilfælde være forenelige med Forsvarets pålagte opgaver, når de nye beregningsmetoder anvendes. Dette skal der tages højde for ved formulering af miljøkravene i fremtidige miljøgodkendelser. Udviklingen af militære fly er primært drevet af evnen til hurtig, konsekvent og sikker aktion, hvilket kan medføre øget støjpåvirkning, mens udviklingen af civile fly går mod mere støjsvage fly.

Vurdering af konsekvenser for Forsvaret ved indførelse af L_{night}

Indførelsen af støjgrænser for L_{night} indebærer som udgangspunkt ikke begrænsninger i forhold til Forsvarets opgaveløsning, medmindre der fremover flyves en væsentlig større procentdel af operationerne i natperioden. I den situation kan der være behov for, at der skal tages hensyn hertil ved formulering af miljøkrav.

Operationer der bør støjundtages

I den nuværende vejledning om støj fra flyvepladser fra 1994 er en række af Forsvarets flyvninger undtaget støjregulering, eksempelvis "(Forsvarets) flyvning i forbindelse med intensive uddannelsesperioder med henblik på internationale opgaver (eksempelvis FN-opgaver)". I den kommende opdatering af flystøjsvejledningen bør oversigten præciseres, så den er dækkende i forhold til dagens og fremtidens særlige operationstyper, der med rimelighed undtages støjregulering. Forsvarsministeriet bidrager gerne med tekst herom.

Bemærkninger til miljøvurdering af tillæg til vejledning om støj fra flyvepladser

Flere steder i miljøvurderingen af tillægget til flystøjvejledningen, anbefaler Rambøll, at miljø- og sundhedsmyndigheder følger udviklingen af ny viden om sammenhænge mellem flystøj og oplevede gener og mulige helbredseffekter, herunder betydningen af støj om natten såvel

som støjs betydning for biodiversitet i og omkring lufthavne, flyvepladser og flyvestationer.

Idet bygherrer til udarbejdelse af miljøkonsekvensrapporten til myndigheders miljøvurderinger af konkrete projekter i høj grad skal benytte en kvantitativ tilgang, baseret på eksisterende vidensgrundlag, besigtigelser, analyser m.v., er det væsentligt, at undersøgelser af effekten af støjpåvirkning af omgivelserne understøttes og følges løbende af miljø- og sundhedsmyndighederne. Ny viden bør formidles og gjort tilgængelig af ressortmyndigheden.

Miljøministeriet bør gennemgå miljøvurderingens forhold vedr. Natura 2000.

Overgangsbestemmelser

Med tillægget skal støjberegninger udføres efter de nye beregningsmetoder ved:

- Ansøgning om miljøgodkendelse af nye flyvepladser eller udvidelse af eksisterende flyvepladser
- Revision af miljøgodkendelse af eksisterende flyvepladser
- Miljøkonsekvensvurderinger af flyvepladser

Derudover fremgår det, at i de tilfælde, hvor miljømyndigheden forud for denne offentlige høring af tillægget til flystøjsvejledningen har modtaget en ansøgning om miljøgodkendelse, og hvor der er gennemført omkostningstunge beregninger efter 5/1994, kan myndigheden vælge at færdiggøre sagsbehandlingen på det eksisterende grundlag.

Det skal i den forbindelse bemærkes, at der for flere af Forsvarets flyvestationer er igangsat omfattende og omkostningstunge beregninger efter den nuværende vejledning med henblik på revision af eksisterende miljøgodkendelser. Der må i det arbejde ikke opstå forsinkelser, der får konsekvenser for Forsvarets opgaveløsning.

Med venlig hilsen

Birgitte Kring Frederiksen
Chef for Ejendomsstyrelsens Ejendomsstab

Brevdato	30-09-2022
Afsender	Anette Hedegaard Haahr (ahaa@haderslev.dk)
Modtagere	Miljøministeriets Departement (mim@mim.dk); Jesper Mogensen (Sagsbehandler, Bæredygtigt miljø og produktion)
Akttitel	Haderslev Kommunens bemærkninger til høringsudkast af tillæg til flystøjvejledningen
Aktnummer	424
Identifikationsnummer	289840
Versionsnummer	1
Sagsnummer	2021 - 3576
Ansvarlig	Jesper Mogensen
Vedlagte dokumenter	Haderslev Kommunens bemærkninger til høringsudkast af tillæg til flystøjvejledningen Bemærkninger til høringsudkast af tillæg til flystøjvejledningen
Dokumenter uden PDF-version (ikke vedlagt)	
Udskrevet	04. nov 2022

Til: Miljøministeriets Departement (mim@mim.dk), Jesper Mogensen (jem@mim.dk)
Cc: Karin Storkholm (kasto@haderslev.dk)
Fra: Anette Hedegaard Haahr (ahaa@haderslev.dk)
Titel: Haderslev Kommunens bemærkninger til høringsudkast af tillæg til flystøjvejledningen
Sendt: 30-09-2022 11:27
Bilag: Bemærkninger til høringsudkast af tillæg til flystøjvejledningen.docx;

Til Miljøministeriet, cc. Jesper Mogensen

Vedhæftet er Haderslev Kommunens bemærkninger til høringsudkast af tillæg til flystøjvejledningen.

Venlig hilsen
Anette Hedegaard Haahr
Miljømedarbejder



Haderslev Kommune

Teknik og Klima
Christian X's Vej 39 - 6100 Haderslev
Direkte telefon: 40295196
ahaa@haderslev.dk
www.haderslev.dk

Haderslev Kommune behandler og gemmer alle relevante dokumenter i alle sager elektronisk.
Hvis du vil se de oplysninger, vi har registreret om dig, kan du kontakte afsenderen af denne mail, som vil hjælpe dig videre.
Du kan læse mere om dine rettigheder på <https://www.haderslev.dk/databeskyttelse>



Miljøministeriet, mim@mim.dk
Jesper Mogensen, jem@mim.dk

Haderslev Kommune
Teknik og Klima, Miljøafdeling.
Christian X's Vej 39
6100 Haderslev

www.haderslev.dk

Dir. tlf. 21429179
kasto@haderslev.dk

29. september 2022 • Sagsident: 2021-3576 • Sagsbehandler: Karin Storkholm

Bemærkninger til høringsudkast af tillæg til flystøjvejledning

Miljøministeriet har den 16. juli 2022 udsendt et høringsudkast til tillæg til vejledning nr. 5/1994 om støj fra flyvepladser. Tillægget omfatter:

- Opdatering af beregningsmetoder, så de følger den internationale udvikling
- Indførelse af en ny metode til beregning af støj fra flys taxikørsel på flyvestationens område til og fra start og landing
- Indførelse af vejledende grænseværdier for det gennemsnitlige støjniveau i natperioden (L_{night})
- Ændringer i vejledningen om brug af støjens maksimale niveauer i natperioden, L_{Amax} .

I Haderslev Kommune, ligger både Flyvestationen Skrydstrup; Vojens Lufthavn og Haderslev Flyveplads ved Skovbølling. Kommunen ønsker at understøtte bosætning og erhvervsudvikling i hele kommunen og har derfor en væsentlig interesse i at kende konsekvenserne af de nye beregningsmetoder ift. kommunens planlægning. Haderslev Kommune har særligt noteret sig, at det må forventes, at beregninger efter de nye metoder vil resultere i, at støjkonturen omkring en flyveplads - alt andet lige - vil blive større. Under iagttagelse af Planlovens § 15a vil dette kunne få betydning for kommunens fremtidige planlægning, herunder mulighederne for lokalisering af nye boligområder og anden støjfølsom arealanvendelse.

Det fremgår af høringsmaterialet, at støjkonturerne, baseret på de nye beregningsmetoder, vil skulle optages i kommuneplanen, men der ses ikke at indgå nærmere om hverken tidsperspektivet eller de økonomiske aspekter i relation hertil.

I sammenhæng med ovennævnte findes det endvidere ønskeligt at få præciseret, at planlægningen af nye boligområder og anden støjfølsom arealanvendelse i nærhed af kommunens flyvepladser vil kunne baseres på de i dag kendte støjkonturer, indtil der foreligger støjkonturer fastlagt i overensstemmelse med de nye beregningsmetoder ifm. revision af miljøgodkendelser eller miljøvurdering af flyvepladser.

Det følger af habitatbekendtgørelsen, at afgørelser i henhold til miljøbeskyttelsesloven og miljøvurderingsloven skal ledsages af vurderinger af det ansøgtes indvirkning på Natura 2000-områder, herunder dets betydning for beskyttede arter. I sammenhæng hermed bemærkes, at Miljø- og Fødevarerklagenævnet i en afgørelse fra 2022 har anført følgende:

Miljø- og Fødevarerklagenævnet bemærker desuden i forhold til vurderingen af fugle i Natura-2000 området, at støjbelastning normalt angives som $dB(A)$, hvor (A) refererer til en vægtning af frekvensen i den "rå" lyd, således, at

måleresultatet er tilpasset det menneskelige øre. I den forbindelse bemærker nævnet, at fugles hørelse ikke nødvendigvis er sammenlignelig med den menneskelige hørelse, hvorfor kommunen bør undersøge, om støjbelastningen bør beregnes på anden vis, evt. som dB(Z).

Tillægget ses ikke at indeholde vurderinger/tilkendegivelser om, hvorvidt resultater efter de nye beregningsmetoder, herunder introduktion af L_{night} , også vil være dækkende for vurderinger i henhold til habitatbekendtgørelsen.

Haderslev kommune vil derfor med dette høringssvar opfordre til, at konsekvenserne ved de nye beregningsmetoder for flystøj præciseres, særligt ift:

- Implementering af nye støjkonsekvenszoner i kommuneplanen – tidsmæssigt og økonomisk,
- Mulighederne for fremtidig planlægning for støjfølsomme anvendelser,
- Anvendelsen af de nye beregningsmetoder set i relation til habitatbekendtgørelsen.

Haderslev Kommune gør desuden opmærksom på at vejledningens konsekvenser for Flyvestation Skrydstrup ikke er tilstrækkeligt belyst, og at man derfor bør være ekstra opmærksom på, at den nye vejledning ikke vil få negativ betydning for Flyvestation Skrydstrups aktiviteter nu eller fremover.

Venlig hilsen

Karin Storkholm
Afdelingsleder

Brevdato	30-09-2022
Afsender	Ulla Berg Bojesen (UBB@Billund.dk)
Modtagere	Miljøministeriets Departement (mim@mim.dk); Jesper Mogensen (Sagsbehandler, Bæredygtigt miljø og produktion); Indenrigs- og Boligministeriet (im@im.dk)
Akttitel	Billund Kommune, Ulla Berg Bojesen - Høringssvar vedr. tillæg til flystøjvejledning
Aktnummer	403
Identifikationsnummer	289718
Versionsnummer	1
Sagsnummer	2021 - 3576
Ansvarlig	Jesper Mogensen
Vedlagte dokumenter	Høringssvar vedr. tillæg til flystøjvejledning Fælles høringssvar vedr nyt tillæg til flystøjvejledning - 30-09-2022
Dokumenter uden PDF-version (ikke vedlagt)	
Udskrevet	04. nov 2022

Til: Miljøministeriets Departement (mim@mim.dk), Jesper Mogensen (jem@mim.dk), Indenrigs- og Boligministeriet (im@im.dk)
Cc: Ivan Andersen Commerou (ico@bll.dk), mga@bll.dk (mga@bll.dk), Jan Hessellund (jhe@bll.dk), Mette Kristoffersen (mette.kristoffersen@aalborg.dk), Stephanie Storbak (sst@Billund.dk), Ole Bladt-Hansen (OBH@Billund.dk), Martin Sejersgaard-Jacobsen (msj@Billund.dk), Karl Grundahl (KGR@Billund.dk)
Fra: Ulla Berg Bojesen (UBB@Billund.dk)
Titel: Høringssvar vedr. tillæg til flystøjvejledning
Sendt: 30-09-2022 10:44
Bilag: Fælles høringssvar vedr nyt tillæg til flystøjvejledning - 30-09-2022.pdf;

Til Miljøministeriet, cc. Jesper Mogensen – j.nr. 2021-3576

Til Indenrigs- og boligministeriet

Hermed fremsendes høringssvar vedr. udkast til tillæg til Miljøstyrelsens vejledning om støj fra flyvepladser og udkast til miljøvurdering.

Høringssvaret er et fælles høringssvar Aalborg og Billund Kommuner samt Aalborg og Billund lufthavne.

Da temaerne i høringssvaret også vedrører den fysiske planlægning, reguleret i Planloven, er høringssvaret også stilet til Indenrigs- og Boligministeriet.

Med venlig hilsen

Ulla Berg Bojesen
Miljøsagsbehandler, Virksomheder
Erhverv og Affald
Direkte tlf. +45 79 72 70 90

Her er Børnenes Hovedstad



Billund Kommune · Jorden Rundt 1 · 7200 Grindsted · Tlf. 79 72 72 00 · www.billund.dk

ANERKENDT AF UNICEF SOM
**DANMARKS FØRSTE
BØRNEVENLIGE BY
OG KOMMUNE**



Billund Airport



Til

Miljøministeriet, mim@mim.dk
cc. Jesper Mogensen, jem@mim.dk

Journalnummer: 2021-3576

Samt

Indenrigs- og Boligministeriet, im@im.dk

Dato: 30. september 2022

Høringssvar vedr. udkast til tillæg til Miljøstyrelsens vejledning om støj fra flyvepladser og udkast til miljøvurdering

Teknik og Miljø

Erhverv & Affald
Jorden Rundt 1
7200 Grindsted

Tlf. 7972 7200
www.billund.dk

Sagsnr.:
18/26185

Sagsbehandler:
Ulla Berg Bojesen
Afdelingens telefon:
7972 7090
Afdelingens mail:
teknisk@billund.dk

Har du brug for at sende fortrolige eller følsomme oplysninger til os, skal du gøre det med Digital Post. Du kan læse mere om Digital Post på: billund.dk/borger/digital-post

Høringsudkast af tillæg til flystøjvejledningen

Miljøministeriet har den 16. juli 2022 udsendt et høringsudkast til tillæg til vejledning nr. 5/1994 om støj fra flyvepladser. Det anerkendes, at vejledningen skal opdateres, så der tages udgangspunkt i nyeste viden for at beskytte borgerne mod støj, som kan være skadelig mod helbred og påvirke livskvaliteten.

Da vejledningen kan vise sig at få omfattende konsekvenser for udviklingsmulighederne for lufthavnene i Aalborg og Billund, har vi valgt at gå sammen, kommuner og lufthavne om denne henvendelse.

Billund Byudvikling

Billund har knap 7000 indbyggere, og indbyggertallet er stigende som følge af massive investeringer i byudviklingen gennem de seneste ti år. Det er sket med udgangspunkt i en meget omfattende vision – Billund Byvision, der er udarbejdet i et samspil mellem investorer og kommune.

Støj fra lufthavnen medvirker til, at der ikke kan opføres flere boliger i byens nordlige del. I centerområderne er der mulighed for at opføre tæt, høj, bymæssig bebyggelse, hvorved bymidten fortættes. Disse udviklingsbetingelser er indarbejdet i visionen, som har udgjort det stærke pejlemærke for byens udvikling, der har sikret, at investorer trygt har kunne investere i realisering af den omfattende vision.

Samspillet mellem Billund by og Billund Lufthavn har været og er stadig en forudsætning for både den nuværende og fremtidige udvikling af en særlig unik bytype i Danmark med en international karakter.

Billund Lufthavn

Lufthavne er i national sammenhæng, en særlig væsentlig infrastruktur, som giver og betjener borgere og virksomheder i hele landet. Billund Lufthavn er hele Vestdanmarks lufthavn, og har været inde i en rivende udvikling med stigende passagertal. Med offentliggørelse af Vækstplan 2040, som omhandler planer om

udvidelse af cargoområdet, etablering af Byvisionens plan for Aerotropolis, samt ikke mindst statslige investeringer i opgradering af infrastrukturen omkring lufthavnen, er det en udvikling, der er planlagt til at fortsætte mange år frem.

Billund Kommune støtter op omkring Billund Lufthavns udviklingsplaner, og har et tæt samarbejde der tilgodeser både den fortsatte byudvikling og Lufthavnens udvikling og på mange måder er de to faktorer hinandens forudsætning.

I støjkonturerne, der er indarbejdet i den nugældende kommuneplan, er der taget hensyn til at Billund Lufthavn har mulighed for at udvikle sig væsentligt over de kommende år.

Billund lufthavns bemærkninger til udkastet er vedlagt som bilag.

Aalborg Byudvikling

Med omkring 222.000 indbyggere er Aalborg Kommune den 3. største i landet, og Aalborg by er den 4. største. Kommunen er hjemsted for ca. 9.200 virksomheder samt Aalborg Universitet og andre stærke uddannelsesinstitutioner med flere end 45.000 studerende.

I de kommende 12 år forventes indbyggertallet at stige med gennemsnitlig 1.500 borgere om året, og på erhvervsområdet forventes en tilvækst på ca. 280 virksomheder hvert år i de kommende 10 år.

Mange af de nye borgere ønsker at bosætte sig i Aalborg, men 11 større oplandsbyer i nærzonen til Aalborg rummer sammen med Aalborg særlige byvækstpotentialer i form af botilbud, der supplerer tilbuddene i storbyen. Det er byrådets politiske strategi, at der fortsat kan ske egentlig byudvikling i såvel Aalborg som i de 11 oplandsbyer med særlige byvækstpotentialer.

Aalborg (incl. Nørresundby) er ikke berørt af de eksisterende støjfaner fra Aalborg Lufthavn og Flyvestation Aalborg. Det er alene oplandsbyerne Vadum og Vodskov, der begge er en del af de 11 oplandsbyer med særlige byvækstpotentialer.

Aalborg Lufthavn

Aalborg Lufthavn er hele Norddanmarks lufthavn med en position som et stærkt knudepunkt for både nationale og internationale forbindelser. Det er vigtigt for borgere og erhvervslivet i Norddanmark, at Aalborg Lufthavns position fastholdes og styrkes.

Vejledningens konsekvenser for lufthavnene

Det fremgår af udkastet, at de nye beregningsmetoder vil få den konsekvens, at støjkonturen omkring en lufthavn vil blive større end tilfældet er i dag, på trods af at der ikke sker faktuelle ændringer i lufthavnenes operationsmønstre og mængder.

Af høringsmaterialet fremgår således:

"Det betyder, at støjkonturer, LDEN og LAmax, baseret på ECAC Doc. 29, 4. udgave normalt vil omfatte større områder end støjkonturer for den samme flyveplads baseret på den hidtidige vejledning."

En udvidet støjkontur omkring vores lufthavne giver derfor anledning til meget alvorlig bekymring for både lufthavnenes udvikling og for den rivende udvikling vores byer er i fuld gang med.

Det er derfor afgørende, at der skabes sikkerhed for at igangværende kommunal planlægning, dvs. både udvikling af vores byer og udviklingen af vores lufthavne kan ske på de kendte forudsætninger for både virksomheder, borgere, investorer og øvrige interessenter.

Hvad bør der gøres

Som udgangspunkt finder vi det mest hensigtsmæssigt at den udvikling, der allerede nu er indarbejdet i planlægningen i vores kommuneplaner og som baserer sig på den eksisterende beregningsmodel kan fastholdes, så længe beregningsforudsætningerne ikke ændrer sig. Først i det øjeblik, hvor der opstår et ønske fra lufthavnenes side om at øge aktiviteterne i forhold til godkendelsesforudsætningerne, kan den nye beregningsmodel bringes i anvendelse.

Som minimum skal det præciseres, at en igangværende revision af godkendelse bør gennemføres efter beregningsmetoderne i vejledning nr. 5/1994. Resultatet af disse beregninger lægges til grund for kommunal planlægning frem til en kommende revision af lufthavnens miljøgodkendelse.

Når det er centralt for kommunerne at få dette præciseret skyldes det, at der ved kommunens planlægning ønskes sikkerhed for, at kommuneplanens afgrænsning af støjkonsekvenszone – også i en klagesag med udgangspunkt i PL §15a – vil kunne baseres på det hidtidige beregningsgrundlag, så man ikke ender i en situation med at kommunens afgørelse bliver underkendt fordi der er fremkommet en ny beregningsmodel i mellemtiden.

Billund kommunes og Billund Lufthavns tekniske bemærkninger er vedlagt som bilag.

Med venlig hilsen

Stephanie Storbank
Borgmester
Billund kommune

Thomas Kastrup-Larsen
Borgmester
Aalborg Kommune

Jan Hessellund
Administrerende direktør
Billund Lufthavn

Niels Hemmingsen
Lufthavnsdirektør
Aalborg Lufthavn

Bilag

- a) Billund Kommunes tekniske bemærkninger til høringsudkastet
- b) Billund Lufthavns bemærkninger til høringsudkastet

Bilag a) - Billund kommunes Tekniske bemærkninger til høringsudkastet

På grundlag af en gennemgang af høringsudkastet forekommer de nye beregningsmetoder, herunder introduktion af grænseværdier for det gennemsnitlige støjniveau i natperioden (L_{night}), at være hensigtsmæssige for dels reguleringen af støj fra flyvepladser i medfør af miljøbeskyttelseslovens kap. 5, dels administrativt af de relevante bestemmelser herom i henholdsvis planloven og miljøvurderingsloven.

Det følger af habitatbekendtgørelsen, at afgørelser i henhold til miljøbeskyttelsesloven og miljøvurderingsloven skal ledsages af vurderinger af det ansøgtes indvirkning på Natura 2000-områder, herunder dets betydning for beskyttede arter. I sammenhæng hermed bemærkes, at Miljø- og Fødevareklagenævnet i en afgørelse fra 2022 har anført følgende:

Miljø- og Fødevareklagenævnet bemærker desuden i forhold til vurderingen af fugle i Natura-2000 området, at støjbelastning normalt angives som dB(A), hvor (A) refererer til en vægtning af frekvensen i den "rå" lyd, således, at måleresultatet er tilpasset det menneskelige øre. I den forbindelse bemærker nævnet, at fugles hørelse ikke nødvendigvis er sammenlignelig med den menneskelige hørelse, hvorfor kommunen bør undersøge, om støjbelastningen bør beregnes på anden vis, evt. som dB(Z).

Tillægget ses ikke at indeholde vurderinger/tilkendegivelser om, hvorvidt resultater efter de nye beregningsmetoder, herunder introduktion af L_{night} , også vil være dækkende for vurderinger i henhold til habitatbekendtgørelsen.

Om overgangen til de nye beregningsmetoder er det i høringsudkastet bl.a. anført:

I de tilfælde, hvor tilsynsmyndigheden forud for den offentlige høring af dette tillæg har modtaget en ansøgning om miljøgodkendelse af en flyveplads, hvor der som en del af den nødvendige dokumentation er gennemført relativt omkostningstunge støjberegninger i overensstemmelse med Miljøstyrelsens vejledning 5/1994, kan tilsynsmyndigheden vælge at færdiggøre en således verserende miljøgodkendelsessag på dette grundlag.

Det ovenfor anførte forekommer at være i god overensstemmelse med det forvaltningsretlige proportionalitetsprincip, men ses ikke at indbefatte sager om revurdering af gældende miljøgodkendelser, der ligeledes måtte være indledte før offentliggørelse af høringsudkastet og hvor der også er gennemført omkostningstunge støjberegninger/-vurderinger til brug for myndighedsbehandlingen.

Med baggrund i ovenstående anbefales det:

- at der i tillægget indarbejdes en redegørelse om anvendeligheden af resultaterne efter de nye beregningsmetoder, herunder evt. andre "værktøjer" til vurdering af støjens betydning for beskyttede arter, alternativt at der gøres opmærksom på problemstillingen og at det i sammenhæng hermed tilkendes, at den samlede revision af vejledningen vil indeholde nærmere anvisninger herom, og
- at 3. afsnit på side 24 i høringsudkastet følges op af følgende tilkendegivelse: *Foranstående gælder også for revurderinger af gældende miljøgodkendelser, der måtte være indledt før offentliggørelse af høringsudkastet og hvor der til brug for myndighedsbehandlingen er gennemført omkostningstunge støjberegninger/-vurderinger.*

Bilag b) Billund Lufthavns bemærkninger til høringsudkastet

Billund Lufthavn takker for muligheden for at komme med høringssvar til det offentliggjorte udkast til tillæg til Miljøstyrelsens vejledning om støj fra flyvepladser.

Billund Lufthavn finder det positivt, at tillægget sætter et øget og mere målrettet fokus på støj om natten, ligesom det er positivt, at kvaliteten af støjberegninger generelt forbedres. Som kommerciel lufthavn har Billund Lufthavn dog en række opmærksomhedspunkter i forhold til tillæggets betydning for den nuværende drift samt fremtidige udviklingsmuligheder. Disse punkter adresseres i de følgende afsnit.

Anvendelse af tillægget i forbindelse med revision af en miljøgodkendelse

Tillæggets afsnit 6 omhandler overgangen til de nye beregningsmetoder og L_{night} , herunder tillæggets anvendelse i forbindelse med revision af en miljøgodkendelse. Det fremgår af miljøvurderingen af tillægget, bl.a. side 15, at de nye beregningsmetoder generelt vil medføre støjniveauer, der er højere end støjniveauet beregnet med den hidtidige metode.

Billund Lufthavns miljøgodkendelse er for tiden under revision, hvor revisionen er indledt før den offentlige høring af tillægget. Det fremgår ikke klart af afsnit 6, om revisionen i disse tilfælde skal tage udgangspunkt i de nye eller gamle beregningsmetoder. Billund Lufthavn mener, at en revision bør gennemføres efter de gamle beregningsmetoder i vejledning nr. 5/1994, når revisionen er indledt *inden* den offentlige høring af tillægget. En sådan overgangsregel sikrer, at der er en klar skæringsdato for anvendelse af hhv. de hidtidige beregningsmetoder i vejledning nr. 5/1994 og de nye beregningsmetoder i tillægget. Dette bør tilføjes i tillægget.

Billund Lufthavn er herudover enig i det anførte i tillæggets afsnit 6, hvorefter der i forbindelse med en revision af miljøgodkendelsen (iværksat efter den offentlige høring af tillægget) *bør tages hensyn til, at de ændrede beregningsresultater ikke er udtryk for, at støjen er øget*. I tillægget anføres, at der må gives *rimelige* betingelser og en *rimelig* tidsperiode for lufthavnen til at tilpasse sig den nye situation. Billund Lufthavn antager, at der især tænkes på, at indgreb i eksisterende virksomhed skal være proportionale, og ikke bør gå ud over, hvad der med rimelighed kan forlanges af virksomheden. Der kan således være situationer, hvor støjen ikke kan nedbringes med rimelige betingelser, og hvor virksomheden derfor må fortsætte sin drift på de gældende vilkår. Dette bør præciseres i tillægget.

Anvendelse af tillægget på planlagte udvidelser

Billund Lufthavn har vedtaget "Vækststrategi 2040", hvilket bl.a. omfatter en kapacitetsudvidelse til 7 mio. passagerer samt udvidelse af kapaciteten på luftfragt. Vækststrategien er bl.a. beskrevet på <http://bll2040.dk/>.

Tillægget ses ikke at beskrive mulighederne for at fravige støjgrænserne i særlige tilfælde, hvor en udvidelse ikke kan gennemføres uden en

overskridelse, herunder hvor de nye beregningsmetoder medfører en overskridelse af støjgrænserne.

Billund Lufthavn mener, at der i tillægget bør tages hensyn til, at lufthavnen udgør en del af landets kritiske infrastruktur, og at lufthavnen ikke er mulig at flytte til anden lokation.

Billund Lufthavn er i dag Danmarks næststørste lufthavn. Det vurderes umiddelbart, at såfremt tillægget til vejledning 5/1994 tilvejebringes, vil det ramme lufthavnsdriften i Billund Lufthavn hårdest sammenlignet med de øvrige danske lufthavne. Det er således afgørende, at der ikke fastsættes miljøkrav til Billund Lufthavn, der begrænser muligheden for en fremtidig udvikling af lufttrafikken.

Der bør således gives mulighed for en lempelse af de vejledende støjgrænser, der gør det muligt at foretage en fremtidig udvikling af Billund Lufthavn samtidig med den igangværende byudvikling i Billund. Støjfølsom anvendelse af arealer i nærheden af lufthavnen kan begrænse lufthavnens udvidelsesmuligheder på både kort og langt sigt, medmindre vejledningen åbner for, at der kan meddeles en lempelse af støjgrænserne. Dette bør tilføjes.

Det bemærkes i den forbindelse, at tillægget ikke ses at behandle den situation, at der lokalplanlægges på arealer, hvor det (efterfølgende) efter de nye beregningsmetoder viser sig, at arealerne allerede er støjbelastede. Også i denne situation bør det være muligt for Billund Lufthavn at opnå en lempelse af støjgrænserne i forbindelse med udvidelser af lufthavnen.

Fremtidige omkostninger til støjberegninger og -foranstaltninger må ikke medføre urimelige konkurrencevilkår for Billund Lufthavn

Billund Lufthavn er enig i, at de danske retningslinjer for beregning af støj fra flyvepladser bør følge udviklingen i de internationalt anerkendte og udbredte metoder, der løbende udvikles og implementeres i støjberegningsprogrammer, jf. tillæggets afsnit 2.

Billund Lufthavn er imidlertid en kommerciel lufthavn, der drives i konkurrence med andre europæiske lufthavne.

Det er derfor væsentligt for Billund Lufthavns konkurrenceevne, at der ikke pålægges forpligtelser eller begrænsninger, som går ud over, hvad øvrige lufthavne er underlagt iht. internationale og europæiske standarder og regler.

Det fremgår ikke af tillægget, om Miljøstyrelsen har undersøgt, hvorvidt lufthavne i andre lande er underlagt retlige krav svarende til det nye tillæg, herunder krav om beregning af støj fra taxakørsel efter den fælles nordiske beregningsmetode Nord2000.

Billund Lufthavn skal opfordre til, at Miljøstyrelsen sikrer, at Billund Lufthavn ikke undergives retlige krav, som ikke pålægges konkurrerende lufthavne, herunder at Billund Lufthavn skal overholde støjgrænser, som er mere restriktive end øvrige lufthavne.

Med indførelse af den fælles nordiske beregningsmetode Nord2000 pålægges Billund Lufthavn en betydelig ekstraomkostning, når støj fra taxikørsel og støj fra Auxiliary Power Units (APU) skal dokumenteres. Det vil ofte være nødvendigt at foretage eksakte kildestyrkemålinger, da tilgængelige data fra ANP-databasen ofte vil *medføre en overvurdering af støjen fra taxikørsel*. Opmærksomheden henledes især på side 15 i tillægget, hvoraf det ligeledes fremgår, at der ikke findes en støjdatabase for APU-drift, hvorfor det vil kræve eksakte målinger.

Billund Lufthavn opfordrer til, at det også undersøges, om beregning af støj fra taxikørsel og fra APU-drift efter den fælles nordiske metode Nord2000 (tillæggets afsnit 4), påfører Billund Lufthavn ekstraomkostninger, som ikke påføres andre konkurrerende lufthavne.

Billund Lufthavn kan således konstatere, at det fremgår af miljøvurderingen af tillægget, side 4, at den nuværende vejledning bør opdateres, så den er i overensstemmelse med international standard og de metoder, der anvendes i EU-sammenhæng. På side 11 fremgår det videre, at Lden og Lnight anvendes som fælles europæiske parametre for støj, bl.a. ved de regelmæssige støjkortlægninger i henhold til EU's støjdirektiv. På side 37 fremgår, at EU Kommissionen i 2004 bekræftede, at grænseværdien på Lden på 55 dB medfører, at ca. 10 % af befolkningen føler sig stærkt generet af støjen. Miljøstyrelsen har således i vidt omfang taget udgangspunkt i internationale standarder og (generel) EU-regulering

Metoden til beregning af støj fra fly under taxikørsel (Nord2000) synes derimod ikke at have ophæng i EU-retten, da den formentlig benyttes primært i Norden. Da der ikke på EU-niveau er fastsat eksplicitte regler om støj fra taxi fra lufthavne, bør det anførte i udkastet til tillægget derfor tage udgangspunkt i, at Miljøstyrelsen ikke bør fastsætte mere restriktive krav, end der gælder for øvrige lufthavne i Europa.

Billund Lufthavn står selvfølgelig til rådighed for en uddybning af ovenstående.

Brevdato	30-09-2022
Afsender	jesha@mst.dk Sendt af Jens Schultz Thers: jesha@mst.dk
Modtagere	mim@min.dk
Akttitel	Høringssvar flystøjvejledningen journalnummer 2021-3576
Aktnummer	422
Identifikationsnummer	292373
Versionsnummer	1
Sagsnummer	2021 - 3576
Ansvarlig	Jesper Mogensen
Vedlagte dokumenter	Høringssvar flystøjvejledningen journalnummer 2021-3576 Høringssvar flystøjvejledningen{F2#23702973#4#23638955#6}
Dokumenter uden PDF-version (ikke vedlagt)	
Udskrevet	04. nov 2022

Til: mim@min.dk (mim@min.dk)
Cc: Jesper Mogensen (jem@mim.dk), jesha@mst.dk (jesha@mst.dk)
Fra: jesha@mst.dk (jesha@mst.dk)
Titel: Høringssvar flystøjevejledningen journalnummer 2021-3576
Sendt: 30-09-2022 10:11
Bilag: Høringssvar flystøjevejledningen{F2#23702973#4#23638955#6}.pdf;

Høringssvar fra Miljøstyrelsen

Departementets journalnummer **2021 - 3576**.

Venlig hilsen

Jens Schultz Thers

Cand.scient.soc | Erhverv

+45 72 54 45 22 | +45 22 35 16 32 | jesha@mst.dk

Miljøministeriet

Miljøstyrelsen | Tolderlundsvej 5 | 5000 Odense C | Tlf. +45 72 54 40 00 | mst@mst.dk | www.mst.dk

[Sådan håndterer vi dine personoplysninger](#)



Miljøministeriet
Miljøstyrelsen

Miljøministeriet,
mim@mim.dk
Att: Jesper Mogensen,
jem@mim.dk
Departementets journalnummer:
2021 - 3576.

Erhverv
J.nr. 2022-69357
Ref. JESHA
Den 9. september 2022

**Høringssvar vedrørende: Høring af udkast til tillæg til
Miljøstyrelsens vejledning om støj fra flyvepladser og udkast til
miljøvurdering - journalnummer: 2021 - 3576.**

Miljøstyrelsen har modtaget en høring af tillæg til Miljøstyrelsens vejledning om støj fra flyvepladser samt udkast til miljøvurdering af tillægget i ekstern høring. Tillægget og miljøvurderingen er udarbejdet af Miljøministeriets departement, men udgives af Miljøstyrelsen.

Miljøstyrelsen har ikke bemærkninger til udkastet til tillæg til vejledningen eller miljøvurderingen.

På baggrund af henvendelser fra myndigheder og naboer har der dog været spørgsmål til Miljøstyrelsen vedrørende tillægget til flystøjvejledning – og de konsekvenser, det måtte have i forhold til Miljøstyrelsens forpligtigelser i forhold til Flyvestation Skrydstrup og Københavns Lufthavn, hvad angår støj.

Miljøstyrelsen bemærker hertil, at Flyvestation Skrydstrup vedrørende støj er reguleret af ”Bekendtgørelse om støj fra Flyvestation Skrydstrup: <https://www.retsinformation.dk/eli/lta/2020/940>”. Bekendtgørelsen er udstedt af Forsvarsministeriet, hvor Miljøstyrelsen alene har tilsynsforpligtigelse jf. bekendtgørelsen.

Miljøstyrelsen bemærker også, at støj fra Københavns Lufthavn reguleres med ophæng i miljøgodkendelsen for Københavns Lufthavn, der tager udgangspunkt i støjcirkulære fra 1997. <https://www.retsinformation.dk/eli/mt/1997/56>. Cirkulæret hører under af Bolig- og Indenrigsministeriet.

Begge regelsæt definerer de støjmæssige rammer for dels Københavns Lufthavn og dels Flyvestation Skrydstrup – støjrammer, der er fastsat i dels bekendtgørelsen og støjcirkulæret. Miljøstyrelsen har ikke nogen muligheder for at ændre på disse støjrammer, da de er defineret af andre ministerier og i andet regelsæt. Tillægget til Miljøstyrelsens flystøjvejledning medfører derfor ikke i sig selv – fra Miljøstyrelsens side- ændringer i hverken tilsynet for Flyvestation Skrydstrup eller for tilsyn og miljøgodkendelsen for Københavns Lufthavn, hvad angår støj.

Brevdato	30-09-2022
Afsender	Anette Petersen (abp.tf@taarnby.dk)
Modtagere	Miljøministeriets Departement (mim@mim.dk)
Akttitel	Tårnby Kommune, Anette Petersen - til Miljøministeriet - Høringssvar til tillæg til Miljøstyrelsens vejledning om støj fra flyvepladser og udkast til miljøvurdering - journalnummer 2021 - 3576
Aktnummer	402
Identifikationsnummer	289497
Versionsnummer	1
Sagsnummer	2021 - 3576
Ansvarlig	Jesper Mogensen
Vedlagte dokumenter	til Miljøministeriet - Høringssvar til tillæg til Miljøstyrelsens vejledning om støj fra flyvepladser og udkast til miljøvurdering - journalnummer 2021 - 3576 Udkast til høringssvar til tillæg til Miljøstyrelsens vejledning om støj fra flyvepladser og ud
Dokumenter uden PDF-version (ikke vedlagt)	
Udskrevet	04. nov 2022

Til: Miljøministeriets Departement (mim@mim.dk)
Cc: Jesper Mogensen (jem@mim.dk)
Fra: Anette Petersen (abp.tf@taarnby.dk)
Titel: til Miljøministeriet - Høringssvar til tillæg til Miljøstyrelsens vejledning om støj fra flyvepladser og udkast til miljøvurdering - journalnummer 2021 - 3576
Sendt: 30-09-2022 08:00
Bilag: Udkast til høringssvar til tillæg til Miljøstyrelsens vejledning om støj fra flyvepladser og ud.pdf;

Til Miljøministeriet - att. Jesper Mogensen,
Tårnby Kommune har i vedhæftede dokument givet høringssvar til høring af tillæg til Miljøstyrelsens vejledning om støj fra flyvepladser og udkast til miljøvurdering - journalnummer - 2021-3576.

Venlig hilsen
Anette Petersen
Teamkoordinator for miljø

TÅRNBY KOMMUNE
TEKNISK FORVALTNING
PLAN, BYG og MILJØ
AMAGER LANDEVEJ 76
2770 KASTRUP

TEL. 32 47 15 19
MAIL TF@TAARNBY.DK
WWW.TAARNBY.DK

30. september 2022
Vores ref.: 09.11.00-K04-22-514391
Direkte nr.: +4532471519
Medarbejder: abp.tf

Høringssvar til Miljøministeriet - udkast til tillæg til Miljøstyrelsens vejledning om støj fra flyvepladser og udkast til miljøvurdering

Tårnby Kommune fremsender hermed høringssvar i forhold til miljøkonsekvensvurderingen og udkast til tillæg til vejledning om støj fra flyvepladser.

Miljøstyrelsens vejledning om støj fra flyvepladser udgør det tekniske og administrative grundlag for miljømyndighedernes miljøgodkendelse af flyvepladser og kontrol samt behandling af klager over støj fra flyvepladser.

Miljøministeriet og Miljøstyrelsen har i samarbejde med Trafikstyrelsen arbejdet med en revision af Miljøstyrelsens vejledning om støj fra flyvepladser. Vejledningen er fra 1994 og har derfor behov for en gennemgribende revision, der tager højde for udviklingen i flytrafikken, ligesom der også er sket en løbende udvikling af viden om og metoder til beregning og kortlægning af støj fra flyvepladser.

Miljøministeriet har derfor udarbejdet et udkast til tillæg til vejledningen, som nu er i offentlig høring. Vejledningen er fortsat gældende, men med de ændringer og tilføjelser, der beskrives i udkastet til tillæg. De omfatter følgende hovedpunkter:

- Opdatering af beregningsmetoder, så de følger den internationale udvikling (Overgang til ECAC Doc 29, 4. udgave som metode til beregning af støj fra flyvepladser)
- Indførelse af en ny metode (Nord2000) til beregning af støj fra flys taxikørsel på flyvepladsens område til og fra start og landing
- Vurdering af støjens maksimalniveauer om natten, (LA_{max}).
- Indførelse af vejledende grænseværdier for det gennemsnitlige støjniveau natperioden (L_{night})

Overordnet bifalder Tårnby Kommune, at Miljøstyrelsen har opdateret beregningsmetoden (EDAC doc. 29, 4. udgave), så den er i overensstemmelse med international standard og de metoder, der anvendes i EU-sammenhæng.

Tårnby Kommune bifalder desuden, at der er et mere retvisende billede af støjkonturerne med den nye metode. Det giver kommunen mulighed for i højre grad at agere i forhold til den støjpåvirkning, som borgerne reelt er udsat for.

Samtidig bifalder Tårnby Kommune at der rettes øget fokus på betydningen af støj om natten ved indførelse af grænseværdien L_{night} , som parameter til vurdering af det gennemsnitlige støjniveau om natten. Der ændres ikke på den vejledende grænseværdi gældende for hele døgnet (L_{DEN}).

Ændringen betyder, så vidt det kan vurderes, at lufthavnens råderum i forhold til planlægning af flyvninger i natperioderne bliver lidt mindre, men ikke at de samlede flyvninger begrænses.

Tårnby Kommune bifalder også, at LA_{max} beholdes som et styringsværktøj, der kan anvendes af miljømyndigheden (som for Københavns Lufthavn er Miljøstyrelsen) for ved regulering af støj fra flyvepladser. Det kan således fortsat være relevant at sikre, at enkelte hændelser i natperioden ikke giver anledning til væsentlige forstyrrelser af nattesøvn.

Tårnby Kommune anbefaler, at grænseværdier for støjens maksimalniveau om natten, kan anvendes som vilkår i miljøgodkendelsen for Københavns Lufthavn på konkrete målestationer. Tårnby Kommune opfordrer til, at der opsættes permanente støjmålestationer i lokalområdet op imod lufthavnens område til kontrol af grænseværdier. Tårnby Kommune opfordrer samtidig til at kontrolmålinger af grænseværdier for støjens maksimalværdier på konkrete målestationer, mindst en gang om året, foretages som uvildige målinger.

Tårnby Kommune gør opmærksom på at tyske lufthavne som Hamburg og Frankfurt har flyveforbud om natten og opfordrer til, at miljøstyrelsen indarbejder en vurdering af muligheden for at indføre forbud mod flytrafik om natten. Der kan evt. arbejdes med flyveforbud om natten på dele af lufthavnen eller i en del af natperioden, eller at flytrafik om natten skal foretages ud over Øresund og Sverige.

Tårnby Kommune bifalder, at støjbidraget fra taxikørsel med den nye metode bliver mere præcis, og bifalder samtidig, at det stiller større krav til datagrundlaget for støjklidernes støjudsendelse.

Tårnby Kommune er imidlertid bekymret for de utilsigtede konsekvenser som udkastet til vejledning og den tilhørende miljøvurdering kan give anledning til, nemlig at de planmæssige støjkonsekvensområder rundt om Københavns Lufthavn bliver udvidet. Heraf følger yderligere indskrænkninger af Tårnby Kommunes råderum, når det handler om planlægning og arealanvendelse uagtet, at de faktiske støjforhold ikke ændres. Kommunen har dog endnu ikke set beregninger, der viser omfanget af de endelige ændringer.

Derfor opfordrer Tårnby Kommune til, at der på baggrund af de ændrede vejledende grænseværdier i forbindelse med udarbejdelsen af et fornyet støjcirculære tages hensyn til de kommunale byudviklingsinteresser. Dette kunne gøres ved at introducere forskellige restriktioner i forskellige dele af støjkonsekvensområderne og lave bestemmelser for 'vilkår for planlægning' herunder fx bestemmelser om støjisolering.

Endelig anbefaler Tårnby Kommune, at miljøstyrelsen lægger det nuværende udkast til tillæg til grund ved en revision af den gældende miljøgodkendelse for Københavns Lufthavn.

Brevdato	25-09-2022
Afsender	DULFU Flyvechef - Anders Jørgensen (flyvechef@dulfu.dk)
Modtagere	Miljøministeriets Departement (mim@mim.dk)
Akttitel	DANSK UL-FLYVER UNION DULFU, Anders Jørgensen - Høringsvar: Bemærkninger til vejledning om støj fra flyvepladser journalnummer 2021 - 3576
Aktnummer	399
Identifikationsnummer	285964
Versionsnummer	1
Sagsnummer	2021 - 3576
Ansvarlig	Jesper Mogensen
Vedlagte dokumenter	Høringsvar journalnummer 2021 - 3576 DULFUs Høringssvar vedr. 2021 - 3576
Dokumenter uden PDF- version (ikke vedlagt)	
Udskrevet	04. nov 2022

Til: Miljøministeriets Departement (mim@mim.dk)
Cc: Jesper Mogensen (jem@mim.dk)
Fra: DULFU Flyvechef - Anders Jørgensen (flyvechef@dulfu.dk)
Titel: Høringsvar journalnummer 2021 - 3576
Sendt: 25-09-2022 18:03
Bilag: DULFUs Høringssvar vedr. 2021 - 3576.pdf;

Høringssvar vedr. **Offentlig høring tillæg til MST vejledning om støj fra flyvepladser og miljøvurdering (MIM Id nr.: 252699)** vedlagt.

Med venlig hilsen
Anders Jørgensen
DULFU Flyvechef

Tel. +45 31330543
flyvechef@dulfu.dk



DANSK UL-FLYVER UNION
DANISH ULTRALIGHT FLYING ASSOCIATION



DANSK UL-FLYVER UNION
DANISH ULTRALIGHT FLYING ASSOCIATION

DANSK UL-FLYVER UNION
Søparken 2 – DK - 9440 Aabybro
Tlf. +45 7878 2190
e-mail: dulfu@motorflyvning.dk

**Miljøministeriet,
Bæredygtigt Miljø og Produktion
Att. Jesper Mogensen**

Høringssvar vedrørende journalnummer 2021 - 3576.:

Tillæg til Miljøstyrelsens vejledning om støj fra flyvepladser.

Idet DULFU hilser de tilføjede støjtal for UL-fly velkommen, undrer det os, at man dog i denne sammenhæng stadig betragter UL-flyvning som 'Særlig Flyveaktivitet'¹. Dette medfører, at UL-flyvning slet ikke medregnes ved beregning af støjskabeloner i tillægget.²

Det er DULFUs holdning at UL-flyvning i dag er sammenlignelig med 'almindelig' GA-flyvning fordi

1. Den teknologiske udvikling indenfor UL-flyvningen har medført at ~80% af UL-fly i dag har firetaksmotoren og derfor har et lydbillede som ikke er anderledes, men endog mindre, end andre typer propelfly.
2. At motorkraften i moderne UL-fly er større i forhold til vægten end i andre propelfly, hvilket også fremgår af bilag 2.2, hvor middelstigningsgradienten for UL-fly sættes til 19%, som er signifikant større end for GA-fly
3. At UL-fly i dag har en rækkevidde og et flyvemønster, der er sammenlignelig med andre GA-propelfly
4. At det af bilag 2.2 fremgår at middelstøjallet for UL-fly er 63 dB og det vægtede middelstøjtal for andre propelfly er 73 dB. Når man dertil lægger at UL-fly har en stigegradient på 19% bør det være klart, at støjpåvirkning pr. operation for UL-fly vil være væsentligt mindre end for andre propelfly. At henføre UL-flyvning til kategorien 'særlige flyveaktiviteter' er derfor urimelig.

Tillægget fastholder en speciel beregning af støj for UL-flyvning³, samt at der i weekender skal tillægges 5 dB som korrektion ved beregning af D_{ENL} ⁴ for flyvning med UL-fly.

DULFU opfordrer på det kraftigste til, at klassificeringen af UL-flyvning som 'Særlig Flyveaktivitet' fjernes i den endelige tekst, og bilag 8⁵ ikke længere benyttes.
DULFU opfordrer desuden til, at UL-flyvning medtages i støjskabelonberegningerne.

¹ Side 6 og bilag 1.2 og 1.3 (nyt tillæg)

² bilag 1.2 og 1.3 (nyt tillæg)

³ Bilag 8 (Støj fra Flyvepladser 1994)

⁴ Vejledningens afsnit 8 (samt bilag 8) D_{ENL} -metoden (Støj fra Flyvepladser 1994)

⁵ Bilag 8 (Støj fra Flyvepladser 1994)

DULFU mener at det havde klædt opdateringen af nærværende tillæg, at man havde tilføjet støjskabeloner for almenflyvepladser, hvor realiteterne i dag er, at UL-flyvning udgør et sted mellem 30-70% af operationerne.

Der findes UL-flyvepladser i Danmark i dag, hvor tæt på 100% af operationerne udgøres af UL-flyvning.⁶ Støjskabeloner for denne type pladser er slet ikke repræsenteret i nærværende tillæg, det mener DULFU også er en mangel.

På DULFUs vegne

Anders Jørgensen
DULFU Flyvechef

Tel. +45 31330543
flyvechef@dulfu.dk

⁶ Eksempelvis EKML, Revninge og NULF (Nordjyllands UltraLight Flyveklub)

Brevdato	17-09-2022
Afsender	Liza Henning Petersen (alterapi@yahoo.dk)
Modtagere	Miljøministeriets Departement (mim@mim.dk)
Akttitel	Liza Henning Petersen - Høringssvar: Bemærkninger vejledning om støj fra flypladser Journal nr.2021-3576
Aktnummer	395
Identifikationsnummer	282269
Versionsnummer	1
Sagsnummer	2021 - 3576
Ansvarlig	Jesper Mogensen
Vedlagte dokumenter	Journal nr.2021-3576
Dokumenter uden PDF-version (ikke vedlagt)	
Udskrevet	04. nov 2022

Til: Miljøministeriets Departement (mim@mim.dk)
Cc: Jesper Mogensen (jem@mim.dk)
Fra: Liza Henning Petersen (alterapi@yahoo.dk)
Titel: Journal nr.2021-3576
Sendt: 17-09-2022 12:22

Vedr. Høringssvar.

Jeg flyttede fra Amager til Virum efter en stressrelateret hjertelidelse p.g.a støj og lugt fra CPH. Her er også frygteligt meget flystøj over Virum, men mindre, selvfølgelig, så mit hjerte er ok igen, uden behandling.

Jeg opfordrer til, at CPH overholder WHO' s anbefalinger om støjbelastning. Andet er urimeligt overfor borgerne.

Jeg har lige været i Hamborg, hvor flytrafikken stoppede kl. 23. Det gjorde tolerancen om dagen meget højere.

Igen, som minimum burde WHO'S anbefalinger overholder.

M.V.H
Liza Henning Petersen
Eks-Amagerkaner.

[Sendt fra Yahoo Mail på Android](#)

Brevdato	17-09-2022
Afsender	Rasmus Steenberger (rsteenberger@gmail.com)
Modtagere	Jesper Mogensen (Sagsbehandler, Bæredygtigt miljø og produktion); Miljøministeriets Departement (mim@mim.dk)
Akttitel	Rasmus Steenberger - Høringssvar: Bemærkninger til støj vejledning 2021-3576
Aktnummer	394
Identifikationsnummer	282268
Versionsnummer	1
Sagsnummer	2021 - 3576
Ansvarlig	Jesper Mogensen
Vedlagte dokumenter	Høringssvar vedr støj vejledning 2021-3576
Dokumenter uden PDF-version (ikke vedlagt)	
Udskrevet	04. nov 2022

Til: Jesper Mogensen (jem@mim.dk), Miljøministeriets Departement (mim@mim.dk)
Fra: Rasmus Steenberger (rsteenberger@gmail.com)
Titel: Høringssvar vedr støj vejledning 2021-3576
Sendt: 17-09-2022 11:48

Kære MIM

Hermed Høringssvar vedr støj vejledning 2021-3576

Vejledning er meget teknisk og svær at forstå for almindelige borgere .

WHO's støjgrænse burde overholdes, også om natten.

Der bør være bedre klageadgang for borgere når støjgener opleves. Vi har en del problemer med fly der flyver lavt og tæt ind over Sundby.

De mange ældre fragtfly er et særligt stort problem. Der bør gælde de samme regler for dem som for passagerfly.

VH Rasmus steenberger
Kongovej 11, 2300 kbh S

--

Vh Rasmus

Rasmus Steenberger
Kongovej 11, 2300 København S
Mob: 2238 7878
<https://www.facebook.com/steenbergerSF>

Brevdato	16-09-2022
Afsender	Hartvig Andersen (hartvig.andersen@hotmail.com) - Rosa Geer
Modtagere	Miljøministeriets Departement (mim@mim.dk); Jesper Mogensen (Sagsbehandler, Bæredygtigt miljø og produktion)
Akttitel	Hartvig Andersen - Bemærkninger til vejledning om støj fra flyvepladser - Journalnummer 2021-3576
Aktnummer	393
Identifikationsnummer	282237
Versionsnummer	1
Sagsnummer	2021 - 3576
Ansvarlig	Jesper Mogensen
Vedlagte dokumenter	Journalnummer 2021-3576
Dokumenter uden PDF-version (ikke vedlagt)	
Udskrevet	04. nov 2022

Til: Miljøministeriets Departement (mim@mim.dk), Jesper Mogensen (jem@mim.dk)
Fra: Hartvig Andersen (hartvig.andersen@hotmail.com)
Titel: Journalnummer 2021-3576
Sendt: 16-09-2022 21:10

Tak for det gode initiativ.

Jeg mener der er hårdt brug for politisk tiltag og begrænsninger overfor overflyvninger af by og boligområder de bør overholde WHO's støjgrænser hele døgnet.

Jeg bor i Roskilde by, her er overflyvninger et konstant problem, for det første tror jeg der generelt er lagt en fast luftfarts korridor til flytrafik for CPH Lufthavnen i København, foruden de konstante småflys overflyvninger især i sommerhalvåret, som kan være virkelig hensynsløs i form af lav flyve højde, høje propel hastigheder.

Pudsigt nok for de lavt flyvende fly glemmer piloterne meget ofte at tænde for deres transponder så de ikke kan ses på en flytracker, derved kan man ikke bevise de har overfløjet området. Der har via Facebook gruppen "stop støjen" været forsøgt dialog i håbet om mere hensyntagen men desværre er det blevet værre igennem årene piloterne mener de er i deres gode ret og dermed kan de forsat forurene vores leveområder.

Mvh. Hartvig Andersen

Brevdato	16-09-2022
Afsender	Allan (allanisaack@hotmail.com) - Rosa Geer
Modtagere	Miljøministeriets Departement (mim@mim.dk)
Akttitel	Allan Isaack - Journalnummer 2021-3576
Aktnummer	392
Identifikationsnummer	282210
Versionsnummer	1
Sagsnummer	2021 - 3576
Ansvarlig	Jesper Mogensen
Vedlagte dokumenter	Journalnummer 2021-3576
Dokumenter uden PDF-version (ikke vedlagt)	
Udskrevet	04. nov 2022

Til: Miljøministeriets Departement (mim@mim.dk)
Cc: Jesper Mogensen (jem@mim.dk)
Fra: Allan (allanisaack@hotmail.com)
Titel: Journalnummer 2021-3576
Sendt: 16-09-2022 16:40

Københavns lufthavn Kastrup, er en af de mest bynære lufthavne i Europa.

Der bør derfor ikke gives dispensation til øget støj om natten.

Lignende bynære lufthavne i Europa har helt lukket for flyvninger om natten af hensyn til byens borgere.

Et eksempel herpå er EDDL Flughafen Düsseldorf.

Lufthavnen er præcis som Kastrup lufthavn placeret 8 km fra centrum, og her er ALLE natflyvninger forbudt mellem 2200 og 0600.

Et andet eksempel er Flughafen Stuttgart i Stuttgart EDDS, placeret ca. 9km fra centrum. Her er der ligeledes lukket for flyvninger om natten mellem 2330 og 0600.

Jeg mener at Københavns lufthavn Kastrup bør overholde de gældende støjgrænser og specielt om natten.

Vi lever som borger i tårnby med støjen fra lufthavnen. Dette er naturligt, men skal ikke øges. Tværtimod skal man arbejde for genrelt mindre støj.

Byens befolkning vokser jo også over tid, og alle undersøgelser fra WHO og kræftens bekæmpelse peger desværre også på at støj er mere skadeligt end tidligere antaget.

Lufthavnen øger jo allerede infrastrukturen med både jernbane og motorvej og disse vil allerede påføre Tårnby yderligere støj. Så dispensation til yderligere støj om natten er ikke vejen at gå.

Mvh.

Allan Isaack

Crilles Tønnesens alle 4, 2770 kasteup
Nabo til lufthavnen

Brevdato	16-09-2022
Afsender	Kristine og Allan (crtalle@hotmail.com) - Rosa Geer
Modtagere	Miljøministeriets Departement (mim@mim.dk)
Akttitel	Journalnummer 2021-3576
Aktnummer	415
Identifikationsnummer	282140
Versionsnummer	1
Sagsnummer	2021 - 3576
Ansvarlig	Jesper Mogensen
Vedlagte dokumenter	Journalnummer 2021-3576
Dokumenter uden PDF-version (ikke vedlagt)	
Udskrevet	04. nov 2022

Til: Miljøministeriets Departement (mim@mim.dk)
Cc: Jesper Mogensen (jem@mim.dk)
Fra: Kristine og Allan (crtalle@hotmail.com)
Titel: Journalnummer 2021-3576
Sendt: 16-09-2022 15:03

Københavns lufthavn Kastrup, er en af Europas mest bynære lufthavne. Andre bynære lufthavne i Europa så som Flughafen Düsseldorf International og Flughafen Stuttgart (Stuttgart Airport) har INGEN nat flyvninger, de LUKKER for flyvninger om natten pga støj og forurening.

Jeg mener helt klart at Københavns lufthavn Kastrup burde overholde WHO's støjgrænse også om natten!

Som nabo til lufthavnen igennem 18 år, oplever jeg mere og mere støj, nat flyvninger giver rigtig dårlig nattesøvn, også for vores skolesøgende børn.

Kræftelsen bekæmpelse har i helt ny undersøgelse måler en effekt på vores helbred allerede ved 35-40dB.

<https://www.cancer.dk/nyheder/shhhh-stoej-maaske-mere-skadeligt-end-troet/>

Jeg især bekymret for fragtflyvningerne om natten, som både støjer og forurener mere, da det typisk er ældre fly, der tidligere har været passager fly.

Herudover er der også ved at blive etableret Ny Kastrup lufthavn station, som ikke skal være overdækket, det vil også bidrage til mere støj i området. I 2020 kørte der 7.300 godstog igennem Kastrup, der forudses en stigning på 40%.!

Endvidere er udvidelsen af Øresundsmotorvejen, og endnu flere biler og lastbiler som vil bidrage til endnu mere støj. Lastbiler fra den nye DHL terminal.

Området er meget støj præget allerede!

Københavns lufthavn Kastrup burde overholde WHO's støjgrænse også om natten!

Crilles Tønnesens alle 4, 2770 Kasteup
Nabo til lufthavnen

Brevdato	16-09-2022
Afsender	Torben Steen Hansen (tsh@protecon.dk)
Modtagere	Miljøministeriets Departement (mim@mim.dk)
Akttitel	StopStøjen, Torben Hansen - Høringssvar - Tillæg til vejledning 5/1994 om støj fra flyvepladser - høringsudkast m. miljøvurdering
Aktnummer	390
Identifikationsnummer	281967
Versionsnummer	1
Sagsnummer	2021 - 3576
Ansvarlig	Jesper Mogensen
Vedlagte dokumenter	Høringssvar - Tillæg til vejledning 51994 om støj fra flyvepladser - høringsudkast m. miljøvurdering
Dokumenter uden PDF-version (ikke vedlagt)	
Udskrevet	04. nov 2022

Til: Miljøministeriets Departement (mim@mim.dk)
Cc: Jesper Mogensen (jem@mim.dk)
Fra: Torben Steen Hansen (tsh@protecon.dk)
Titel: Høringssvar - Tillæg til vejledning 5/1994 om støj fra flyvepladser - høringsudkast m. miljøvurdering
Sendt: 16-09-2022 13:20

Til Miljøministeriet
cc.: Jesper Mogensen

journalnummer 2021-3576

Høringssvar vedr. "Tillæg til vejledning 5/1994 om støj fra flyvepladser - høringsudkast m. miljøvurdering"

Generelt

Regulering af støj er et vanskeligt emne at forstå for ikke-eksperter, dels fordi støj opfattes logaritmisk og de færreste har en klar fornemmelse af, hvad fx 80 dB er, dels fordi reguleringen omfatter meget tekniske omregninger og gennemsnit over kortere og længere perioder med stilhed hhv. voldsom støj. Dertil kommer, at resultaterne af støjmodeller fuldstændigt afhænger af modellernes forudsætninger, og hvilke data (flymix og støjtal) de fodres med.

1. StopStøjen blev etableret på et borgermøde i januar 2004 og har derfor gennem årene opnået erfaring med støjproblematikker. Foreningen repræsenterer i dag borgere i over 20 byer og landsbyer omkring Roskilde Lufthavn. Hvorfor er StopStøjen som forening ikke på høringslisten, når mindre relevante foreninger er det, og når man meget eksplicit sidst på høringslisten har husket samtlige lufthavne og flyvepladser i kongeriget? Kan StopStøjen få tilsagn om at komme på høringslisten fremadrettet?

2. StopStøjen vil gerne høre, om Miljøstyrelsen har gjort noget for specifikt at høre støjbelastede borgere i udarbejdelsen af dette tillæg?

3. Har Miljøstyrelsen været i dialog med andre luftfartsinteresser end ECAC - fx danske lufthavne og flyvepladser, om udarbejdelsen af dette tillæg?

Den europæiske Luftfartsorganisation ECAC er en organisation, der siden 1955 primært har beskæftiget sig med at sikre konkurrencedygtighed og vækst i den europæiske og internationale flytrafik. Som borger føler man sig derfor ikke betrykket i, at bekæmpelse af støj- og anden forurening står synderligt højt på organisationens agenda.

4. StopStøjen vil gerne vide, hvor mange andre lande i Europa, der er gået over til at benytte regnemetoden fra ECAC, og om Miljøstyrelsen selv vurderer, at metoden reelt giver eksisterende naboer til lufthavne bedre beskyttelse mod støj eller blot større albuerum til flyvepladser og lufthavne?

StopStøjen mener det er i strid med VVM-direktivet, at revision af en vejledning, der kommer til at få retsvirkning, sker i mindre tillæg fremfor i en samlet revision, hvor man kan vurdere den samlede effekt i en samlet miljøvurdering. Det øger risikoen for, at miljøbeskyttelsen af landets borgere og beskyttelsen af den private ejendomsret forringes vha. salamimetoden.

5. StopStøjen mener derfor, at dette tillæg til vejledning skal annulleres, og at revisionen på dette område istedet indgår i forslag til en eventuel samlet revision, som det angiveligt allerede er besluttet at gennemføre.

Konkret

Det fremgår i afsnit 2.1.1. i miljøvurderingen, at den foreslåede beregningsmetode kan betyde, at støjkonturer omkring flyvepladser nogle steder vil omfatte større områder end hidtil. På side 53 i miljøvurderingen konkretiseres, at forøgelsen af støjkonsekvensområderne realistisk vil være 21 – 24 %. Det ville sådan set være fint i tilfælde, hvor man anlægger en ny lufthavn eller flyveplads i et stort ubebygget område. For da ville et stort støjkonsekvensområde sikre, at der ikke blev bygget NYE boliger og planlagt anden støjfølsom arealanvendelse nær lufthavnen. Realiteterne er imidlertid, at man langt overvejende med den nye vejledning regulerer vilkårene for eksisterende lufthavne og flyvepladser med omkringliggende eksisterende byer og spredt bebyggelse i åbent land. Det betyder, at rigtig mange byområder, boliger og rekreative områder vil blive omfattet af de 21-24% større støjkonsekvensområder, som lægger begrænsninger på grundejernes arealanvendelse.

6. StopStøjen mener, det er en stor mangel, at miljøvurderingens Ikke-tekniske-resumé fortier de 21-24%, og at miljøvurderingen under Materielle goder ikke forholder sig til krænkelse af den private ejendomsret, som er i strid med Grundlovens §73 samt Menneskerettighedskonventionen. Grundejere/boligejere, der kommer ind under et nyt støjkonsekvensområde på 55dB - iøvrigt uden direkte nabohøring - mister således retten til fx at udstykke deres

grunde og opføre nye/flere boliger, hvor de tidligere havde den ret. Det medfører både ødelagte drømme, investeringsmuligheder og fald i ejendomsværdien, som burde have været kvantificeret og behandlet i miljøvurderingen.

7. StopStøjen mener, at grundejerne/boligejerne forud for udvidelse af støjkonsekvensområder bør sikres direkte nabohearing, tilbydes erstatning/mulighed for at forlange ekspropriation, og at bebyggelsesrestriktioner bør tinglyses på ejendommene, så nye ejere bliver bekendt med begrænsningerne i ejendomsretten. Det sker ikke i dag, hvorfor mange uanende har købt ejendom i støjkonsekvensområder med bebyggelsesrestriktioner eller har købt ejendomme som siden - uden ejernes vidende - er blevet pålagt bebyggelsesrestriktioner.

Der bruges mange ord på, at grænseværdierne - også for støj om natten - har "til hensigt" at beskytte befolkningen mod negative helbredseffekter. Set i det lys kan det undre, at det ifølge tillægget kun skal "tilstræbes, at maksimalværdier for starter og landinger i natperioden kl. 22-07 ikke overstiger 70 dB i boligområder og rekreative områder" Det er da at sælge elastik i metermål. For de borgere, der er så uheldige at bo eller have sommerhus nær en lufthavn, er det helt afgørende, om de bliver vækket en eller flere gange om natten af høj larm.

8. StopStøjen mener derfor, at der skal være bindende maksimalværdier for starter og landinger i natperioden i boligområder og rekreative områder.

Renere teknologi bør komme miljøet til gode. Det ville være tilfældet, hvis man gjorde støjkonsekvensområderne omkring flyvepladser og lufthavne mindre i takt med, at flyene bliver mindre støjende. Her sker præcis det modsatte. Flyene bliver mindre støjende, men lufthavnene gives større albuerum. Hvorfor sker det i vor tid, hvor der er kommet større viden om flyenes indvirkning på både klima og helbred samt luft- og jordforurening? Det er StopStøjens erfaring gennem mange år, at politikere gerne vil udvikle, vækste og imødekomme virksomhedernes behov og derfor "kommer til at se igennem fingre" med ulovligheder. Det sker desværre på bekostning af natur, miljø og sundhed. Se dette bilag, der fortæller, hvorfor fx. borgere i landsbyen Snoldelev-Hastrup føler sig dårligt behandlet af myndigheder og CPH. Det kan tilføjes, at lufthavnen ER begyndt at bruge den ulovlige baneforlængelse til større fly. <https://www.ft.dk/samling/20191/almdel/ERU/bilag/186/2160815.pdf>

9. StopStøjen vil gerne spørge Miljøstyrelsen: hvad der gøres for at sikre lovgivningen overholdt ?, og hvad der gøres for at renere teknologi kommer miljøet til gode?

10. StopStøjen vil gerne spørge Miljøstyrelsen: hvad der gøres for at bedre & renere teknologi kommer miljøet til gode?

11. StopStøjen vil gerne spørge Miljøstyrelsen: er dette tillæg til vejledningen om støj fra flyvepladser blevet til på opfordring fra luftfartsinteresser eller har Miljøstyrelsen helt af egen drift fundet behov for at indføre nye beregningsmetoder af miljøhensyn?

På vegne af StopStøjen

Torben Hansen
Formand
Mobil: 6127 3518



Virusfri www.avg.com

Brevdato	16-09-2022
Afsender	Dennis Jensen (dennis@servicefirmaet.dk)
Modtagere	Miljøministeriets Departement (mim@mim.dk)
Akttitel	Dennis Jensen - Journalnummer 2021-3576
Aktnummer	389
Identifikationsnummer	281887
Versionsnummer	1
Sagsnummer	2021 - 3576
Ansvarlig	Jesper Mogensen
Vedlagte dokumenter	Journalnummer 2021-3576 Høringssvar.cph.personligt
Dokumenter uden PDF-version (ikke vedlagt)	
Udskrevet	04. nov 2022

Til: Miljøministeriets Departement (mim@mim.dk)
Cc: Jesper Mogensen (jem@mim.dk)
Fra: Dennis Jenson (dennis@servicefirmaet.dk)
Titel: Journalnummer 2021-3576
Sendt: 16-09-2022 12:13
Bilag: Høringssvar.cph.personligt.pdf;

Hej på kontoret

Vedhæftet her er høringssvar vedr. revision omkring vejledning af støj fra lufthavne.

Jeg siger tak for muligheden for at indgive høringsvar, og håber i vil tage vores input og oplevelser med.

Med venlig hilsen og rigtig god fredag herfra...

Dennis Jenson

Corneliusmindevej 19
2770 Kastrup
Mobil: 4026 4830

Den 16. september 2022

Til Miljøministeriet

Ang.: Høring af udkast til tillæg til Miljøstyrelsens vejledning om støj fra flyvepladser og udkast til miljøvurdering

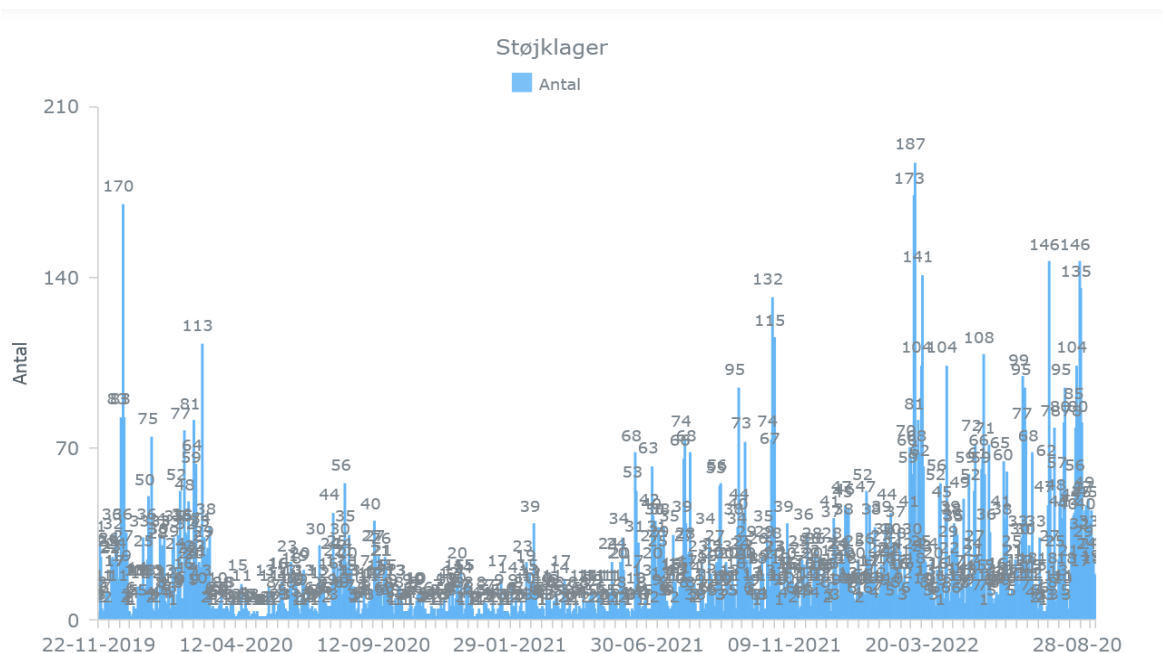
Tak for muligheden for at afgive høringssvar på ovennævnte tillæg samt miljøvurderingen af dette. Jeg hilser samtidigt ønsket fra myndighederne om at skabe en mere retvisende beregning af støj velkommen.

Vores nabolag, min familie og jeg har de sidste år oplevet en stor stigning i støjen fra Københavns Lufthavn (CPH). Særligt er aften- og natflyvninger med fragtfly, et stigende og meget generende problem. Dertil er turbopropfly der varmer op ved Amagerlandevej en større og større gene, da lyden transporteres langt ind over Kastrup/Tårnby om aftenen, hvor vinden lægger sig. I den forbindelse har vi en række alvorlige bekymringer og indsigelser i forhold til grundlaget og miljøvurderingen for revideringen af støjvejledningen samt konkrete kommentarer til selve udkastet til den reviderede støjvejledning. En stor del af nedenstående er fra gruppen "CPH uden udvidelse" men dækker meget fint egne oplevelser og erfaringer, med den beklageligvis stigende støj og forurening fra CPH.

1. Mangelfuldt grundlag og miljøvurdering

1.1 Støjgener burde belyses grundigere og mere nuanceret

Støjgenerne, som naboerne til Københavns Lufthavn oplever har over de seneste 4-5 år været stigende. Dette kan bl.a. ses ved, at borgere har registreret 16.094 gener i en app, som borgergruppen "CPH uden Udvidelse" lancerer i november 2019. De registrerede støjgener kan ses i grafen nedenfor.



Miljøstyrelsen har også oplevet et stigende antal klager, hvilket fremgår af CPHs årlige rapport om støj. I 2018 var der 53 klager over støj, i 2019 var dette vokset til 532 klager.¹ I 2020 var antal klager 1.290 og i 2021 var antal klager 824. CPH uden udvidelse har været i dialog med Miljøstyrelsen om det stigende antal klager, hvor de bl.a. skrev at ”da ingen eller meget få af de mange klager, fører til en håndhævelse og konklusion om, at der sker overskridelse af de gældende vilkår, er det vel nødvendigt med en granskning af dette paradoks. Dette kunne pege på et misforhold mellem de krav og vilkår, der er gældende for lufthavnen og de gener, den påfører omgivelserne. De gældende krav og vilkår er definerede i en anden tid end den, vi befinder os i nu. De er i høj grad formuleret, så de giver et stort spillerum for lufthavnen og ikke begrænser dens aktivitets- og vækstmuligheder. Men de sikrer ikke os borgere, der bor nær lufthavnen.”

Vi mener, at antal klager over støj burde indgå i miljøvurderingen, som en del af grundlaget og data særligt for Københavns lufthavn. Og det burde undersøges om der findes en lignende stigning i klager fra andre lufthavne f.eks. Roskilde. Dette ville give et mere nuanceret billede af de gener, som naboer til lufthavne og flyvepladser oplever. Dette ville også give en indikation og en mulighed for et mere reelt billede ift. om det i virkeligheden er mellem 10-15%, som oplever støjen fra lufthavne og flyvepladser eller tallet er højere.

I tillæg hertil, skal det bemærkes at antallet af klager er steget markant, hen over perioden med Corona nedlukning, fra 2020-2021. Det kan synes som et paradoks, men afspejler den oplevelse vi borgere i Kastrup/Tårnby har – nemlig at der har været en markant stigning af aften- og natflyvninger. Da disse flyvninger oftest foregår med ældre fly, er støj- og forureningsniveauet væsentligt højere end med passagerfly – hvilket sammen med tidspunktet, øger de oplevede gener voldsomt. Stigningen af klager er også kraftigt stigende i 2022, hvilket meget klart viser at CPH ikke, som deres egne undersøgelser viser, larmer mindre end tidligere – men tværtom mere.

Der har også været en ændring af det oplevede støjniveau, i dagtimerne, efter genoptagelsen af passagerflyvningerne. Tidligere, i perioden før 2018, har vi sjældent oplevet støj i dagtimerne, nu kan lufthavnen høres hver eneste dag. Hvorvidt der har været en ændring af praksis, i forbindelse med afgang, altså hvor på banerne der lettes, og dermed skal taxies ud til, er ikke oplyst, men det ønskes også belyst og undersøgt. Udbygningen af aktiviteterne mod Amagerlandevej, har også bidraget markant til et højere oplevet støjniveau, da området benyttes som standplads af turbopropfly, der varmer op.

Forurening med partikler, fra fly og materiel, er også et område der bør belyses og undersøges. Det opleves oftere end tidligere, at der lugter kraftigt af jetfuel i området omkring lufthavnen, og da det bevisligt ikke er sundt for mennesker eller natur, bør der gøres en kraftig indsats for at stoppe dette.

1.2 Miljøstyrelsen bør følge WHO's standarder og bygge revisionen af støjvejledningen på nyeste viden

Den nuværende anbefaling fra verdenssundhedsorganisationen WHO er, at støjen Lden ikke overstiger 45 dB og at Lnight ikke overstiger 40 dB. I forhold til dette skriver man i udkastet til vejledningen, at man ikke på det foreliggende grundlag har fundet anledning til at ændre de danske vejledende grænseværdier for støj fra lufthavne.

»Det er Miljøstyrelsens opfattelse, at en samlet vurdering af grænseværdier for støj fra lufthavne må afvente flere forskeres undersøgelser af niveauet for grænseværdierne og mere entydige konklusioner« står der blandt andet.

Vi opfordrer til, at man følger anbefalingerne fra WHO. Styrelsen refererer selv til de anbefalede grænseværdier fra WHO, som er det største specialiserede sundhedsagentur, og som baserer sine anbefalinger den bedst tilgængelig forskning.

Endvidere skriver styrelsen, at den nuværende vejledning har behov for en »gennemgribende revision«, der tager højde for blandt andet ny viden om og metoder til beregning og kortlægning af støj fra flyvepladser.

Der findes ny viden på området, endog også fra danske forskere, som Miljøstyrelsen og myndighederne kunne inddrage. Professor Mette Sørensen har på vegne af Kræftens Bekæmpelse og RUC lavet et omfattende studie af sundhedskonsekvenser og sundhedsudgifter relateret til trafikstøj². Og forskere på RUC har lavet et studie, der påviser en sammenhæng mellem støj og demens³. Desuden skriver FN i en omfattende rapport, at urban støj er en overset sundhedsrisiko.⁴

På den baggrund opfordrer vi til, at arbejdet med at revidere vejledningen udsættes til, at der forefindes et bedre forskningsmæssigt grundlag for fastsættelse af støjgrænser og at Miljøstyrelsen og andre myndigheder pro-aktivt igangsætter undersøgelser, der kan afdække dette evt ved at inddrage og høre relevante danske forskere.

1.3 Afvejning af hensynet til naboer og mulighederne for at drive samfundsmæssigt vigtige infrastrukturanlæg

For lufthavne og flyvestationer vurderes det at være en hensigtsmæssig afvejning af hensynet til naboer og til mulighederne for at drive samfundsmæssigt vigtige infrastrukturanlæg som lufthavne og flyvestationer, at de vejledende grænseværdier er 10 dB højere (end WHO's anbefalinger, red.),« skriver Miljøministeriet. Henvisningen til samfundsmæssigt vigtig infrastruktur i tilfældet for Københavns lufthavn henføres til Luftfartsloven §57 stk. 2 nr. 6 om CPH's forpligtelser til at sikre den nødvendige kapacitet med hensyn til afvikling af lufttrafik⁵. CPH's egne tal angiver, at passagertilvæksten sker blandt transitpassagerer og ikke blandt de øvrige passagerer, hvilket derved ikke kan begrundes ud fra hensyn til vital dansk infrastruktur, men derimod som en forretningsmæssig strategi, hvis hovedformål er at skabe værdi for aktionærerne i CPH.

¹ CPH's årsrapport om støj

² <https://www.cancer.dk/nyheder/shhhh-stoej-maaske-mere-skadeligt-end-troet/>

³ <https://ruc.dk/nyheder/ny-forskning-trafikstoej-oeger-risikoen-demens>

⁴ <https://www.smartcitiesdive.com/news/urban-noise-pollution-is-a-top-environmental-threat-un-report/619337/>

⁵ Side 6 i Masterplanen

CPH brander sig selv som nordisk hub for fragtflyvning, hvor særligt fragtflyvning ofte er med ældre fly og hvor der flyves om natten. At være nordisk hub for fragtflyvninger, kan ikke betegnes som vital infrastruktur med en bredere samfundsmæssig interesse, men derimod som en forretningsmæssig strategi, hvis hovedformål er at tjene penge til lufthavnens ejerkreds.

2. Nuværende max støjgrænser for flyvninger om natten bør bevares som et supplement til Lnight.

Ifølge udkastet skal grænsen for den maksimale støjbelastning i for tidsrummet 22 til 07, Lamax, fjernes og erstattes af en grænse for den gennemsnitlige støjbelastning i tidsrummet, Lnight.

Den nuværende max grænse for natten er sat for at tage hensyn til beboere i området omkring lufthavne og flyvestationer. Det virker. I dag oplever vi et markant fald i støjbelastningen omkring klokken 23, mens støjbelastningen stiger igen klokken 06. I vejledningen defineres natteperioden fra 22-07, hvor Københavns Lufthavn har fået en dispensation sådan at natteperioden er fra 23-06. Dette giver en stor ekstra støjbelastning for os naboer i forhold til de anbefalinger, der er i vejledningen. Der skrives flere gange i vejledningen og i miljøvurderingen, at ændringerne er for at skabe mere opmærksomhed på støj om natten. Hvis dette er hensigten, må dispensationen for Københavns Lufthavn frafaldes. Områderne omkring Københavns lufthavn er tæt bebygget, hvor der bor mange børnefamilier – for denne gruppe starter natten ikke kl. 23. Undersøgelsen fra Kræftens Bekæmpelse viser, at støj fra lufthavne negativt påvirker børns indlæring og trivsel.

Med de nye regler kan grænsen på 80 dB overstiges, for eksempel med 90 dB eller 100 dB i kortere tidsrum. Det svarer til henholdsvis en fordobling og en firedobling ifølge Miljøstyrelsen. Hvis der er en lav støjbelastning resten af tiden, vil den gennemsnitlige belastning på trods af denne markante overskridelse af de nuværende grænser, vil støjen om natten være inden for rammerne, hvis vejledningen revideres i henhold til udkastet.

Det anføres i udkastet til vejledningen, at indførelse af en ny indikator og tilhørende vejledende grænseværdier for støj i natperioden sker, fordi »Lamax ikke har vist sig som en velegnet indikator til beskrivelse af støjbelastningen om natten«. Dette er i udkastet anført uden belæg.

Det er angivet i udkastet, at det bør »tilstræbes«, at støjbelastningen ikke overstiger 80 dB. Dette bør ændres til et konkret krav. Andre lufthavne i Europa har et forbud mod flytrafik om natten. Dette gælder bl.a. Hamborg og Frankfurt. *Vi vil opfordre til, at myndighederne undersøger disse erfaringer med at forbyde og begrænse natflyvninger og hvordan det kan overføres til Københavns lufthavn.*

Vi foreslår, at den nuværende max grænse for støj om natten fastholdes som et krav, og at der derudover indføres Lnight. Endvidere foreslår vi, at natten for alle lufthavne i Danmark er 22-07.

3. Ny beregningsmetode

Af udkastet fremgår det, at beregning af flystøjens udbredelse skal ske ved brug af ECAC Doc. 29, 4. udgave. Denne beregningsmetode giver et »mere retvisende billede af støjforholdene end de tidligere metoder«, ifølge styrelsen er den reelle støjbelastning større, end beregningerne hidtil har vist. Vi hilser ønsket om at skabe en mere retvisende beregning af støjen velkomment, men hæfter os også ved, at der i materialet står at ” Det betyder ikke øget støj i omgivelserne, men indebærer alligevel, at omgivelserne generelt er udsat for mere støj end hidtil antaget.” Dermed anerkendes at tidligere beregninger ikke har været fuldstændig retvisende. Vi har i vores dialog med Københavns Lufthavn vedholdende påpeget, at vi oplever en stigende støj, hvor de officielle beregninger af støj viser en nedgang i støjen (se afsnittet ovenfor om det stigende antal klager). Denne uoverensstemmelse som har været eksisterende ved den hidtidige metode, kunne man frygte også vil være der i forhold til den nye metode.

Derfor vil vi anbefale, at der løbende foretages egentlige uvildige målinger og forskning i udviklingen i støj fra f.eks. Københavns Lufthavn.

På trods af dette anføres det, at hvis tilsynsmyndigheden har modtaget en ansøgning om miljøgodkendelse af en flyveplads forud for revisionen af vejledningen, kan styrelsen færdiggøre en miljøgodkendelsessag på dette grundlag.

Det fremgår at ”i de tilfælde, hvor tilsynsmyndigheden forud for den offentlige høring af dette tillæg til vejledningen har modtaget en ansøgning om miljøgodkendelse af en flyveplads, hvor der som en del af den nødvendige dokumentation er gennemført relativt omkostningstunge støjberegninger i overensstemmelse med Miljøstyrelsens vejledning 5/1994, kan tilsynsmyndigheden vælge at færdiggøre en således verserende miljøgodkendelsessag på dette grundlag.”

Det er vores opfattelse, at både virksomheder og borgere på miljøområdet såvel som på andre områder skal leve op til den gældende lovgivning. Det gælder også i forbindelse med en revidering. *Vi vil på den baggrund gerne have oplyst fra hvornår CPH skal beregne støj ud fra den nye metode?*

I teksten s. 12 står at ”metoden kan ikke indregne effekten af støjafskærmende bygninger eller landsskabselementer” samt at ”det er dog hensigten, at metoden udvides med en mulighed for at tage højde for akustisk hårde overflader.” Vi anbefaler, at der stilles krav til egentlige målinger, som nævnt ovenfor, der ville kunne afdække dette, samt stilles krav til brug af byggematerialer på lufthavnens område f.eks. parkeringshuse, hoteller mm.

På s. 15 i vejledningen er listet en række punkter under ”det nødvendige datagrundlag for beregning af støj fra taxikørsel”. *Til rækken af punkter foreslår vi at tilføje ventende fly, da vi i Københavns Lufthavn oplever en stigende støj ikke bare fra taxi, men også fra fly som holder og venter på take-off.*

Brevdato	16-09-2022
Afsender	Laila Fobian Danborg (fobian69@hotmail.com) - Rosa Geer
Modtagere	Miljøministeriets Departement (mim@mim.dk)
Akttitel	Laila Fobian Danborg - Journal 2021-3576
Aktnummer	385
Identifikationsnummer	281566
Versionsnummer	1
Sagsnummer	2021 - 3576
Ansvarlig	Jesper Mogensen
Vedlagte dokumenter	Journal 2021-3576
Dokumenter uden PDF-version (ikke vedlagt)	
Udskrevet	04. nov 2022

Til: Miljøministeriets Departement (mim@mim.dk)
Fra: Laila Fobian Danborg (fobian69@hotmail.com)
Titel: Journal 2021-3576
Sendt: 16-09-2022 00:48

Hej,

Jeg bor i Lufthavnsparkevej, Kastrupvej.

Vi er nu så meget plaget af støj fra natfly, at det går ud over vores søvn og psyke.

Er vi ikke faldet i søvn senest kl. 23.30, kan vi opgive at få søvn før kl. 4-4.30, da natfly støjer så meget at det er umuligt at sove.

Vi har fået støbt ørepropper for at hjælpe, men de tager ikke al støj.

I henhold til CPH's egen miljørapport (er de selvregulerende?), overholder de kriterierne sat af miljøministeriet og har ingen overskridelser af støj fastsat til 80db.

Dette er også hvad deres nyeste rapport giver udtryk for. Dog har jeg flere svar fra CPH på mine klager om natten, hvor de skriver de overholder kriterierne på 80db?

Men, om natten må de ikke overskride 60 dB iflg miljøministeriet, så at der angives 0 overskridelser i deres rapport er ikke korrekt.

Læser man miljøministeriets rapport om samme, er det næsten en tro kopi af CPH's egen rapport. Jeg stiller derfor ? ved, om man overhovedet auditerer CPH's miljøsystem (ville gerne se audit rapport), og opfylder sin forpligtigelse som tilsynsmyndighed.

Hvis man gjorde, ville der i min optik findes masser af violations.

Det er også tankevækkende hvordan CPH kan konstatere, at boliger og beboere generet af støj, har været støt faldende siden CPH begyndte at afrapportere miljø! Man har gjort INTET, og blot ved at rapportere er generne faldet?????

Støjen er iflg CPH mest motorvej og vindretning, for støjen kommer jo over sundet - og i hvert fald ikke fra CPH???

Nå ja, et par enkelte overflyvninger på en bane så generne er flere - men det er jo helt i orden for det må man gerne???

Hvorfor sætter miljøministeriet ikke spørgsmål ved det. Uanset den ene eller anden grund, så er det stadig en violation og en gene, uanset hvad vi kalder det!

Alle klager via apps pga støj, slås fra CPH's side hen med, at det jo bare er klager vis apps, og at der ingen yderligere forklaring er, end støj.

Hvilken yderligere forklaring skal der være?????

Hvordan kan miljøministeriet se gennem fingre med dette?

Jeg mener slet ikke, at miljøministeriet gør deres arbejde. Men, det er da også dejligt blot at gengive en rapport lavet på så fint papir, men et fint setup - og så kopiere det, og påstå man har levet op til sin tilsynspligt.

Min næste mail til miljøministeriet bliver en anmodning om aktindsigt i deres audit rapport på CPH's miljøsystem - mon den findes???

Så ja, jeg vil på det kraftigste opfordre til, at Danmark indfører 60 dB på både dag og natteflyvninger, og at miljøministeriet kontrollerer dette - ikke med CPH's egne målinger, men med deres egne. Ja, det kræver lidt teknik og arbejde, men ellers kan man vel ikke underskrive sig tilsynsmyndighed - for det er i hvert fald ikke = at kopiere en virksomheds miljørapport.

Det kan gøres bedre!!!

Tak.

Hilsen Laila :-)

Brevdato	16-09-2022
Afsender	Jesper Kristiansen (jesper.krogh.kristiansen@gmail.com)
Modtagere	Miljøministeriets Departement (mim@mim.dk)
Akttitel	Jesper Kristiansen - journalnummer 2021-3576.
Aktnummer	384
Identifikationsnummer	281565
Versionsnummer	1
Sagsnummer	2021 - 3576
Ansvarlig	Jesper Mogensen
Vedlagte dokumenter	journalnummer 2021-3576. Til Miljøministeriet
Dokumenter uden PDF-version (ikke vedlagt)	
Udskrevet	04. nov 2022

Til: Miljøministeriets Departement (mim@mim.dk)
Cc: Jesper Mogensen (jem@mim.dk)
Fra: Jesper Kristiansen (jesper.krogh.kristiansen@gmail.com)
Titel: journalnummer 2021-3576.
Sendt: 16-09-2022 00:47
Bilag: Til Miljøministeriet.docx;

Hej

Hermed høringssvar til udkast til tillæg til Miljøstyrelsens vejledning om støj fra flyvepladser og udkast til miljøvurdering.

Vedhæftet som Word-dokument.

MVH

Jesper Kristiansen

Til Miljøministeriet

Ang.: Høring af udkast til tillæg til Miljøstyrelsens vejledning om støj fra flyvepladser og udkast til miljøvurdering

Som borgere i nærområdet omkring Kastrup Lufthavn, vil jeg gerne hermed indsende et høringssvar i forbindelse med udkastet til tillæg til Miljøstyrelsens vejledning om støj fra flyvepladser og udkast til miljøvurdering, da jeg mener at det er mangelfuldt på flere områder.

1. Manglende anerkendelse af ny viden om støjs skadevirkninger

Det overrasker os meget, at man i det nye udkast slet ikke taget hensyn til den øgede viden, der er kommet inden for de sidste 20 år omkring støjs mange helbredsmæssige skadevirkninger. Især, at man rask væk forkaster WHO's retningslinjer på feltet, og dermed fuldt vidende accepterer, at lufthavnens naboer betaler med deres helbred for den manglende hensyntagen til den seneste viden på feltet.

Det virker ærlig talt også useriøst, at man ikke anerkender den samlede viden som WHO repræsenterer, og i stedet blot vil afvente "afvente flere forskeres undersøgelser". Når det drejer sig om alvorlige helbredsfølger, burde man i det mindste forvente, at man anvendte et forsigtighedsprincip.

2. Problematikker omkring natflyvning

Den nye målemetode for støjpresset i natperioden, bør kun være et supplement til den eksisterende metode. Det er dybt problematisk at fjerne grænsen for maximal støj om natten af helbredsmæssige årsager. Kortvarig stor støjbelastning om natten rummer det problem, at det forstyrrer søvnen, og nemt kan føre til opvågnen og besvær med at falde i søvn igen. Dette er selvsagt et stort sundhedsmæssigt problem, der ikke synes at være medtaget i overvejelserne om bevarelse af maxgrænse for støj om natten. I stedet burde man gå den anden vej og håndhæve den, sideløbende med den nye målemetode.

Derudover virker det som en meget vag formulering at det kun skal "tilstræbes" at støjbelastningen ikke overstiger 80dB. Det bør som minimum være et krav.

3. Specifikke problematikker omkring St. Magleby

Som beboer i det gamle St. Magleby, på nordsiden af Englandsvej, er vi særligt ramt af, at der ikke er støjvold på dette sted. Der burde være krav om støjvolde på alle sider af lufthavnen, der grænser op til bebyggelse. Denne mangel på støjvolde problematiseres yderligere af, at der ikke er nogen restriktioner for taxiende fly, således at mange fly kan holde i kø og vente, og hvor særligt turboprop-fly er meget støjende under taxiing.

Hvis den manglende støjvold vedbliver at mangle, burde man i det mindste kigge på, hvordan man kan reducere støjpresset på anden vis ved f.eks. at begrænse antallet af fly, der holder i kø, eller ved at kun fly der havde brug for den fulde banelængde starter helt nede for enden, mens andre starter en tilkørsel længere oppe ad banen, hvor der er volderækning.

Endelig mener vi også, at der burde være krav om installation af en støjmåler i området her, da det er et af de mest støjbelastede områder, men hvor man reelt kun har syntetiske beregninger af støjbelastningen.

4. Kastrup som fragt-hub

Vi mener også, at det er ret tvivlsomt i hvor høj grad de mange fragtbeflyvninger af Kastrup Lufthavn kan defineres som vital infrastruktur. Langt hovedparten af fragten der ankommer til Kastrup er transit, og er altså ikke til levering til eller fra danske adresser. Fragtflyvning er særligt skadeligt, da det ofte foregår om natten og med gamle, støjende (og forurenende) flytyper. Derfor mener vi at den store mængde fragt, som reelt ikke angår Danmark, ikke bør defineres som samfundsmæssigt vigtig, og dermed er der ikke belæg for i så høj grad at afvige fra WHO's retningslinjer, for at imødekomme dette.

Selvom det ikke angår det rent støjmæssige, er dette høringssvar også en anledning til at opfordre til, at der udformes en samlet miljøplan for lufthavnen, da støj ikke er det eneste, som påvirker naboerne. Således er der også behov for bedre kontrol med bl.a. partikelforurening og udsivning af PFAS/PFOS, og i det hele taget en helhedsplan for lufthavnens udvikling i nogenlunde harmoni med dens omgivelser.

Er der ønsker om at få uddybet noget af ovenstående, er I naturligvis velkomne til at vende tilbage.

MVH

Jesper Krogh Kristiansen
Michelle Harriett Fay
og Ziggy, Una & Max
Nordre Kinkelgade 44
2791 Dragør

Brevdato	15-09-2022
Afsender	Kristine Kruse (kristinekruse@hotmail.com) - Rosa Geer
Modtagere	Miljøministeriets Departement (mim@mim.dk)
Akttitel	kristine kruse - Journalnummer 2021-3576
Aktnummer	383
Identifikationsnummer	281547
Versionsnummer	1
Sagsnummer	2021 - 3576
Ansvarlig	Jesper Mogensen
Vedlagte dokumenter	Journalnummer 2021-3576
Dokumenter uden PDF-version (ikke vedlagt)	
Udskrevet	04. nov 2022

Til: Miljøministeriets Departement (mim@mim.dk)
Cc: Jesper Mogensen (jem@mim.dk)
Fra: Kristine Kruse (kristinekruse@hotmail.com)
Titel: Journalnummer 2021-3576
Sendt: 15-09-2022 20:57

Københavns lufthavn Kastrup, er en af Europas mest bynære lufthavne. Andre bynære lufthavne i Europa så som Flughafen Düsseldorf International og Flughafen Stuttgart (Stuttgart Airport) har INGEN nat flyvninger, de LUKKER for flyvninger om natten pga støj og forurening.

Jeg mener helt klart at Københavns lufthavn Kastrup burde overholde WHO's støjgrænse også om natten!

Som nabo til lufthavnen igennem 18 år, oplever jeg mere og mere støj, nat flyvninger giver rigtig dårlig nattesøvn, også for vores skolesøgende børn. kræftens bekæmpelse har i helt ny undersøgelse måler en effekt på vores helbred allerede ved 35-40dB.

<https://www.cancer.dk/nyheder/shhhh-støj-maaske-mere-skadeligt-end-troet/>

Jeg især bekymret for fragtflyvningerne om natten, som både støjer og forurener mere, da det typisk er ældre fly, der tidligere har været passager fly.

Mvh kristine kruse
Nabo til lufthavnen

Brevdato	15-09-2022
Afsender	bachhelene@hotmail.com - Rosa Geer
Modtagere	Miljøministeriets Departement (mim@mim.dk)
Akttitel	borgergruppen CPH, Helene Bach & Maria Kjærsgaard Sørensen - Høringssvar journalnummer 2021-3576
Aktnummer	381
Identifikationsnummer	281540
Versionsnummer	1
Sagsnummer	2021 - 3576
Ansvarlig	Jesper Mogensen
Vedlagte dokumenter	Høringssvar journalnummer 2021-3576 høringssvar.støj15.09
Dokumenter uden PDF-version (ikke vedlagt)	
Udskrevet	04. nov 2022

Til: Miljøministeriets Departement (mim@mim.dk)
Cc: Jesper Mogensen (jem@mim.dk), Maria Sørensen (maria.hk.sorensen@gmail.com)
Fra: bachhelene@hotmail.com (bachhelene@hotmail.com)
Titel: Høringssvar journalnummer 2021-3576
Sendt: 15-09-2022 20:02
Bilag: høringssvar.støj15.09.pdf;

Find venligst vedhæftet høringssvar fra borgergruppen CPH uden udvidelse, på tillæg til Miljøstyrelsens vejledning om støj fra flyvepladser samt udkast til miljøvurdering.

Med venlig hilsen,

Helene Bach & Maria Kjærsgaard Sørensen

Den 15. september 2022

Til Miljøministeriet

Ang.: Høring af udkast til tillæg til Miljøstyrelsens vejledning om støj fra flyvepladser og udkast til miljøvurdering

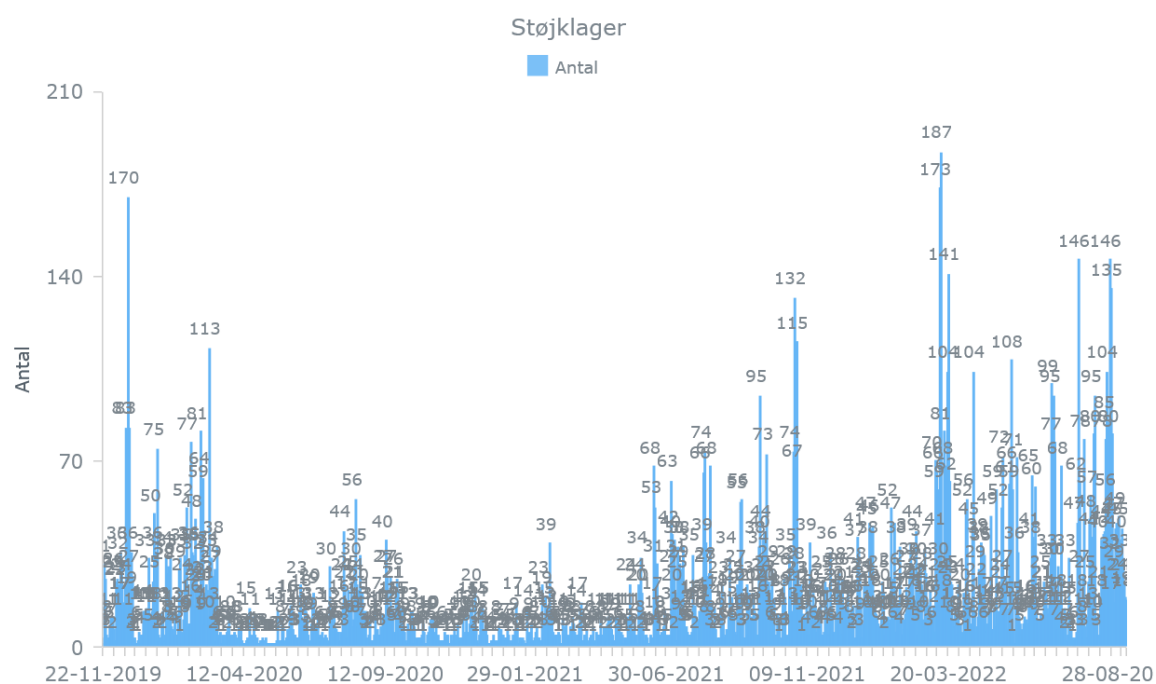
Borgergruppen CPH uden udvidelse takker for muligheden for at afgive høringssvar på ovennævnte tillæg samt miljøvurderingen af dette, og hilser ønsket fra myndighederne om at skabe en mere retvisende beregning af støj velkommen.

Vi repræsenterer en gruppe borgere i København, Dragør og Tårnby Kommune, som de seneste år har oplevet en stor stigning i støj- og partikelforurening fra Københavns Lufthavn (CPH). I den forbindelse har vi en række alvorlige bekymringer og indsigelser i forhold til grundlaget og miljøvurderingen for revideringen af støjvejledningen samt konkrete kommentarer til selve udkastet til den reviderede støjvejledning.

1. Mangelfuldt grundlag og ikke fuldt retvisende miljøvurdering

1.1 Støjgener burde belyses grundigere og mere nuanceret

Støjgenerne, som naboerne til Københavns Lufthavn oplever har over de seneste 4-5 år været stigende. Dette kan bl.a. ses ved, at borgere har registreret 16.094 gener i en app, som borgergruppen "CPH uden Udvidelse" lancerede i november 2019. De registrerede støjgener kan ses i grafen nedenfor.



Miljøstyrelsen har også oplevet et stigende antal klager, hvilket fremgår af CPHs årlige rapport om støj. I 2018 var der 53 klager over støj, i 2019 var dette vokset til 532 klager. I 2020 var antal klager 1.290 og i 2021 var antal klager 824.¹ Bag alle disse klager gemmer sig et antageligt stort mørketal af beboere, der oplever gener dag og nat, men som ikke indsender klager. CPH uden udvidelse har været i dialog med Miljøstyrelsen om det stigende antal klager, hvor vi bl.a. skrev at *"da ingen eller meget få af de mange klager, fører til en håndhævelse og konklusion om, at der sker overskridelse af de gældende vilkår, er det vel nødvendigt med en granskning af dette paradoks. Dette kunne pege på et misforhold mellem de krav og vilkår, der er gældende for lufthavnen og de gener, den påfører omgivelserne. De gældende krav og vilkår er definerede i en anden tid end den, vi befinder os i nu. De er i høj grad formuleret, så de giver et stort spillerum for lufthavnen og ikke begrænser dens aktivitets- og vækstmuligheder. Men de sikrer ikke os borgere, der bor nær lufthavnen."* (Hele kommunikationen med Miljøstyrelsen om dette er vedlagt som bilag 1).

Af miljøvurderingen fra Rambøll fremgår det s. 35, at WHO har anbefalet, at støj fra flyvepladser ikke bør overstige L_{den} på 45 dB, hvis andelen af stærkt generede mennesker skal holdes under 10 pct. af befolkningen. Rambøll vurderer efterfølgende, at "mange års erfaring med vejledningens grænseværdi på L_{den} 55 dB ved miljøregulering indikerer, at den medfører et beskyttelsesniveau, der er en hensigtsmæssig afvejning af hensynet til beboeres gene-oplevelse på den ene side og mulighederne for at drive lufthavne på den anden side."

Denne vurdering er vi uenige i. Vi mener netop, at det oplevede geneniveau, som understøttes af klageantal over CPH og registreringer af gener i app'en, indikerer, at geneniveauet er højere end acceptabelt i den balancegang mellem gene og hensyn til lufthavnsvirksomhed.

Vi mener, at antal klager over støj burde indgå i miljøvurderingen, som en del af grundlaget og herunder opgørelsen af andelen af stærkt generede, særligt for Københavns lufthavn. Og det burde undersøges, om der findes en lignende stigning i klager fra andre lufthavne. Dette ville give et mere nuanceret billede af de gener, som naboer til lufthavne og flyvepladser oplever. Dette ville også give en indikation og en mulighed for få et mere reelt billede af om det i virkeligheden er mellem 10-15%, som oplever støjen fra lufthavne og flyvepladser, eller tallet er højere.

Rambølls ubegrundede vurdering af, at L_{den} 55 dB rammer et acceptabelt beskyttelsesniveau er grundløs op mod WHO's anbefaling af, at sætte niveauet rammes ved 45 dB for at sikre en andel på stærkt generede, der ikke overstiger 10 pct. **Da vejledningens grænseværdier baseres på den grundlæggende præmis om et beskyttelsesniveau, der accepterer, at 10-15**

¹ CPHs årsrapport om støj

pct. af befolkningen er stærkt generede af støjen, bør der som et minimum laves egentlige undersøgelser af geneniveau, fx i områderne omkring Københavns Lufthavn.

1.2 Miljøstyrelsen bør følge WHO's anbefalinger og bygge revisionen af støjvejledningen på nyeste viden

Den nuværende anbefaling fra verdenssundhedsorganisationen WHO er, at støjen Lden ikke overstiger 45 dB og at Lnight ikke overstiger 40db. I forhold til dette skriver man i udkastet til den reviderede vejledning, at man ikke på det foreliggende grundlag har fundet anledning til at ændre de danske vejledende grænseværdier for støj fra lufthavne. »Det er Miljøstyrelsens opfattelse, at en samlet vurdering af grænseværdier for støj fra lufthavne må afvente flere forskeres undersøgelser af niveauet for grænseværdierne og mere entydige konklusioner« står der blandt andet.

Vi opfordrer til, at man følger anbefalingerne fra WHO. Det gør man på mange andre områder. Styrelsen refererer selv til de anbefalede grænseværdier fra WHO, som er det største specialiserede sundhedsagentur, og som baserer sine anbefalinger den bedst tilgængelig forskning.

Endvidere skriver styrelsen, at den nuværende vejledning har behov for en »gennemgribende revision«, der tager højde for blandt andet ny viden om og metoder til beregning og kortlægning af støj fra flyvepladser.

Der findes ny viden på området, endog også fra danske forskere, som Miljøstyrelsen og myndighederne kunne inddrage. Professor Mette Sørensen har på vegne af Kræftens Bekæmpelse og RUC lavet et omfattende studie af sundhedskonsekvenser og sundhedsudgifter relateret til trafikstøj.² Og forskere på RUC har lavet et studie, der påviser en sammenhæng mellem støj og demens.³ Desuden skriver FN i en omfattende rapport, at urban støj er en overset sundhedsrisiko.⁴ Alle disse studier og forskning peger på, at støj generelt, og dermed også fra lufthavne er sundhedsskadeligt.

På den baggrund opfordrer vi til, at man inddrager den forskning, der findes på området i arbejdet med at revidere vejledningen, og at Miljøstyrelsen og andre myndigheder pro-aktivt igangsætter undersøgelser, der kan afdække dette evt ved at inddrage og høre relevante danske forskere.

1.3 Afvejning af hensynet til naboer og mulighederne for at drive samfundsmæssigt vigtige infrastrukturanlæg

² <https://www.cancer.dk/nyheder/shhhh-stoej-maaske-mere-skadeligt-end-troet/>

³ <https://ruc.dk/nyheder/ny-forskning-trafikstoej-oeger-risikoen-demens>

⁴ <https://www.smartcitiesdive.com/news/urban-noise-pollution-is-a-top-environmental-threat-un-report/619337/>

”For lufthavne og flyvestationer vurderes det at være en hensigtsmæssig afvejning af hensynet til naboer og til mulighederne for at drive samfundsmæssigt vigtige infrastrukturanlæg som lufthavne og flyvestationer, at de vejledende grænseværdier er 10 dB højere (end WHO’s anbefalinger, red.),« skriver Miljøministeriet. Henvisningen til samfundsmæssig vigtig infrastruktur i tilfældet for Københavns lufthavn henføres til Luftfartsloven §57 stk. 2 nr 6 om CPHs forpligtelser til at sikre den nødvendige kapacitet med hensyn til afvikling af lufttrafik.⁵ CPH’s egne tal angiver, at passagertilvæksten sker blandt transitpassagerer og ikke blandt de øvrige passagerer, det kan derved ikke begrundes ud fra hensyn til vital dansk infrastruktur. CPH markedsfører sig selv som nordisk hub for fragt, hvor særligt fragtflyvning ofte er med ældre fly, og hvor der flyves om natten. At være nordisk hub for fragtflyvninger, mener vi ikke kan kaldes vital infrastruktur med en bredere samfundsmæssig interesse.

En vækst i støjniveau på 10 dB svarer til mere end en fordobling af støjen, som den opleves. Dvs. at man mener, at det er rimeligt at udsætte mennesker for mere end en fordobling af den støj man ellers anser for rimelig at udsætte mennesker for, fordi der er tale om samfundsmæssig vigtig infrastruktur. Det er vi selvsagt meget uenige i. Endvidere mener vi, at der kan sættes spørgsmålstegn ved om størrelsen af Københavns lufthavn og dermed omfanget af flyvninger og støj, kan retfærdiggøres med henvisning til vital infrastruktur, da stigningerne i antal passagerer og fragt i stort omfang er transit.

2. Nuværende max støjgrænser for flyvninger om natten bør bevares som et supplement til L_{night}.

Ifølge udkastet skal grænsen for den maksimale støjbelastning i for tidsrummet 22 til 07, L_{Amax}, fjernes som grundlag for vilkår om miljøgodkendelser og støjkonsekvensområder og erstattes af en grænse for den gennemsnitlige støjbelastning i tidsrummet, L_{night}.

Den nuværende max grænse for natten er sat for at tage hensyn til beboere i området omkring lufthavne og flyvestationer. Det virker i udgangspunktet. I dag oplever vi et markant fald i støjbelastningen omkring klokken 23, mens støjbelastningen stiger igen omkring klokken 06. Begrundelsen for at fjerne L_{Amax} som grundlag for vilkår om miljøgodkendelser og støjkonsekvensområder er, at ”meget få operationer om natten kan medføre meget store støjkonsekvensområder, der i yderste konsekvens kan omfatte alle områder omkring en flyveplads i adskillige kilometers afstand, selvom sandsynligheden for en overflyvning er ujævnt fordelt.”

systematiske dispensationer, men nærmere at det sjældent får konsekvens, når der sker overskridelser af nattestøjgrænsen pga. af forskellige undtagelser i reglerne

⁵ Side 6 i Masterplanen

I dag skal CPH søge om dispensation for de natteflyvninger, der sker og vil overskride L_{Amax} . I CPHs årsrapporter om støj er oversigter over de natlige støjhændelser, både fra start og landinger og fra motorafprøvninger og tomgang. Der er også beskrevet, hvor mange støjhændelser, der overskred grænseværdien på 80 dB i perioden kl. 23-6, og af hvor mange af disse er blevet indberettet. Vi mener, at det er bemærkelsesværdigt, at der er en del undtagelser, som støjhændelserne kan falde indenfor, selvom de overskrider støjgrænsen, f.eks. for sen afgang og vejrmæssige forhold. At overskridelserne sjældent får konsekvens pga. af forskellige undtagelser i reglerne, udhuler støjgrænsernes virkning og har medført, at disse hændelser næsten aldrig dokumenteres som vilkårsoverskridelser. Dette vidner om, at L_{Amax} reelt er en udhulet grænseværdi, som blot afføder gene hos lufthavn og myndigheder i form af ekstra arbejde med at få dispensationerne, og det er en nærliggende tanke, at dette er en medvirkende årsag til, at man ønsker at fjerne denne grænseværdi. Problemet er, at den beskyttelse, som grænseværdien er indsat for at give, fjernes.

Det hilses velkomment, at der indføres en ny indikator (L_{night}), der anvendes internationalt, som kan øge fokus på støjen om natten. Men det er dybt problematisk at fjerne grænsen for maximal støj om natten af helbredsmæssige årsager. Kortvarig stor støjbelastning om natten rummer det problem, at det forstyrrer søvnen, og nemt kan føre til opvågnen og besvær med at falde i søvn igen. Dette er selvsagt et stort sundhedsmæssigt problem, der ikke synes at være medtaget i overvejelserne om bevarelse af maxgrænse for støj om natten. I stedet burde man gå den anden vej og håndhæve den.

Med den nye vejledning kan grænsen på 80 dB overstiges, for eksempel med 90 dB eller 100 dB i kortere tidsrum. Det svarer til henholdsvis en fordobling og en firedobling ifølge Miljøstyrelsen. Hvis der er en lav støjbelastning resten af tiden, vil den gennemsnitlige belastning på trods af denne markante overskridelse af de nuværende grænser, vil støjen om natten være inden for rammerne, hvis vejledningen revideres i henhold til udkastet.

Det anføres i udkastet til vejledningen, at indførelse af en ny indikator og tilhørende vejledende grænseværdier for støj i natperioden sker, fordi » L_{Amax} ikke har vist sig som en velegnet indikator til beskrivelse af støjbelastningen om natten«. Dette er i udkastet anført uden belæg.

Det er angivet i udkastet, at det bør »tilstræbes«, at støjbelastningen ikke overstiger 80 dB. Det er i sagens natur en forringelse af det nuværende beskyttelsesniveau. *Vi foreslår, at den nuværende max grænse for støj om natten fastholdes som et krav, og at der derudover indføres L_{night} .*

Andre lufthavne i Europa har et forbud mod flytrafik om natten. Dette gælder bl.a. Hamborg og Frankfurt. *Vi vil opfordre til, at myndighederne undersøger disse erfaringer med at forbyde og begrænse natflyvninger, og hvordan det kunne overføres til Københavns lufthavn.*

2.1. Dispensationsadgang fra vejledningens krav

Selvom udkastet til revision af vejledningen ikke omfatter adgang til dispensation fra vejledningens krav, er dette et punkt, vi finder meget problematisk. Der er flere eksempler på dette. I vejledningen defineres natteperioden eksempelvis fra 22-07, men Københavns Lufthavn har fået en dispensation, sådan at natteperiode er fra 23-06. Dette giver en stor ekstra støjbelastning for os naboer i forhold til de anbefalinger, der er i vejledningen, og den beskyttelse, som vejledningen skulle give, sættes således ud af kraft af dispensationsinstrumentet. Der skrives flere gange i vejledningen og i miljøvurderingen, at ændringerne er for at skabe mere opmærksomhed på støj om natten. Hvis dette er hensigten, må dispensationen for Københavns Lufthavn frafaldes. Områderne omkring Københavns lufthavn er tæt bebygget, hvor der bor mange børnefamilier – for denne gruppe starter natten ikke kl 23. Undersøgelser viser, at støj fra lufthavne negativt påvirker børns indlæring og trivsel.⁶

Som skrevet ovenfor dokumenter årsrapporterne om støj overskridelser af L_{Amax} fra Københavns Lufthavn. Miljøstyrelsen dispenserer tilsyneladende helt automatisk, når disse planlagte overskridelser forelægges for myndigheden. Dette er dybt problematisk og bør helt generelt tages op af Miljøministeriet eller politisk.

Vi foreslår, at retningslinjerne for at give dispensation for ikke at efterleve vejledningens krav bør gennemgås, således at det eksempelvis ikke er muligt for Københavns Lufthavn at fravige fra nattidsrummet 22-7.

3. Ny beregningsmetode

Af udkastet fremgår det, at beregning af flystøjens udbredelse skal ske ved brug af ECAC Doc. 29, 4. udgave. Denne beregningsmetode giver et »mere retvisende billede af støjforholdene end de tidligere metoder«, ifølge styrelsen er den reelle støjbelastning større, end beregningerne hidtil har vist. Vi hilser velkomment ønsket om at skabe en mere retvisende beregning af støjen, men hæfter os også ved, at der i materialet står at ” Det betyder ikke øget støj i omgivelserne, men indebærer alligevel, at omgivelserne generelt er udsat for mere støj end hidtil antaget.” Dermed anerkendes at tidligere beregninger ikke har været fuldstændig retvisende. Vi har i vores dialog med Københavns Lufthavn vedholdende påpeget, at vi oplever en stigende støj, hvor de officielle beregninger af støj viser en nedgang i støjen (se afsnittet ovenfor om det stigende antal klager). Denne uoverensstemmelse som har været eksisterende ved den hidtidige metode kunne man frygte også vil være der i forhold til den nye metode.

⁶

Derfor vil vi anbefale, at der løbende foretages egentlige uvildige målinger og forskning i udviklingen i støj fra f.eks. Københavns Lufthavn.

På trods af dette anføres det, at hvis tilsynsmyndigheden har modtaget en ansøgning om miljøgodkendelse af en flyveplads forud for revisionen af vejledningen, kan styrelsen færdiggøre en miljøgodkendelsessag på dette grundlag.

Det fremgår at "i de tilfælde, hvor tilsynsmyndigheden forud for den offentlige høring af dette tillæg til vejledningen har modtaget en ansøgning om miljøgodkendelse af en flyveplads, hvor der som en del af den nødvendige dokumentation er gennemført relativt omkostningstunge støjberegninger i overensstemmelse med Miljøstyrelsens vejledning 5/1994, kan tilsynsmyndigheden vælge at færdiggøre en således verserende miljøgodkendelsessag på dette grundlag."

Det er vores opfattelse, at både virksomheder og borgere på miljøområdet såvel som på andre områder skal leve op til den gældende lovgivning. Det gælder også i forbindelse med en revidering. *Vi vil på den baggrund gerne have oplyst fra, hvornår CPH skal beregne støj ud fra den nye metode?*

I teksten s. 12 står at "metoden kan ikke indregne effekten af støjafskærmende bygninger eller landsskabelementer" samt at "det er dog hensigten, at metoden udvides med en mulighed for at tage højde for akustisk hårde overflader." Vi anbefaler, at der stilles krav til egentlige målinger, som nævnt ovenfor, der ville kunne afdække dette, samt stilles krav til brug af byggematerialer på lufthavnens område f.eks. parkeringshuse, hoteller mm.

På s. 15 i vejledningen er listet en række punkter under "det nødvendige datagrundlag for beregning af støj fra taxikørsel". *Til rækken af punkter foreslår vi at tilføje ventende fly, da vi i Københavns Lufthavn oplever en stigende støj ikke bare fra taxi, men også fra fly som holder og venter på take-off.*

På vegne af borgergruppen CPH uden udvidelse,

Helene Bach & Maria Kjærsgaard Sørensen

Bilag 1 – Kommunikation med Miljøstyrelsen omkring klager over støj

Kære Per Bech og Yvonne Korup,

Tak for jeres brev i forhold til brug af app: "Miljømåler – CPH uden udvidelsen" i forbindelse med klager over støj fra Københavns Lufthavn (CPH).

Vi anerkender det meget store arbejdspress, det må være for Styrelsen at behandle de mange klager. Men for det første må vi må som borgere påberåbe os vores ret til at klage. Desuden tror vi ikke, at en eventuel begrænsning af klagefunktionen i appen vil nævneværdigt begrænse antallet af klager. I 2019 er indsendt 674 klager til myndighederne, hvor langt største delen må være indsendt inden, vi lancerede appen i slut november 2019. Vi er selvfølgelig åben for dialog med Styrelsen, og vi er bevidste om, at de gældende vilkår og retningslinjer er politisk bestemte. Men vi mener også, at der ligger en vigtig opgave hos embedsværket og Styrelsen i at holde det politiske system velinformeret samt give tekniske og faglige input til de politiske processer og forhandlinger.

Som vi ser det handler diskussionen ikke kun om appen og de klager, som sendes gennem appen, men er en bredere diskussion af, hvad klagerne er udtryk for; den eksisterende vejledning og grænseværdier; behovet for uvildige målinger samt hvilke krav, der kan stilles til CPH i forhold til at begrænse støj og luftforurening.

Hvad er de mange klager udtryk for?

Der er sket en voldsom stigning i antallet af klager, også inden CPH uden Udvidelse lancerede appen. Det er derfor ikke sandsynligt, at antallet af klager vil falde, selv om vi i CPH uden Udvidelse, nøjes med at registrere generne via appen, og sletter den funktion, hvor man kan vælge at indsende en klage. Klagerne må ses som et udtryk for den stigende gene, vi som borgere oplever. Den gene er blevet markant værre de sidste 3-4 år, og man

må derfor formode, at klagerne vedvarende vil være på et højt niveau indtil, at der fra myndighederne og CPH iværksættes initiativer for at begrænse støjen.

Ingen af klagerne peger på, at der sker overskridelse af de gældende vilkår

I jeres brev står, at ingen eller meget få af klagerne også i 2015, 2016, 2017 og 2018 har ført til en håndhævelse, fordi der ikke er tale om kravoverskridelser. Hvis ingen eller meget få af de mange klager, også dem som ikke er kommet via appen, fører til en håndhævelse og konklusion om, at der sker overskridelse af de gældende vilkår, er det vel nødvendigt med en granskning af dette paradoks. Dette kunne pege på et misforhold mellem de krav og vilkår, der er gældende for lufthavnen og de gener, den påfører omgivelserne. De gældende krav og vilkår er definerede i en anden tid end den, vi befinder os i nu. De er i høj grad formuleret, så de giver et stort spillerum for lufthavnen og ikke begrænser dens aktivitets- og vækstmuligheder. Men de sikrer ikke os borgere, der bor nær lufthavnen. Og med det øgede fokus på miljø og klima, der er kommet de senere år, er der samtidig sat spot på virkningen af støj og luftforurening på mennesker. Vi mener, at der må og skal ske en revidering af vilkårene for lufthavnen hvad angår støj og luftforurening.

Samtidig har I som myndigheder fastsat nogle bestemmelser i forhold til støj og forurening for

lufthavnen, som vi borgere ikke kan kontrollere – de er baseret på støjberegninger og ikke de målinger vi kan se på webtrak, og på forureningsmålinger foretaget af CPH, som vi ikke har adgang til. Vi kan derfor kun klage, når vi oplever at blive generet ud over det udholdelige – og ikke ud fra, om vi tror, kravene er overskredet – idet vi ingen muligheder har for at gennemskue dette.

Vi mener således ikke, at vedvarende klager fra så mange borgere kan fejles af bordet med, at CPH ikke overskrider de gældende vilkår. – enten er der behov for at revidere de gældende vilkår eller også er der behov for at se på metoden, hvorved det vurderes om de gældende vilkår er overtrådt.

I den forbindelse er vi interesseret i at få indsigt i, hvor mange håndhævelser klagerne fra 2015 og frem har ført til? Og hvilke dele af rammerne og vilkårene, som var overtrådt? Hvis ingen klager har ført til håndhævelser, er problemet, som I peger på i jeres brev, jo langt bredere end relateret til de klager, som sendes via appen; så er problemet jo, at det i det hele taget bliver meningsløst at klage. Vi mener, som tidligere skrevet, at klagerne må ses som udtryk for den gene, vi som borgere oplever, og at det må give anledning hos Styrelsen og myndigheder til at se nærmere på, om vejledningerne skal opdateres; samt om der kan stilles strengere krav til CPH ift at begrænse støj og luftforurening.

Man kunne også fra Miljøstyrelsens side se klagerne, som vigtig information om hvor og hvornår generne er størst for naboerne. Det er værdifulde data, som styrelsen og CPH kan bruge til at afklare, hvilke forhold der har ført til øgede gener for naboerne, og hvilke tiltag der

bedst og mest effektivt kan reducere generne i form af støj, lugt og partikelforurening.

Opgaven med at registrere og analysere data og på den baggrund anvise de rette tiltag og handlemuligheder bør naturligvis fortsat varetages af fagfolk i Styrelsen og CPH - og ikke af borgerne.

De gældende vilkår giver meget vide rammer for CPH i forhold til støj, luftforurening og lugt. Hvor vi bl.a. undrer os over, at en undersøgelse af lugtgener fra lufthavnen målte store overskridelser af grænseværdierne for lugt uden, at det ledte til konsekvenser for lufthavnen men i stedet førte til, at man fjernede vilkåret om fremover at undersøge lugt-forureningen fra

lufthavnen. Samt at Styrelsen ifm Corona-krisen uden spørgsmål har givet CPH lov til at lave motorafprøvninger uden for de godkendte områder og om natten. Vi mener, at der inden for de eksisterende vilkår og rammer var og er mulighed for, at Styrelsen kunne have en mere proaktiv rolle og i højere grad påtage sig ansvaret som uvildig kontrolinstans, samt at Styrelsen

kunne have en mere aktiv rolle i forhold til at give tekniske og faglige indspil til det politiske

system.

Hvilke krav og initiativer kunne iværksættes for at begrænse støjen?

Indenfor de eksisterende rammer og med det mandat, som Miljøstyrelsen har, mener vi, at Styrelsen kunne stille større krav til CPH i forhold til at begrænse støj og luftforurening. Dette kunne bl.a. være:

- Etablering af støjvolde og afskærmning. Med offentliggørelsen af støjhandlingsplanen i 2018 blev krav om støjvolde indskærpet. Der mangler stadig støjvolde i St Magleby og ved Dragør Nord. Samtidig fik CPH lov til at nedrive Hangar 1, som var støjdæmpende, og hvor Tårnby Kommune stillede krav om opførelse af en støjvæg i stedet. Ifølge vores information er støjvæggen endnu ikke gennemført, og der er ingen myndigheder, der har forholdt sig til hvilke støjmæssige konsekvenser dette har.
- Stille krav til CPH om at indføre et fly green and quiet programme, som mange andre lufthavne har
- Stille krav i forhold til taxi kørsel med eldreven og støjsvag buksering

I foreslår, at de mange klager og vores registrering af gener ift støj og lugt kunne indgå i en dialog med myndighederne. Dette, samt de punkter, som vi har trukket frem ovenfor, vil vi gerne diskutere nærmere med jer, og vil derfor gerne tage imod invitationen til at holde et skype-møde.

Mange hilsner,

Helene Bach, Maria Kjærsgaard Sørensen og Otto Lerche

Brevdato	15-09-2022
Afsender	Dragør Kommune (Dragoer@dragoer.dk) Sendt af Dragoer - Officiel postkasse Dragør kommune: dragoer@dragoer.dk
Modtagere	Miljøministeriets Departement (mim@mim.dk)
Akttitel	Dragør Kommune, Lena Bussadori Jansen - Høringssvar - udkast til tillæg til Miljøstyrelsens vejledning om støj fra flyvepladser og udkast til miljøvurdering - journalnummer 2021 - 3576
Aktnummer	382
Identifikationsnummer	281536
Versionsnummer	1
Sagsnummer	2021 - 3576
Ansvarlig	Jesper Mogensen
Vedlagte dokumenter	Høringssvar - udkast til tillæg til Miljøstyrelsens vejledning om støj fra flyvepladser og udkast til miljøvurdering - journalnummer 2021 - 3576 Høringssvar 2021-3576
Dokumenter uden PDF-version (ikke vedlagt)	
Udskrevet	04. nov 2022

Til: Miljøministeriets Departement (mim@mim.dk)
Cc: Jesper Mogensen (jem@mim.dk)
Fra: Dragør Kommune (Dragoer@dragoer.dk)
Titel: Høringssvar - udkast til tillæg til Miljøstyrelsens vejledning om støj fra flyvepladser og udkast til miljøvurdering - journalnummer 2021 - 3576
Sendt: 15-09-2022 18:24
Bilag: Høringssvar 2021-3576.pdf;

Til Miljøministeriet,
Att.: Jesper Mogensen
Vedhæftet er Dragør Kommunes høringssvar til udkast til tillæg til Miljøstyrelsens vejledning om støj fra flyvepladser og udkast til miljøvurdering - jeres journalnummer: 2021 - 3576.

Venlig hilsen

Lena Bussadori Jansen
Sekretariatsmedarbejder
Center for Politik, Service og Social
Direkte: 3289 0106

Rådhuset, Kirkevej 7
2791 Dragør
Tlf.: 3289 0100
www.dragoer.dk



15. september 2022
Side 1 af 2
SagsID 2021-3576
Ref cecilo
**Center for Plan,
Teknik og Erhverv**

Kirkevej 7, DK 2791 Dragør

Miljøministeriet
Att. Jesper Mogensen
Slotsholmsgade 12
1216 København K

Høringssvar - udkast til tillæg til Miljøstyrelsens vejledning om støj fra flyvepladser og udkast til miljøvurdering

journalnummer 2021 - 3576

Dragør Kommune har modtaget Miljøstyrelsens vejledning om støj fra flyvepladser samt udkast til miljøvurdering i høring, og afgiver hermed høringssvar.

Indledningsvist anerkender Dragør Kommune de hensyn, som ligger bag et kommende tillæg til *Miljøstyrelsens vejledning om støj fra flyvepladser*, idet der naturligvis skal opnås det bedst mulige faglige grundlag for at vurdere den støjbelastning fra Københavns Lufthavn som borgerne i Dragør bliver påvirket af.

Størstedelen af Dragør Kommunes areal er i dag omfattet af landsplandirektivet om støj fra Københavns Lufthavn som bl.a. betyder, at der inden for støjrestriktionszonen, hverken kan planlægges for bæredygtig fortætning af eksisterende by- og boligområder eller udlægges nye arealer til boliger. I alt er kommunens muligheder for byudvikling derfor stærkt begrænset.

Dragør Kommune har en betydelig bekymring for, at en ændring af støjberegningen for Københavns Lufthavn vil få som konsekvens, at endnu større dele af Dragør Kommune vil blive pålagt yderligere støjrestriktioner og, at det dermed bliver umuligt at planlægge for nye boliger, og transformation af byområder, som i dag ikke er omfattet af støjkonsekvenszonen.

På den baggrund ønsker Dragør Kommune, at udtrykke en klar forventning om, at vejledningen med den opdaterede beregningsmetode ikke må være medvirkende til en efterfølgende udvidelse af støjkonsekvenszonen, når cirkulære CIR nr. 56 af 30/04/1997 (Cirkulære om udbygning af Københavns Lufthavn, Kastrup, samt bygge- og anvendelsesregulerende bestemmelser for områder, der er belastet af støj fra trafikken på lufthavnen) skal revideres.

Jf styrelsesloven § 23 har Tværpolitisk Forening i Dragør - Liste T ønsket en mindretals udtalelse:

"Liste T anerkender behovet for, at de danske retningslinjer for beregning af støj fra flyvepladser følger udviklingen i internationalt anerkendte og ud-bredte metoder. Vi hilser også den nye metode til beregning af støj fra taxi-kørsel velkommen, ligesom ændringerne i vejledningen vedrørende maksimal støj i natperioden og indførelsen af vejledende grænseværdier for det gennemsnitlige støjniveau i natperioden. I det omfang de nye retningslinjer, vejledninger og grænseværdier fører til ændringer i støjkonsekvenszonen i Dragør Kommune, så flere boligejere vil komme til at bo i støjzonen, bør de nye boligejere i støjzonen kompenseres for en lavere grundværdi af staten og/eller lufthavnen. Alternativt bør boligejerne få tilskud til støjrenoveringer af deres boliger."

Med venlig hilsen

Kenneth Götterup
Borgmester

Brevdato	15-09-2022
Afsender	Sofie Astrid Jensen (saj@live.dk)
Modtagere	Jesper Mogensen (Sagsbehandler, Bæredygtigt miljø og produktion); mim@min.dk
Akttitel	høringssvar støj 2021-3576
Aktnummer	409
Identifikationsnummer	282152
Versionsnummer	1
Sagsnummer	2021 - 3576
Ansvarlig	Jesper Mogensen
Vedlagte dokumenter	høringssvar støj 2021-3576 høringssvar støj 2021-3576
Dokumenter uden PDF-version (ikke vedlagt)	
Udskrevet	04. nov 2022

Til: Jesper Mogensen (jem@mim.dk), mim@min.dk (mim@min.dk)
Fra: Sofie Astrid Jensen (saj@live.dk)
Titel: høringssvar støj 2021-3576
Sendt: 15-09-2022 16:24
Bilag: høringssvar støj 2021-3576.pdf;

Vh.
Sofie A. Jensen
Æginavej 10
2300 Kbh. S

Hermed svar på høring vedr. revision af vejledning om støj fra flyvepladser - journalnummer 2021-3576

Mine oplevelser

Jeg bor i nærheden af Københavns Lufthavn og jeg bliver vækket hver nat kl.4.00 af en stor, gammel fragtflyver, der skal fra København til Göteborg.

Mine børn har svært ved at falde i søvn om aftenen, fordi flyverne larmer.

Det er ikke rimeligt at tilbyde sådanne livsvilkår for os borgere.

Generelle bemærkninger

Generelt synes jeg, at revisionen af vejledningen lægger op til mulighed for mere støjforurening i stedet for at beskytte borgerne. Jeg synes, at argumentationen og forklaringerne er uklare og meget svære at forstå for den almindelige borger. Eksempelvis:

I afsnit 3.2.1 står

"...Det kan også betyde, at støjfølsomme områder, der ikke tidligere har være anset som støjbelastede, kan ændre status til at være støjbelastede. Ved konkret sagsbehandling i situationer, hvor støjbelastningen fra en flyveplads øges alene på grund af ændrede beregningsmetoder, bør tilsynsmyndigheden ved krav om overholdelse af vilkår tage hensyn til, at de ændrede beregningsresultater ikke er udtryk for, at støjen er øget, men dog, at den er højere end hidtil antaget. Se også afsnit 6 om overgang til nye beregningsmetoder."

Eller...

Brugen af hensigtserklæringer, som reelt er uden retslig for virkning for borgerne. Eksempelvis..

I afsnit 3.1.1. Beregningsprincipper, står der:

"Metoden kan ikke indregne effekten af støjafskærmende bygninger eller landskabselementer. Endvidere er det forudsat i metoden, at terrænet er akustisk blødt. Disse forudsætninger vurderes at være gyldigt for langt de fleste situationer i Danmark, hvor beregningspunkter befinder sig på land, også selv om flyet evt. flyver over vand. Det er dog hensigten, at metoden udvides med en mulighed for at tage højde for akustisk hårde overflader, fx en sø eller havet."

Jeg synes, at revisionen af vejledningen har en sådan manipulerende karakter, at borgernes retssikkerhed reelt sættes ud af kraft. Jeg ville som embedsmand sige fra overfor et sådant politisk bestillingsarbejde, og minde jer om de syv centrale embedsmandspligter¹, som er:

1. Lovlighed
2. Sandhed
3. Faglighed
4. Udvikling og samarbejde
5. Ansvar og ledelse
6. Åbenhed om fejl
7. Partipolitisk neutralitet

¹ [Kodex VII - de syv centrale pligter | Medarbejder- og Kompetencestyrelsen \(medst.dk\)](#)

(også se i lyset af Mink-sagen)

Konkrete bemærkninger

Jeg vil derfor foreslå, at miljøministeriet:

1. laver en revision af vejledningen, der er reel og til forstå
2. lader uvildige parter måle flystøj døgnet rundt - ex. universitetet

Til politikerne vil jeg foreslå, at de:

3. forbyder natflyvninger
4. laver regler, der sikrer udfasning af fly, der støjer over en, hvis grænse - typisk de gamle fly
5. kræver, at lufthavnen laver støjreducerende foranstaltninger
6. laver strammere regler for støj ifm. terminalaktiviteter
7. Sørger for regulering, der reducerer støjen i stedet for at indrette reglerne, så der tillades mere støj

Mvh.

Sofie A. Jensen

Æginavej 10

2300 København S

Brevdato	15-09-2022
Afsender	Nicolaj Grib Hansen (nicolajgrib@gmail.com)
Modtagere	Miljøministeriets Departement (mim@mim.dk)
Akttitel	Nicolaj Grib Hansaen (Borger i Tårnby Kommune) - Høringssvar: Bemærkninger til vejledning om støj fra flyvepladser Journalnummer 2021 - 3576
Aktnummer	380
Identifikationsnummer	281364
Versionsnummer	1
Sagsnummer	2021 - 3576
Ansvarlig	Jesper Mogensen
Vedlagte dokumenter	Journalnummer 2021 - 3576 Høringssvar Journr. 2021-3576
Dokumenter uden PDF- version (ikke vedlagt)	
Udskrevet	04. nov 2022

Til: Miljøministeriets Departement (mim@mim.dk)
Cc: Jesper Mogensen (jem@mim.dk)
Fra: Nicolaj Grib Hansen (nicolajgrib@gmail.com)
Titel: Journalnummer 2021 - 3576
Sendt: 15-09-2022 14:45
Bilag: Høringssvar Journr. 2021-3576.pdf;

Jeg fremsender hermed høringssvar Journalnummer 2021-3576.

Hilsen

Nicolaj

Høringssvar Journalnummer 2021-3576

Jeg er bosat i Tårnby kommune i Løjtegårdskvarteret. Et rigtig dejligt grønt område, med en masse børnefamilier, travbanen, institutioner, skoler, Amagerhallen, plejehjem osv.

Jeg oplever, at området især bliver støjplaget, når vindretningen er fra Syd, Sydøst eller Øst.

Det er tydeligt, at dele af Amager bliver massivt støjbelastet alt efter vindretning. Det er tankevækkende, at der på nuværende tidspunkt ikke er lavet effektive støjhegn, med et korrekt anvendt materiale, som kan absorbere støjen eller forhindre støjudbredelsen på Amager. På nuværende tidspunkt mangler der eksempelvis støjvolde ved den sidste del af Amager Landevej og Tømmerup. Generelt mangler der ordentlige/effektive støjvolde flere steder rundt om lufthavnen for at sikre, at nabolaget/store dele af Amager ikke bliver støjplaget fra CPH Lufthavn.

Jeg kan ikke forstå, at der fra politisk side ikke er større opmærksomhed på netop dette område, når der nu er så stort politisk fokus på den grønne omstilling generelt. At vi skal skabe en by (København/Amager), hvor der kan være erhverv, men samtidig sikres ordentlige leveforhold i lokalmiljøet og for klimaet.

Der er flere studier, som påpeger konsekvenserne af støj, herunder en øgede risiko for hjerte/kar sygdomme, demens samt kræft. At finde frem til disse videnskabelige studier kræver kun en google søgning. Studierne er derfor offentlige tilgængelige for borgere, investorer, Tårnby Kommune og Staten.

Der skal derfor efter min mening stilles store krav til, hvilken flytype, der må benytte standpladser i bolignære områder, hvis det bliver en realitet med udvidelsesplanen. Der skal stille krav til at flymotorerne ikke må være tændte til og fra terminalområdet. Der skal være massive og effektive støjvolde, som forhindrer støjudbredelsen i nærmiljøet/boligområderne, hvor der bor mange børnefamilie. Der skal udvikles/bruges teknologi som forhindrer støjudbredelse og luftforurening fra CPH Lufthavn i beboelsesområder nær lufthavnen.

På Amager bor der ca. 200.000 mennesker, hvilket gør øen til en af de mest befolkede områder i Danmark. Her er mange børn, som lever deres hverdag i et til tider støjplaget og luftforurenings plaget miljø. Jeg er derfor uforstående overfor, hvordan et politisk fokus ikke er på at fremme borgernes trivsel og sundhed. Jeg er uforstående overfor, hvorfor Tårnby Kommune, Staten og andre interessenter ikke tager især børns sundhed seriøst. Skal vi her i år 2022 i en klimatilpasningstid acceptere, at børn skal leve i områder, hvor støj og luftforurening er en del af hverdagen. Skal vi acceptere, at der ikke laves ordentlige undersøgelser om udvidelsesplanerne med en risiko om, at der opstår en ny Lynetteholm sag? Skal vi acceptere, at der ikke føres ordentlige kontroller med CPH Lufthavn egne støj- og luftforureningsmålinger. Det virker som om, at der er interessekonflikter / udfordringer som ingen politikere tør at tage op til revision. Kan det virkelig være så svært at skabe en god og konstruktiv dialog med politikerne og CPH Lufthavn? Har politikerne overhovedet overvejet de mulige økonomiske konsekvenser ved øgede sygdom i befolkningen grundet eksempelvis øgede støj. Har politikerne og CPH Lufthavn overvejet, hvorvidt det potentielt kan blive svært at skaffe medarbejdere til lufthavnen og Tårnby Kommune, hvis ikke der lyttes til lokalmiljøet?

Jeg deltog i et nabo/beboermøde d. 14 juni kl. 17-19 hos CPH Lufthavn. Formålet med mødet var at orientere beboere i og omkring lufthavnen om udviklingsplanen for CPH Lufthavn nu og i

fremtiden. Det var ofte de samme spørgsmål, der gik igen blandt deltagere til beboermødet (støj, luftforurening og klima). I mine egne spørgsmål til CPH's specialister om støj og luftforurening fik jeg blandt andet følgende kommentar:

1. Citat fra én støjspecialist:
"Måske er borgere i Kastrup, Tårnby og Dragør generelt blevet mere overfølsomme overfor støj og lugt." - "Vi kan ikke måle borgeres oplevede støjniveau og støjgener samt lugt fra lufthavnen".
2. Citat fra én specialist i selve udviklingsplanen for lufthavnen.
"En lufthavn den støjer og møger - sådan er det".

Jeg var målløs over disse citater. Jeg undrer mig over, hvorfor disse specialister er med i udviklingsplanen. Det er mig en gåde, at specialister kommer med disse udtalelser og ikke præsenterer ambitiøse mål og konkrete tiltag, som mindsker støj, luftforurening og CO₂ udledning. Det er mig en gåde, at vi som naboer og beboer i lokalmiljøet ikke bliver lyttet til. Det hører fortiden til, ikke at lytte til lokalmiljøet og give positivt igen. Her menes, at investere i lokalmiljøet som fremmer sundhed og trivsel blandt borgerne.

Der blev blandt andet nævnt til nabomødet, at store dele af CPH Lufthavns medarbejder var og er bosat på Amager. Mit spørgsmål er derfor, hvorvidt folk på Amager vil blive ved med at arbejde i en lufthavn, som skaber øgede støj og allerede nu ikke tager lokalmiljøet alvorligt med hensyn til borgernes/medarbejdernes trivsel og sundhed. Vores børns sundhed!

Det er ikke i orden, at der ikke investeres massivt i at reducere støj fra lufthavnen således at vores børn – vores fremtid – ikke bliver belastet helbredsmæssigt grundet den nuværende situation og deraf følgende ikke gennemtænkt udvidelsesplan.

Der skal stilles ambitiøse krav til CPH Lufthavn om at reducere støjbelastningen og luftforurening. Der skal laves eksterne undersøgelser om støjbelastningen af den nuværende situation og den fremtidige udvidelse. Der skal investeres i støjhegn omkring lufthavnen. Dette må være ufravigelige krav før en udvidelsesplan godkendes.

Der skal udføres kontrol med lufthavnen således, at der sikres en effektiv bæredygtig udvikling af CPH Lufthavn. Der skal lyttes til beboer i nærmiljøet. Der skal være kontrol af støj og indrapporterede gener fra lufthavnen.

Jeg forventer, at der bliver lavet ordentlige eksterne undersøgelser, og at ny teknologi bliver inddraget/implementeret i en eventuel udvidelse af CPH Lufthavn for at nedbringe den nuværende og fremtidige støjbelastning.

Hilsen

Nicolaj – Borger i Tårnby Kommune.

Brevdato	14-09-2022
Afsender	Olaf Grundtvig Barfoed (Olaf.Barfoed@ph.rm.dk)
Modtagere	Miljøministeriets Departement (mim@mim.dk)
Akttitel	Region Midtjylland, Olaf Barfoed - journalnummer 2021 - 3576: Høringssvar: Bemærkninger til tillæg til Miljøstyrelsens vedledning om støj fra flyvepladser
Aktnummer	379
Identifikationsnummer	280603
Versionsnummer	1
Sagsnummer	2021 - 3576
Ansvarlig	Jesper Mogensen
Vedlagte dokumenter	journalnummer 2021 - 3576 Høringssvar vedr. tillæg til Miljøstyrelsens vedledning om støj fra flyvepladser
Dokumenter uden PDF- version (ikke vedlagt)	
Udskrevet	04. nov 2022

Til: Miljøministeriets Departement (mim@mim.dk)
Cc: Jesper Mogensen (jem@mim.dk)
Fra: Olaf Grundtvig Barfoed (Olaf.Barfoed@ph.rm.dk)
Titel: journalnummer 2021 - 3576: Høringssvar vedr. tillæg til Miljøstyrelsens vedledning om støj fra flyvepladser
Sendt: 14-09-2022 14:57

Høringssvar vedr. tillæg til Miljøstyrelsens vejledning om støj fra flyvepladser samt udkast til miljøvurdering af tillægget

Journalnummer: 2021 - 3576

Hermed fremsendes høringssvar til det nye tillæg vedr. støj fra flyvepladser med tilhørende miljøvurdering på vegne af Regionernes Akutlægehelikopterordning.

Vi har følgende bemærkninger til den fremsendte vejledning:

- Kan det bekræftes, at Miljøstyrelsens tillæg fra oktober 2013 til flyvestøjvejledning med vejledende grænseværdier til planlægningsbrug for støj fra helikopterlandingspladser til hospitalsrelateret flyvning, fortsat vil være gældende når indeværende vejledning træder i kraft?
- I afsnit 5.3, side 23 i tillægget til vejledningen omtales en L_{night} værdi. Kan det mere konkret oplyses hvad denne værdi lyder på i relation til hospitalsrelateret flyvning?

Med venlig hilsen

Olaf Barfoed

Daglig leder, Den landsdækkende akutlægehelikopterordning

Mob. +45 4020 6796

Hovedpostkasse praehospital.dlh@rm.dk

Præhospitalet • Region Midtjylland

Brendstrupgårdsvej 7, 2.th. • DK-8200 Aarhus N

**REGIONERNES
AKUTLÆGEHELIKOPTER**

Brevdato	14-09-2022
Afsender	Henningsen, Peter (peter.henningsen@sweco.dk)
Modtagere	Miljøministeriets Departement (mim@mim.dk)
Akttitel	Sweco Acoustica, Peter Henningsen - Høringssvar: Bemærkninger til flystøjsvejledning, journalnummer 2021-3576
Aktnummer	299
Identifikationsnummer	280116
Versionsnummer	1
Sagsnummer	2021 - 3576
Ansvarlig	Jesper Mogensen
Vedlagte dokumenter	Høringssvar flystøjsvejledning, journalnummer 2021-3576 Flystøjsvejledning-Sweco-høringssvar
Dokumenter uden PDF-version (ikke vedlagt)	
Udskrevet	04. nov 2022

Til: Miljøministeriets Departement (mim@mim.dk)
Cc: Jesper Mogensen (jem@mim.dk), Madsen, Bo Lithén (bolithen.madsen@sweco.dk), Hell, Morten (morten.hell@sweco.dk), Larsen, Henrik Højlund (henrikhojlund.larsen@sweco.dk), Schlicker, Gerhard (gerhard.schlicker@sweco.dk)
Fra: Henningsen, Peter (peter.henningsen@sweco.dk)
Titel: Høringssvar flystøjsvejledning, journalnummer 2021-3576
Sendt: 14-09-2022 09:22
Bilag: Flystøjsvejledning-Sweco-høringssvar.pdf;

Til Miljøministeriet

Vedhæftet høringssvar til udkast til Miljøstyrelsens vejledning om støj fra flyvepladser.

Med venlig hilsen

Peter Henningsen
Projektleder

Sweco Acoustica
Sweco Danmark A/S | Aalborg
Mobil +45 2723 9891
Telefon +45 9879 9891
peter.henningsen@sweco.dk
www.sweco.dk



[Facebook](#) | [LinkedIn](#) | [Instagram](#)

CVR nr.: 48233511 | Reg. kontor: København | EAN 5790002240485

[Læs om, hvordan Sweco behandler dine persondata.](#)

Miljøstyrelsen Bæredygtigt Miljø og Produktion

Aalborg, 14-09-2022

Deres reference: Jesper Mogensen

Vores reference: Peter Henningsen

Kommentar til udkast til tillæg til flystøjsvejledning

Hermed Sweco Danmark A/S, Acousticas kommentarer til høring af udkast til tillæg til Miljøstyrelsens vejledning om støj fra flyvepladser.

Overgang til ECAC Doc. 29, 4. udgave

Det er positivt, at der skiftes til anvendelsen af den nyeste udgave af ECAC Doc. 29, og vi noterer os, at det flystøjsberegningsprogram vi anvender – AEDT fra FAA – kan opfylde kravene.

Kan der tilføjes et generelt afsnit om, hvorledes kommende revisioner af ECAC Doc. 29 og andre grundlæggende dokumenter (SAE-AIR ... , SAE-ARP ... , EU-direktiver ...) skal eller ikke skal tages i brug?

Beregning af støj med ECAC Doc. 29, 4. udgave

ECAC Doc. 29 omhandler kun starter og landinger med civile fastvingede fly, ikke militærfly, små propelfly og helikoptere. Beregningsprogrammet AEDT (og forgængeren INM) kan beregne støj fra disse kategorier med algoritmer, der svarer til ECAC Doc. 29, og det er positivt at dette kan anvendes.

Det bør fastlægges, om standardiserede, længerevarende startprocedurer for f.eks. jagerfly, helikoptere og specialfly skal medregnes som flystøj eller som terminalstøj. Standardstartproceduren før træning for F-16 varer ca. 15 minutter, for F-35 knap ½ time, for Seahawk helikopteren ca. 15 minutter, Challenger op til ½ time. Praksis for beregninger og miljøgodkendelser for lufthavne har været at max. 5 eller 10 minutters APU-drift medregnes til flystøjen.

Der savnes en præcisering af korrektioner for atmosfærisk dæmpning (Standard SAE-AIR-1845 eller ikke-standard SAE-ARP-5534).

Der savnes en præcisering af standard meteorologiske forhold (Temperatur, atm. tryk, relativ fugtighed, vind).

Der savnes en præcisering af korrektioner for lateral dæmpning (AIR-5662 som afløser for AIR-1751)

Det foreslås at tilføje en supplerende metode til udvælgelse af de tre måneder, der skal regnes på, på grundlag af månedsstatistikker for TDENL. Disse findes typisk allerede beregnet, i hvert fald for større lufthavne og flyvestationer. Måske skulle dette være den metode, der anvendes i udgangspunktet. Det giver "worst case" støjbelastninger.

Et helt frisk eksempel fra en flyvestation viser at udvælgelse af de tre måneder ud fra det samlede operationstal giver ca. 1 dB lavere samlet 3-måneders TDENL-værdi end udvælgelse ud fra den mest støjbidragende flytype eller TDENL-månedes-statistikken.

Støj fra taxikørsel med Nord2000

Vi vurderer, at der er en unødigt komplikation, at der skal anvendes Nord2000 ved beregning af støj fra fly, der taxier til og fra start/landing, fremfor GPM2019, som skal anvendes til andre taxioperationer, længerevarende drift af stillestående fly, samt alle andre terminalstøjskilder. Det kan betyde, at det er nødvendigt at modellere taxiende fly i 2 setups.

Vi har anvendt en metode til modellering af taxi i forbindelse med start og landing som anvist i manualerne til INM, dvs. vha. definitioner af "overflyvningsflyveje" i meget lav højde, med meget lav hastighed og med meget lav motorindstilling. Der findes ofte ikke NPD-kurver svarende til motorindstillingen under taxi, og der er en begrænsning på, hvor meget der kan ekstrapoleres nedad i støjudsendelse. Det medfører en overvurdering af støjbidraget. Den lydaskærmende og lydreflekterende virkning af bygninger og evt. støjvolde indgår ikke i beregningerne. Dette medfører hovedsagelig en overvurdering af støjen. Der regnes ikke med delvist hårdt terræn. Dette medfører en undervurdering af støjbidraget.

Dette vurderer vi alt i alt giver en overvurdering af støjbidraget fra taxikørsel.

I praksis har dette formodentlig kun potentiel afgørende betydning for Københavns Lufthavn Kastrup med meget store terminalbygninger og støjvolde.

Det er en svaghed ved de foreslåede Nord2000 beregninger, at der kun regnes på rundstrålende støjskilder. Jetfly og helikoptere er ikke rundstrålende. Ved beregninger i 4 vejrklasser forudsættes trafikken at være upåvirket af vejret. Dette er tilfældet for vej- og togtrafik, men ikke altid for taxiende fly.

Ovenstående forøger usikkerheden på beregningerne. Måske så meget, at den potentielle gevinst ved anvendelse af Nord2000 forsvinder.

Det er positivt, at der åbnes mulighed for ikke at beregne støjbidraget fra taxiende fly i forbindelse med start og landing med Nord2000, såfremt det (formodentlig overvurderede) bidrag beregnet med INM-metoden ikke viser sig at være væsentligt i forhold til støjen fra starter og landinger. Vi vil nok fremover opsætte beregningerne, således at støjbidraget fra alle taxiende fly kan beregnes for sig selv.

Vejledende grænseværdier for støj i natperioden

Vi er enige i at L_{night} nok er bedre end L_{Amax} til at repræsentere generne i natperioden. Vi har tidligere udført beregninger, hvor der ud fra forudsætningerne kunne forekomme natoperationer med den mest støjende flytype så sjældent at det svarede til mindre end 1 operation om året på en bestemt flyvevej.

Indførelsen af L_{night} vil medføre ekstra indtastningsarbejde, længere beregningstider og flere støjkort og bilag. Det er OK for os, men opgaven bliver dyrere for vores kunder.

Betegnelsen L_{night} som indføres i de danske regler bør benævnes L_{NIGHT} (index med store bogstaver) af tilsvarende årsager som $L_{\text{den}} / L_{\text{DEN}}$. (Gennemsnit over hele året versus gennemsnit over 3 måneder, forskellige klokkeslæt for døgninddeling), også selvom ECAC, EU-dir. m.m. også roder rundt mellem indices med små og store bogstaver.

I øvrigt kunne betegnelserne $L_{\text{Amax,nat}}$ og $L_{\text{Amax,nat,taxi}}$ måske indføres. Vi har anvendt disse betegnelser i vores rapporter, og det er vores indtryk, at det har gjort det nemmere for læserne af rapportererne at forstå præcis, hvad støjindikatorerne dækker over.

L_{Amax} som redskab til regulering af støj fra flyvepladser

Det er udmærket at der lægges op til at L_{Amax} skal have mindre betydning som generel støjindikator, og specielt mindre betydning ved fastlæggelse af støjkonsekvensområder. Flere typer af helikoptere giver $L_{\text{Amax}} > 80$ dB ved flyvning i normal højde (ca. 1000 fod), og uden meget veldefinerede flyveveje bliver 'hele landet' potentielt belastet med $L_{\text{Amax}} > 80$ dB.

Vejledningens flystøjsberegninger skal kun omfatte støjen fra startende og landende fly. Der savnes en præcisering af, hvornår en anflyvning starter og hvornår en udflyvning slutter. De standardformulerede flyveprofiler fra databaser og beregningsprogrammer er meget varierende i længde.

Overgang til nye beregningsmetoder og L_{night}

Udmærket og pragmatisk. I de sidste afsnit om ændringer af støjkonsekvensområder omkring en flyveplads bør ordet 'bør' erstattes af et 'skal', så kommuneplanerne bliver opdateret, når der foreligger nye beregninger. Også i nabokommuner.

Skabelonmetode for flyvepladser med højst 3.000 opr./år

Udmærket med opdatering af beregninger og støjkonturer tilgængelige som shapefiler. Og godt med målestok sammen med støjkonturerne. Der måtte gerne beregnes flere konturer, svarende til 1 dB spring og også gerne ned til 500 opr./år (f.eks. 500, 630, 800, 1000, 1250, 1600, 2000, 2500, 3000 (3150) opr./år).

I øvrigt ville det være dejligt med tilsvarende shapefiler for bilag B8 Standardberegningsmetode for ultralet flyvning.

Øvrige kommentarer

Der ønskes en fortolkning/præcisering af nogle afsnit i vejledningen:

Civile flyoperationer på flyvestationer

Fra kapitel 1.1.2 Flyvestationer:

Flyvestationer anvendes i stigende grad til civil trafik. Omfanget heraf er primært bestemt udfra regionale ønsker samt ud fra ønsker fra selskaber, der udvider på grund af kommercielle behov. Den civile trafik skal medtages i en støjberegning.

Der ønskes en præcisering af proceduren for de situationer, hvor den civile trafik er væsentlig og foregår i en selvstændig virksomhed, der evt. har en selvstændig miljøgodkendelse.

Militære flyvninger undtaget støjreguleringer

Fra kapitel 1.1.2:

Støj i forbindelse med militære flyveøvelser er på grund af deres kortvarige og midlertidige karakter ikke godkendelsespligtige. Øvelserne omfatter operationer med kampfly fra NATO lande og har en varighed fra enkelte dage til få uger. Øvelserne udføres primært på hverdage i dagtimerne og annonceres på forhånd.

Fra kapitel 2.2:

En del af forsvarets flyvninger er - ligesom tilsvarende civile flyvninger - undtaget støjreguleringer. Disse omfatter:

- Ambulanceflyvninger
- Flyvning for Rigspolitichefen
- Eftersøgnings- og redningsmissioner
- Miljø- og overvågningsflyvning
- Flyvning i forbindelse med suverænitetsbevarelse
- Flyvning i forbindelse med humanitær indsats
- Flyvning i forbindelse med intensive uddannelsesperioder med henblik på internationale opgaver (eksempelvis FN-opgaver)

Disse flyvninger kan foretages med jagerfly, helikoptere, transportfly samt lette fly.

Betyder "ikke godkendelsespligtige" fra kapitel 1.1.2, at støjen fra de nævnte øvelser er undtaget støjreguleringer og ikke skal medregnet til støjbelastningen? Hvis ja, gælder det også, hvis øvelserne omfatter andre flytyper end jagerfly, og evt. forekommer i aften- og natperioden?

Betyder "forsvaret" i kapitel 2.2 kun det danske forsvar ("Forsvaret"), eller omfatter det også andre NATO landes forsvar (og øvrige venligtsindede og inviterede enheder fra andre lande)?

Der savnes et afsnit om flyvestævner. Forsvaret afholder ca. 1 gang om året flyvestævner på de tre flyvestationer på skift. Er støjen fra disse flyvestævner undtaget støjregulering?

Indendørs støj

For vejtrafik og togtrafik er grænseværdierne nu defineret som L_{den} i stedet for $L_{Aeq,24h}$. Der burde måske også gælde for flystøj, så beregningerne anvist i bilag B 11.2 skal revideres.

Usikkerhed

Der savnes et afsnit om usikkerhed på flystøjsberegninger. Det er ikke nævnt i vejledningen, i ECAC Doc. 29 eller hos INM/AEDT, men det er noget der meget ofte spørges indtil fra myndigheder og borgere. Der kan evt. angives en fast, estimeret usikkerhed på flystøjsberegninger – svarende til visse andre vejledninger og standarder. Den vil i så fald nok skulle være forskellig for beregninger baseret på en statistik og beregninger baseret på en prognose, og forskellig for beregninger af L_{DEN} , L_{night} og L_{Amax} . Det bør beskrives, hvordan usikkerheden skal – eller ikke skal – inddrages i regulering af flystøj. Det kan være forskelligt for godkendelser, egenkontrol (TDENL) og fastlæggelse af støjkonsekvenszoner.

Med venlig hilsen

Peter Henningsen
Projektleder

Brevdato	13-09-2022
Afsender	Bent Larsen (bent.larsen.dragoer@gmail.com)
Modtagere	Miljøministeriets Departement (mim@mim.dk); jem@min.dk
Akttitel	Danmarks Naturfredningsforening, DN-Amager Bent Larsen - Høring støj flyvepladser - journ.nr. 2021-3576
Aktnummer	302
Identifikationsnummer	279994
Versionsnummer	1
Sagsnummer	2021 - 3576
Ansvarlig	Jesper Mogensen
Vedlagte dokumenter	Høring støj flyvepladser - journ.nr. 2021-3576
Dokumenter uden PDF-version (ikke vedlagt)	
Udskrevet	04. nov 2022

Til: Miljøministeriets Departement (mim@mim.dk), jem@min.dk (jem@min.dk)
Fra: Bent Larsen (bent.larsen.drager@gmail.com)
Titel: Høring støj flyvepladser - journ.nr. 2021-3576
Sendt: 13-09-2022 20:29

Kære Jesper Mogensen eller hvem der er rette modtager

Vi hilser med glæde de nye udvidede støjgrænser, da de må give mindre bolig- og erhvervsbyggeri på naturarealer.

Venligst Danmarks Naturfredningsforening, B. Larsen form.lokalafd. DN-Amager

Brevdato	13-09-2022
Afsender	Claus Langtved Johansen (seejaydk@gmail.com)
Modtagere	Miljøministeriets Departement (mim@mim.dk)
Akttitel	Grundejerforeningen Ny Kastrup., Claus L. Johansen - Høringssvar: Bemærkninger til udkast til tillæg til Miljøstyrelsens vejledning om støj fra flyvepladser jour.nr. 2021- 3576
Aktnummer	301
Identifikationsnummer	279914
Versionsnummer	1
Sagsnummer	2021 - 3576
Ansvarlig	Jesper Mogensen
Vedlagte dokumenter	Høringssvar ang. jour.nr. 2021-3576 Høringssvar fra GF Ny Kastrup
Dokumenter uden PDF- version (ikke vedlagt)	
Udskrevet	04. nov 2022

Til: Miljøministeriets Departement (mim@mim.dk)
Cc: Jesper Mogensen (jem@mim.dk)
Fra: Claus Langtved Johansen (seejaydk@gmail.com)
Titel: Høringssvar ang. jour.nr. 2021-3576
Sendt: 13-09-2022 16:16
Bilag: Høringssvar fra GF Ny Kastrup.pdf;

Kære Miljøministeriet.

Vedhæftet er et høringssvar ang. journal nr 2021-3576.

På vegne af Grundejerforeningen Ny Kastrup.

Mvh Claus L. Johansen, kasserer i GF Ny Kastrup
Th Philipsensvej 32, 2770 Kastrup.

Til Miljøministeriet

Kastrup 13. sep. 2022

Fra Ny Kastrup Grundejerforening.

Ang.: Høring af udkast til tillæg til Miljøstyrelsens vejledning om støj fra flyvepladser og udkast til miljøvurdering

Som naboer til CPH lufthavn i Kastrup, har vi følgende høringssvar, der forholder sig til to for os meget presserende elementer i udkastet.

Vi er en grundejerforening med beboer bosat nord for CPH på vejene Crilles Tønnesens allé og T. H. Philipsensvej. Vi oplever generelt en stigning i støj fra Lufthavnen og særligt i de tidlige morgentimer, er vi gang på gang blevet vækket af flystøj.

1: Lille effekt ved indførelse af Lnight?

Vi er som tætte naboer til lufthavnen meget forundret over, at Rambøll i udkastet til miljøkonsekvens rapporten vurderer, at det kun har en lille miljømæssig forbedring for redueringen af aktiviteter om natten samt ved taxi-kørsel ved indførelsen af L-night.

“Det er Rambølls vurdering, at indførelse af vejledende grænseværdier for Lnight ikke i sig selv ændrer det beskyttelsesniveau, der er fastlagt gennem de vejledende grænseværdier for LDEN, men det vil medføre en øget opmærksomhed på betydningen af støj om natten. Den vil også skabe grundlag for en regulering i miljøgodkendelser af flyvepladser, der kan sikre, at det samlede støjmæssige råderum, der følger af grænseværdier for LDEN, ikke fører til en uforholdsmæssig høj støjbelastning om natten. Det vurderes, at ændringen vil medføre en lille miljømæssig forbedring, der kan optræde lokalt i de situationer, hvor indførelse af Lnight fører til reduceret flyaktivitet om natten.”

(S. 38 i MILJØVURDERING AF TILLÆG TIL VEJLEDNING OM STØJ FRA FLYVEPLADSER)

Her er vi særligt interesseret i at få afklaret, hvad følgende betyder konkret “men det vil medføre en øget opmærksomhed på betydningen af støj om natten.”?

Ifølge udkastet forstår vi, at grænsen for den maksimale støjbelastning i tidsrummet kl. 22-07, Lamax skal fjernes, og erstattes af en grænse for den gennemsnitlige støjbelastning i tidsrummet, Lnight. Det er stærkt bekymret for os, da netop støj om natten er særligt problematisk og det, vi samtidigt oplever er i fuld stigning.

Vi ved at andre europæiske lufthavne - længere væk fra beboelsesområder end CPH - har forbud mod natoperationer. Det mener vi er den vej, Miljøstyrelsen bør arbejde for at fremme sundhed og miljø. Vi anbefaler, at den nuværende max grænse for støj om natten fastholdes med krav til

flyvepladser, og at der derudover indføres Lnight. Endvidere foreslår vi, at natten for alle lufthavne i Danmark er 22-07.

Endnu stærkere bliver vores bekymring, når vi sammenholder følgende med erfaringen om, at det lader til at være op til flyvepladserne, om hvorvidt grænseværdierne overholdes i natperioden. Det mener vi simpelthen er uansvarligt for over for os borgere.

“Indførelse af vejledende grænseværdier for det gennemsnitlige støjniveau i natperioden (Lnight)”. (s. 1 i Høring af udkast til tillæg til Miljøstyrelsens vejledning om støj fra flyvepladser og udkast til miljøvurdering)

Vi vil på det kraftigste anbefale, at I kommer ud og låner en soveplads i et af vores hjem for at opleve, hvordan støjen fra CPH i forvejen opleves i nattetimerne og vi forholder os total uforstående overfor en mulig lovliggørelse af overskridelser af grænseværdierne. Det sker hvis konsekvenserne forsvinder. Hvis grænseværdierne fremover kun er vejledende og et gennemsnit, så risikerer staten - jer i Miljøstyrelsen - at vi udsættes for torturlignende forhold med massiv støj i kortere og gentagende perioder i nattetimerne.

2: Lnight på hele 47dB - er 7 dB for højt!

Generelt under vi os over, at Miljøstyrelsens vejledning om støj fra flyvepladser ikke i endnu højere grad tager hensyn til støj om natten, og vi forstår slet ikke, at man afviger så meget fra WHO's anbefalinger som ing.dk har dokumenteret med en aktindsigt.

Who anbefaler Lnight=40dB, miljøstyrelsen anbefaler 47dB. Hvordan kan det være, at der skal være forskel på, hvad vi vil i Danmark, når vi har dokumenteret forskning, der viser tydelige sammenhæng med sygdom og dertil hørende stigende offentlige sundhedsudgifter, når vi faktisk rent lovgivningsmæssigt kan regulere niveauet for støj.

Kilde: Artikel på ing.dk d. 30. Aug 2022 som er indsat herunder da den er bag betalingsmur.

<https://ing.dk/artikel/danskere-maa-leve-med-hoej-flystoej-ny-graensevaerdi-langt-whos-anbefalede-260028>

Danskere må leve med høj flystøj: Ny grænseværdi langt over WHO's Anbefalede

Tusindvis vil fortsat være udsat for helbredsskadelig støj fra flytrafikken, selvom Miljøministeriet vil indføre ny grænseværdi.

Af Frederik Marcher Hansen 30. aug 2022 kl. 06:00

Miljøministeriet vil indføre en ny grænseværdi for flystøj om natten, men den foreslåede støjgrænse kommer til at være langt højere end den, der anbefales af Verdenssundhedsorganisationen, WHO.

Derfor må tusindvis af danskere fortsat leve med sundhedsskadelig støj fra lufttrafikken, viser et notat fra Miljøstyrelsen, som Ingeniøren har fået aktindsigt i..

»Mens WHO's anbefalinger er rent sundhedsfaglige, er Miljøstyrelsens vejledende støjgrænser generelt udtryk for en afvejning mellem beskyttelse af omgivelserne og den samfundsmæssige nytte af aktiviteterne,« skriver Miljøministeriet i en mail til Ingeniøren.

WHO anbefaler kraftigt lande at indføre en såkaldt Lnight-grænseværdi (et vægtet gennemsnit for støjniveauet om natten fra 22-7 i et middeldøgn over de tre mest trafikerede måneder om året) på 40 dB for at undgå støjens skadelige konsekvenser.

Disse tæller blandt andet hjertekarsygdom, nedsat kognitiv funktionsevne og nedsat livskvalitet.

Det gør organisationen efter eksperters årelange gennemgang af helbredseffekterne af trafikstøj, som viser sig

at være farligere end tidligere antaget.

Miljøministeriets sætter imidlertid den foreslåede, nye grænseværdi højere: Til 47 dB for boligområder, hospitaler, plejehjem, når det kommer til støj fra lufthavne og flyvepladser (se boks). En faglig ekspert vurderede i Ingeniørens omtale af ministeriets lovudkast tirsdag, at det kan sætte en stopper for nybyggeri. Men det blev på samme tid vurderet, at Lnightgrænseværdien ikke kommer til at føre til, at lufthavnene skal skrue ned for nattrafikken, hvor støjen er mest skadelig.

Afvejning mellem helbred og infrastruktur

Miljøministeriets foreslåede Lnight-grænseværdi ligger for lufthavne og flyvepladser 7 dB højere end WHO's anbefaling. Da dB-skalaen er logaritmisk, svarer 7 dB til mere end en firedobling af lydenergien. Det menneskelige øre opfatter dog lyd anderledes end måleudstyr, og der skal typisk en stigning på op mod 10 dB, før lyden af mennesker opfattes som dobbelt så høj.

WHO anbefaler foruden en Lnight-grænse også, at lande indfører en Lden-grænseværdi, som er en anden måde at opgøre støjen på over et helt døgn og ikke kun om natten som for Lnight (se boks).

I Danmark benyttes en Lden-grænseværdi allerede, og den ligger på 55 dB, som er 10 dB højere end WHO's anbefalede Lden-grænseværdi, hvilket Miljøministeriet også påpeger i deres mailsvar.

»For lufthavne og flyvestationer vurderes det at være en hensigtsmæssig afvejning af hensynet til naboer og til mulighederne for at drive samfundsmæssigt vigtige infrastrukturanlæg som lufthavne og flyvestationer, at de vejledende grænseværdier er 10 dB højere (end WHO's anbefalinger, red.),« skriver Miljøministeriet.

»Denne afvejning har været anvendt i Danmark i en årrække som grundlag for regulering af støj fra disse virksomheder. Denne afvejning er således også lagt til grund i forhold til forslag om vejledende støjgrænse for Lnight.«

Miljøministeriet har i deres nye forslag om at indføre Lnight-grænseværdien valgt at bibeholde den-grænseværdien på 55 dB. I mailsvaret til Ingeniøren tilføjes det, at andre europæiske landes grænseværdier for flystøj både for Lden og for Lnight er på niveau med eller højere end de danske vejledende Støjgrænser.

Tusindvis plages af sundhedsskadelig støj

Det vides ikke, hvor mange danskere der udsættes for flystøj over WHO's anbefalinger.

Miljøstyrelsen har aldrig udarbejdet nationale opgørelser over støjbelastede boliger fra samtlige lufthavne, men ud fra seneste støjkortlægning fra 2017 vurderes det, at antallet af såkaldte støjbelastede boliger ved Københavns Lufthavn er cirka 1.500, mens det for Billund er cirka 75 boliger.

Med støjbelastede menes der her boliger, der udsættes for støj over den danske Ldengrænseværdi på 55 dB. Hvis WHO-anbefalingen på 45 dB i stedet benyttes stiger antallet af støjbelastede boliger markant, viser et notat fra Miljøstyrelsen, som Ingeniøren tidligere har fået aktindsigt i.

»Der bor ca. 57.000 mennesker i de to kommuner. Mht. Aalborg Lufthavn vil en støjkonsekvenszone ved 45 dB bevæge sig ind over Nørresundby, hvor der bor ca. 23.000 mennesker. Et forsigtigt skøn er, at mellem 4.000 og 10.000 boliger vil være støjbelastede fra flystøj ved en grænseværdi på 45 dB. Skønnet er behæftet med meget stor usikkerhed.«

For en Lnight-grænseværdi på 40 dB kan Miljøstyrelsen »ikke give noget kvalificeret bud på antallet af støjbelastede boliger«, men for natstøj langs Københavns Lufthavn kan det dog ses, at støjbelastningen er »betragtelig mindre« om natten end om dagen på grund af mindre flytrafik, fremgår det af notatet.

Info boks:

Ny grænseværdi for flystøj om natten

I dag skal støj fra flytrafikken overholde en grænseværdi ud fra en såkaldt Lden-beregning, der er et udtryk for støjniveauet over en hel dag (den står for 'day, evening, night'). Når Lden fra en given lufthavn udregnes, tillægges støjen 5 dB om aftenen fra 19-22 og 10 dB om natten fra 22-7 for at give et vægtet gennemsnit over 24 timer.

Der er imidlertid ikke en selvstændig grænseværdi for støj om natten, selvom nattestøjen indgår i Lden.

Derfor foreslår Miljøministeriet nu, at der indføres en såkaldt Lnight-grænseværdi. Lnight er et vægtet

gennemsnit for støjniveauet om natten fra 22-7 i et middeldøgn over de tre mest trafikerede måneder

om året.

Dermed skal regulering af lufthavne og andre flyvepladser fremover ske ved brug af begge grænseværdier, fremgår det af et udkast til et tillæg til 'Miljøstyrelsens vejledning om støj fra flyvepladser'.

Derudover kan indførelsen af Lnight have betydning for byplanlægning. I tillægget fremgår det, at »nye

boliger bør som udgangspunkt ikke lægges, hvor støjbelastningen i natperioden (Lnight) er over 47

dB. Hvor mange dB, som støjbelastningen må være, afhænger af, hvilket område der er tale om, som det

kan ses i tabellen herunder.

Arealanvendelse	Almenflyveplads	Lufthavn Flyvestation
Boligområder og støjfølsomme bygninger til offentlige formål (skoler, hospitaler, plejehjem o.l.)	37 dB	47 dB
Spredt bebyggelse i det åbne land	42 dB	52 dB (se note 1)
Liberale erhverv (hoteller, kontorer o.l.)	Ingen	Ingen
Rekreative områder med overnatning (sommerhuse, kolonihaver, campingpladser o.l.)	37 dB	42 dB
Andre rekreative områder uden overnatning	Ingen	Ingen

(Illustration: Miljøstyrelsen/Miljøministeriet)

Mvh Grundejerforeningen Ny Kastrup.

Brevdato	13-09-2022
Afsender	Rikke Hansen (rikke.gunderstofte@gmail.com)
Modtagere	Miljøministeriets Departement (mim@mim.dk)
Akttitel	Rikke Gunderstofte - Høringssvar: Bemærkninger til udkast til tillæg til Miljøstyrelsens vejledning om støj fra flyvepladser og udkast til miljøvurderingJournalnummer 2021-3576
Aktnummer	295
Identifikationsnummer	279237
Versionsnummer	1
Sagsnummer	2021 - 3576
Ansvarlig	Jesper Mogensen
Vedlagte dokumenter	Journalnummer 2021-3576 Høringssvar
Dokumenter uden PDF-version (ikke vedlagt)	
Udskrevet	04. nov 2022

Til: Miljøministeriets Departement (mim@mim.dk)
Cc: Jesper Mogensen (jem@mim.dk)
Fra: Rikke Hansen (rikke.gunderstofte@gmail.com)
Titel: Journalnummer 2021-3576
Sendt: 13-09-2022 09:11
Bilag: Høringssvar.docx;

Til rette vedkommende

Hermed fremsendes høringssvar jf. vedhæftede.

MVH

Rikke Gunderstofte
Nyvang Alle 13, 2770 Kastrup

Den 11. september 2022

Til Miljøministeriet

Ang.: Høring af udkast til tillæg til Miljøstyrelsens vejledning om støj fra flyvepladser og udkast til miljøvurdering

Gennem de seneste år har jeg som borger i Tårnby Kommune oplevet stor stigning i støj- og partikelforurening fra Københavns Lufthavn. Dette gælder både i dags- og nattetimerne, hver dag, hele året.

Derfor er jeg alvorligt bekymret og har en række indsigelser i forhold til grundlaget og miljøvurderingen for revidering af støjvejledningen. Jeg har også konkrete kommentarer til selve udkastet til den reviderede støjvejledning.

1. Mangelfuldt grundlag og miljøvurdering

1.1 Miljøstyrelsen bør følge WHO's standarder og bygge revisionen af støjvejledningen på nyeste viden

Den nuværende anbefaling fra verdenssundhedsorganisationen WHO er, at støjen Lden ikke overstiger 45 dB og at Lnight ikke overstiger 40db. I forhold til dette skriver man i udkastet til vejledningen, at man ikke på det foreliggende grundlag har fundet anledning til at ændre de danske vejledende grænseværdier for støj fra lufthavne.

»Det er Miljøstyrelsens opfattelse, at en samlet vurdering af grænseværdier for støj fra lufthavne må afvente flere forskeres undersøgelser af niveauet for grænseværdierne og mere entydige konklusioner« står der blandt andet.

Jeg opfordrer til, at man følger anbefalingerne fra WHO. Styrelsen refererer selv til de anbefalede grænseværdier fra WHO, som er det største specialiserede sundhedsagentur, og som baserer sine anbefalinger på den bedst tilgængelige forskning.

Endvidere skriver styrelsen, at den nuværende vejledning har behov for en »gennemgribende revision«, der tager højde for blandt andet ny viden om og metoder til beregning og kortlægning af støj fra flyvepladser.

Der findes ny viden på området, endog også fra danske forskere, som Miljøstyrelsen og myndighederne kunne inddrage. Professor Mette Sørensen har på vegne af Kræftens Bekæmpelse og RUC lavet et omfattende studie af sundhedskonsekvenser og sundhedsudgifter relateret til

trafikstøj¹. Og forskere på RUC har lavet et studie, der påviser en sammenhæng mellem støj og demens². Desuden skriver FN i en omfattende rapport, at urban støj er en overset sundhedsrisiko.³

På den baggrund opfordrer jeg til, at arbejdet med at revidere vejledningen udsættes til, at der forefindes et bedre forskningsmæssigt grundlag for fastsættelse af støjgrænser, og at Miljøstyrelsen og andre myndigheder proaktivt igangsætter undersøgelser, der kan afdække dette evt. ved at inddrage og høre relevante danske forskere.

1.2 Afvejning af hensynet til naboer og mulighederne for at drive samfundsmæssigt vigtige infrastrukturanlæg

”For lufthavne og flyvestationer vurderes det at være en hensigtsmæssig afvejning af hensynet til naboer og til mulighederne for at drive samfundsmæssigt vigtige infrastrukturanlæg som lufthavne og flyvestationer, at de vejledende grænseværdier er 10 dB højere [end WHO’s anbefalinger]”, skriver Miljøministeriet. Henvisningen til samfundsmæssigt vigtigt infrastruktur i tilfældet for Københavns lufthavn henføres til Luftfartsloven §57 stk. 2 nr 6 om CPHs forpligtelser til at sikre den nødvendige kapacitet med hensyn til afvikling af lufttrafik⁴. CPH’s egne tal angiver, at passagertilvæksten sker blandt transitpassagerer og ikke blandt de øvrige passagerer, hvilket derved ikke kan begrundes ud fra hensyn til vital dansk infrastruktur. CPH brander sig selv som nordisk hub for fragtflyvning, hvor særligt fragtflyvning ofte er med ældre fly og hvor der flyves om natten. At være nordisk hub for fragtflyvninger, mener jeg ikke kan kaldes vital infrastruktur med en bredere samfundsmæssig interesse.

2. Nuværende max støjgrænser for flyvninger om natten bør bevares som et supplement til Lnight

Ifølge udkastet skal grænsen for den maksimale støjbelastning i tidsrummet 22 til 07, Lamax, fjernes og erstattes af en grænse for den gennemsnitlige støjbelastning i tidsrummet, Lnight.

Den nuværende max grænse for natten er sat for at tage hensyn til beboere i området omkring lufthavne og flyvestationer. Det virker. I dag oplever jeg et markant fald i støjbelastningen omkring klokken 23, mens støjbelastningen stiger igen klokken 06. I vejledningen defineres natteperioden fra 22-07, hvor Københavns Lufthavn har fået en dispensation sådan at natteperiode er fra 23-06. Dette giver en stor ekstra støjbelastning for os naboer i forhold til de anbefalinger, der er i vejledningen. Der skrives flere gange i vejledningen og i miljøvurderingen, at ændringerne er for at skabe mere opmærksomhed på støj om natten. Hvis dette er hensigten, må dispensationen for Københavns Lufthavn frafaldes. Områderne omkring Københavns lufthavn er tæt bebygget, hvor

¹ <https://www.cancer.dk/nyheder/shhhh-stoej-maaske-mere-skadeligt-end-troet/>

² <https://ruc.dk/nyheder/ny-forskning-trafikstoej-oeger-risikoen-demens>

³ <https://www.smartcitiesdive.com/news/urban-noise-pollution-is-a-top-environmental-threat-un-report/619337/>

⁴ Side 6 i Masterplanen

der bor mange børnefamilier – for denne gruppe starter natten ikke kl 23. Undersøgelsen fra Kræftens Bekæmpelse viser, at støj fra lufthavne negativt påvirker børns indlæring og trivsel.

Med de nye regler kan grænsen på 80 dB overstiges, for eksempel med 90 dB eller 100 dB i kortere tidsrum. Det svarer til henholdsvis en fordobling og en firedobling ifølge Miljøstyrelsen. Hvis der er en lav støjbelastning resten af tiden, vil den gennemsnitlige belastning på trods af denne markante overskridelse af de nuværende grænser være inden for rammerne, hvis vejledningen revideres i henhold til udkastet.

Det anføres i udkastet til vejledningen, at indførelse af en ny indikator og tilhørende vejledende grænseværdier for støj i natperioden sker, fordi »LA_{max} ikke har vist sig som en velegnet indikator til beskrivelse af støjbelastningen om natten«. Dette er i udkastet anført uden belæg.

Det er angivet i udkastet, at det bør »tilstræbes«, at støjbelastningen ikke overstiger 80 dB. Dette foreslår jeg ændret til et konkret krav. Andre lufthavne i Europa har et forbud mod flytrafik om natten. Dette gælder bl.a. Hamborg og Frankfurt. *Jeg vil opfordre til, at myndighederne undersøger disse erfaringer med at forbyde og begrænse natflyvninger, og hvordan det kan overføres til Københavns lufthavn.*

Jeg foreslår, at den nuværende max grænse for støj om natten fastholdes som et krav, og at der derudover indføres L_{night}. Endvidere foreslår jeg, at natten for alle lufthavne i Danmark er 22-07.

Med venlig hilsen

Rikke Gunderstofte
Nyvang Alle 13
2770 Kastrup

Brevdato	12-09-2022
Afsender	es@es-daa.dk Sendt af Dan Banja: es@es-daa.dk
Modtagere	Miljøministeriets Departement (mim@mim.dk)
Akttitel	Erhvervsflyvningens Sammenslutning, ES, Dan Banja - Offentlig høring af udkast til tillæg til Miljøstyrelsens vejledning om støj fra flyvepladser samt udkast til miljøvurdering af tillægget J.nr. 2021 - 3576: ES 258-22.
Aktnummer	294
Identifikationsnummer	279152
Versionsnummer	1
Sagsnummer	2021 - 3576
Ansvarlig	Jesper Mogensen
Vedlagte dokumenter	Offentlig høring af udkast til tillæg til Miljøstyrelsens vejledning om støj fra flyvepladser samt udkast til miljøvurdering af tillægget J.nr. 2021 - 3576 ES 258-22.
Dokumenter uden PDF-version (ikke vedlagt)	
Udskrevet	04. nov 2022

Til: Miljøministeriets Departement (mim@mim.dk)
Cc: es@es-daa.dk (es@es-daa.dk)
Fra: es@es-daa.dk (es@es-daa.dk)
Titel: Offentlig høring af udkast til tillæg til Miljøstyrelsens vejledning om støj fra flyvepladser samt udkast til miljøvurdering af tillægget J.nr. 2021 - 3576: ES 258-22.
Sendt: 12-09-2022 22:29

ES 258-22

Erhvervsflyvningens Sammenslutning (ES) takker for muligheden for at deltage i denne høring over udkast til tillæg til Miljøstyrelsens vejledning om støj fra flyvepladser samt udkast til miljøvurdering af tillægget.

Det anføres bl.a. i høringsskrivelsen, at Miljøministeriet og Miljøstyrelsen i samarbejde med Trafikstyrelsen har arbejdet med en revision af Miljøstyrelsens vejledning om støj fra flyvepladser. Vejledningen er fra 1994 og har derfor behov for en gennemgribende revision, der tager højde for udviklingen i flytrafikken, ligesom der også er sket en løbende udvikling af viden om og metoder til beregning og kortlægning af støj fra flyvepladser.

Det noteres, at i dette tillæg til flystøjvejledningen anvendes betegnelsen flyveplads som en fælles betegnelse for alle typer flyvepladser, herunder almenflyvepladser, lufthavne, flyvestationer, helikopter-landingspladser etc., hvilket til dels afspejler definitionerne i Vejledningen af 1994.

ES bemærker imidlertid, at der i materialet sondres mellem store flyvepladser, større flyvepladser, mellemstore flyvepladser, almenflyvepladser, mindre almenflyvepladser, større lufthavne, mellemstore lufthavne, mindre lufthavne, helikopterlandingspladser og flyvestationer, samt at søflyvepladser ikke nævnes.

I henhold til godkendelser er det ikke ligegyldigt, hvilken kategori, som "flyvepladsen" har. Det ses bl.a. i dag og nat støjkravene.

Overgang til mere moderne måling- og beregningsmetode er en følge af den teknologiske udvikling, hvilket ES ikke kan have indvendinger imod.

Målemetoder er konkret viden, som ikke underlægges vurderinger.

I miljøvurderingsmaterialet, punkt 9.1.4 anføres en tilsyneladende subjektiv vurdering af, at støj fra almenflyvepladser i høj grad kan opleves generende; og måske mere generende end støj fra lufthavne, hvis støjniveauet ved boligen er det samme.

Et sådant udsagn har ikke noget med støjvurdering at gøre, men må være baseret på anden antagelse eller viden.

Spørgsmålet er så, hvilken "almenflyveplads" denne vurdering gælder?

Materialet mangler en klar definition af alle de forskellige flyvepladstyper, som omfattes og behandles.

En vurdering må ikke skulle baseres på en yderligere subjektiv vurdering af, hvad det er, som skal miljøvurderes.

Endvidere har det stor betydning for den enkelte flyveplads, at man ved, hvilken kategori, man er i.

ES kan af ovenstående grunde ikke tilslutte sig det udsendte materiale, som ikke er klar i definitionerne af, hvad det er, som skal vurderes og på hvilket grundlag.

ES anbefaler, at der udarbejdes og indsættes definitioner af alle de flyvepladstyper, som man ønsker, at vejledningen skal omfatte.

Ud fra det udsendte materiale skal der således udarbejdes definitioner med bl.a. flytypekategorier, antal årlige operationer m.m. for de i materialerne anvendte betegnelser for:

- Stor flyveplads.
- Mellemstor flyveplads.
- Større flyveplads.
- Almenflyveplads.
- Mindre almenflyveplads.
- Større lufthavn.
- Mellemstor lufthavn.
- Mindre lufthavn.
- Helikopterlandingsplads.
- Flyvestation.

- Søflyveplads (kun omtalt i Vejledningen af 1994).

ES har ikke yderligere bemærkninger.

Med venlig hilsen / Best Regards

Dan Banja

Oberstløjtnant / Lt. Colonel

Generalsekretær / Secretary-General

Vice chair ECOGAS & Member of GA.COM & CAS.COM

Blålersvej 51

DK-2990 Nivå

Mobil: +45 2480 2256

www.es-daa.dk



 Pas på miljøet - udskriv kun denne e-mail hvis det er nødvendigt.

 Only print this e-mail if necessary.

Brevdato	11-09-2022
Afsender	S Andersen (greniman@gmail.com)
Modtagere	Miljøministeriets Departement (mim@mim.dk)
Akttitel	Svend Andersen - Journalnummer 2021 - 3576
Aktnummer	292
Identifikationsnummer	277900
Versionsnummer	1
Sagsnummer	2021 - 3576
Ansvarlig	Jesper Mogensen
Vedlagte dokumenter	Journalnummer 2021 - 3576 Høringssvar
Dokumenter uden PDF-version (ikke vedlagt)	
Udskrevet	04. nov 2022

Til: Miljøministeriets Departement (mim@mim.dk)
Cc: Jesper Mogensen (jem@mim.dk)
Fra: S Andersen (greniman@gmail.com)
Titel: Journalnummer 2021 - 3576
Sendt: 11-09-2022 18:43
Bilag: Høringssvar.docx;

Til rette vedkommende

Hermed fremsendes høringssvar jf. vedhæftede.

Med venlig hilsen

Svend Andersen
Nyvang Alle 13, 2770 Kastrup

Den 11. september 2022

Til Miljøministeriet

Ang.: Høring af udkast til tillæg til Miljøstyrelsens vejledning om støj fra flyvepladser og udkast til miljøvurdering

Som borger i Tårnby Kommune har jeg de seneste år har oplevet en stor stigning i støj- og partikelforurening fra Københavns Lufthavn (CPH). Det gælder både om dagen og om natten, henover alle ugens dage, og henover hele året. Også når hedebløge gør det umuligt at sove med lukkede vinduer om natten.

På den baggrund har jeg en række alvorlige bekymringer og indsigelser i forhold til grundlaget og miljøvurderingen for revideringen af støjvejledningen samt konkrete kommentarer til selve udkastet til den reviderede støjvejledning.

1. Mangelfuldt grundlag og miljøvurdering

1.1 Miljøstyrelsen bør følge WHO's standarder og bygge revisionen af støjvejledningen på nyeste viden

Den nuværende anbefaling fra verdenssundhedsorganisationen WHO er, at støjen Lden ikke overstiger 45 dB og at Lnight ikke overstiger 40db. I forhold til dette skriver man i udkastet til vejledningen, at man ikke på det foreliggende grundlag har fundet anledning til at ændre de danske vejledende grænseværdier for støj fra lufthavne.

»Det er Miljøstyrelsens opfattelse, at en samlet vurdering af grænseværdier for støj fra lufthavne må afvente flere forskeres undersøgelser af niveauet for grænseværdierne og mere entydige konklusioner« står der blandt andet.

Jeg opfordrer til, at man følger anbefalingerne fra WHO. Styrelsen refererer selv til de anbefalede grænseværdier fra WHO, som er det største specialiserede sundhedsagentur, og som baserer sine anbefalinger på den bedst tilgængelige forskning.

Endvidere skriver styrelsen, at den nuværende vejledning har behov for en »gennemgribende revision«, der tager højde for blandt andet ny viden om og metoder til beregning og kortlægning af støj fra flyvepladser.

Der findes ny viden på området, endog også fra danske forskere, som Miljøstyrelsen og myndighederne kunne inddrage. Professor Mette Sørensen har på vegne af Kræftens Bekæmpelse og RUC lavet et omfattende studie af sundhedskonsekvenser og sundhedsudgifter relateret til

trafikstøj¹. Og forskere på RUC har lavet et studie, der påviser en sammenhæng mellem støj og demens². Desuden skriver FN i en omfattende rapport, at urban støj er en overset sundhedsrisiko.³

På den baggrund opfordrer jeg til, at arbejdet med at revidere vejledningen udsættes til, at der forefindes et bedre forskningsmæssigt grundlag for fastsættelse af støjgrænser, og at Miljøstyrelsen og andre myndigheder proaktivt igangsætter undersøgelser, der kan afdække dette evt. ved at inddrage og høre relevante danske forskere.

1.2 Afvejning af hensynet til naboer og mulighederne for at drive samfundsmæssigt vigtige infrastrukturanlæg

”For lufthavne og flyvestationer vurderes det at være en hensigtsmæssig afvejning af hensynet til naboer og til mulighederne for at drive samfundsmæssigt vigtige infrastrukturanlæg som lufthavne og flyvestationer, at de vejledende grænseværdier er 10 dB højere [end WHO’s anbefalinger]”, skriver Miljøministeriet. Henvisningen til samfundsmæssigt vigtigt infrastruktur i tilfældet for Københavns lufthavn henføres til Luftfartsloven §57 stk. 2 nr 6 om CPHs forpligtelser til at sikre den nødvendige kapacitet med hensyn til afvikling af lufttrafik⁴. CPH’s egne tal angiver, at passagertilvæksten sker blandt transitpassagerer og ikke blandt de øvrige passagerer, hvilket derved ikke kan begrundes ud fra hensyn til vital dansk infrastruktur. CPH brander sig selv som nordisk hub for fragtflyvning, hvor særligt fragtflyvning ofte er med ældre fly og hvor der flyves om natten. At være nordisk hub for fragtflyvninger, mener jeg ikke kan kaldes vital infrastruktur med en bredere samfundsmæssig interesse.

2. Nuværende max støjgrænser for flyvninger om natten bør bevares som et supplement til Lnight

Ifølge udkastet skal grænsen for den maksimale støjbelastning i tidsrummet 22 til 07, L_{max}, fjernes og erstattes af en grænse for den gennemsnitlige støjbelastning i tidsrummet, L_{night}.

Den nuværende max grænse for natten er sat for at tage hensyn til beboere i området omkring lufthavne og flyvestationer. Det virker. I dag oplever jeg et markant fald i støjbelastningen omkring klokken 23, mens støjbelastningen stiger igen klokken 06. I vejledningen defineres natteperioden fra 22-07, hvor Københavns Lufthavn har fået en dispensation sådan at natteperiode er fra 23-06. Dette giver en stor ekstra støjbelastning for os naboer i forhold til de anbefalinger, der er i vejledningen. Der skrives flere gange i vejledningen og i miljøvurderingen, at ændringerne er for at skabe mere opmærksomhed på støj om natten. Hvis dette er hensigten, må dispensationen for Københavns Lufthavn frafaldes. Områderne omkring Københavns lufthavn er tæt bebygget, hvor

¹ <https://www.cancer.dk/nyheder/shhhh-stoej-maaske-mere-skadeligt-end-troet/>

² <https://ruc.dk/nyheder/ny-forskning-trafikstoej-oeger-risikoen-demens>

³ <https://www.smartcitiesdive.com/news/urban-noise-pollution-is-a-top-environmental-threat-un-report/619337/>

⁴ Side 6 i Masterplanen

der bor mange børnefamilier – for denne gruppe starter natten ikke kl 23. Undersøgelsen fra Kræftens Bekæmpelse viser, at støj fra lufthavne negativt påvirker børns indlæring og trivsel.

Med de nye regler kan grænsen på 80 dB overstiges, for eksempel med 90 dB eller 100 dB i kortere tidsrum. Det svarer til henholdsvis en fordobling og en firedobling ifølge Miljøstyrelsen. Hvis der er en lav støjbelastning resten af tiden, vil den gennemsnitlige belastning på trods af denne markante overskridelse af de nuværende grænser være inden for rammerne, hvis vejledningen revideres i henhold til udkastet.

Det anføres i udkastet til vejledningen, at indførelse af en ny indikator og tilhørende vejledende grænseværdier for støj i natperioden sker, fordi »LA_{max} ikke har vist sig som en velegnet indikator til beskrivelse af støjbelastningen om natten«. Dette er i udkastet anført uden belæg.

Det er angivet i udkastet, at det bør »tilstræbes«, at støjbelastningen ikke overstiger 80 dB. Dette foreslår jeg ændret til et konkret krav. Andre lufthavne i Europa har et forbud mod flytrafik om natten. Dette gælder bl.a. Hamborg og Frankfurt. *Jeg vil opfordre til, at myndighederne undersøger disse erfaringer med at forbyde og begrænse natflyvninger, og hvordan det kan overføres til Københavns lufthavn.*

Jeg foreslår, at den nuværende max grænse for støj om natten fastholdes som et krav, og at der derudover indføres L_{night}. Endvidere foreslår jeg, at natten for alle lufthavne i Danmark er 22-07.

Med venlig hilsen

Svend Andersen
Nyvang Alle 13
2770 Kastrup

Brevdato	11-09-2022
Afsender	Kim Rasmussen (duehus147@waoomail.dk)
Modtagere	Jesper Mogensen (Sagsbehandler, Bæredygtigt miljø og produktion)
Akttitel	Støj fra Roskilde Lufthavn
Aktnummer	1
Identifikationsnummer	277998
Versionsnummer	1
Sagsnummer	2022 - 10291
Ansvarlig	Jesper Mogensen
Vedlagte dokumenter	Støj fra Roskilde Lufthavn
Dokumenter uden PDF-version (ikke vedlagt)	
Udskrevet	04. nov 2022

Til: Jesper Mogensen (jem@mim.dk)
Fra: Kim Rasmussen (duehus147@waoomail.dk)
Titel: Støj fra Roskilde Lufthavn
Sendt: 11-09-2022 08:25

Hej

Nu må det være på tide at få revurderet de forældet grænseværdierne for flystøj. Af en eller anden grund mener politikerne/Miljøstyrelsen KUN at det det er vejstøj der skal sættes ind for. På det danske vejnet er man godt igang med at udskifte den gamle vejbelægning til nye og mindre støjsvag vejbelægning derudover bliver der sat støj-skærme op og nedsat hastighed alt sammen for at dæmpe for støj og larm. Men med flystøj sker der INTET de har frit spil pga. af en gammel og udelige lov om hvor meget fly må larme. Må jeg minde jer om at støjkonsekvensområdet ved Roskilde Lufthavner MEGET større end ved Kastrup Lufthavn selvom der der mange flere større fly og tusindvis af starter og landinger. Roskilde Lufthavn er desværre hjemsted for skoleflyvning og som daglig terrorisere alle byerne omkring Roskilde Lufthavn NU må det være på tide der kommer en lov på især små fly at får sat (lyddæmpere) på det kan ikke være svært. I skal være velkomme til at besøge byerne omkring Roskilde Lufthavn for jeg tror ikke de som har lavet lovgivningen omkring flystøj har været der før.

Med venlig hilsen
Kim Rasmussen
Bødgers Vænge 20 Snoldelev
4621 Gadstrup

Brevdato	07-09-2022
Afsender	erth@forcetechnology.com Sendt af Erik Thysell: erth@forcetechnology.com
Modtagere	Jesper Mogensen (Sagsbehandler, Bæredygtigt miljø og produktion)
Akttitel	RE: Offentlig høring af udkast til tillæg til Miljøstyrelsens vejledning om støj fra flyvepladser samt udkast til miljøvurdering af tillægget.
Aktnummer	290
Identifikationsnummer	277714
Versionsnummer	1
Sagsnummer	2021 - 3576
Ansvarlig	Jesper Mogensen
Vedlagte dokumenter	RE Offentlig høring af udkast til tillæg til Miljøstyrelsens vejledning om støj fra flyvepladser samt udkast til miljøvurdering af tillægget. (MIM Id nr. 252734)
Dokumenter uden PDF- version (ikke vedlagt)	
Udskrevet	04. nov 2022

Til: Jesper Mogensen (jem@mim.dk)
Fra: erth@forcetechnology.com (erth@forcetechnology.com)
Titel: RE: Offentlig høring af udkast til tillæg til Miljøstyrelsens vejledning om støj fra flyvepladser samt udkast til miljøvurdering af tillægget.
E-mailtitel: RE: Offentlig høring af udkast til tillæg til Miljøstyrelsens vejledning om støj fra flyvepladser samt udkast til miljøvurdering af tillægget. (MIM Id nr.: 252734)
Sendt: 07-09-2022 09:29

Kære Jesper,

Jeg har kigget det igennem og synes det ser fint ud. Jeg har blot en enkel, meget lille, bemærkning:
I "Tillæg til vejledning om støj fra flyvepladser.pdf", Bilag 2.5 på side 42, står der at MTOM (maksimal startvægt) er vist i tabellen, hvilket den ikke er. Det stammer sikkert fra vores rapportudkast og er nok kommet med ved en fejl. Som jeg husker det indgik ikke MTOM i datagrundlaget vi havde tilgængeligt.

VH
Erik Thysell

From: Jesper Mogensen <jem@mim.dk>
Sent: 16. juli 2022 12:54
To: acsj@tbst.dk; jedi@tbst.dk; Erik Thysell <erth@forcetechnology.com>; Mette Frølund <MetFro@bpst.dk>; Mai Bjørn Nielsen <mbn@im.dk>; Per Bech <perbe@mst.dk>; bj@osc-mil.dk; fes-mil19@mil.dk
Subject: Vs: Offentlig høring af udkast til tillæg til Miljøstyrelsens vejledning om støj fra flyvepladser samt udkast til miljøvurdering af tillægget. (MIM Id nr.: 252734)

Kære alle

Udkast til tillæg til Miljøstyrelsens vejledning om støj fra flyvepladser samt miljøvurdering heraf er i går sendt i offentlig høring. Høringsmaterialet er sendt til jeres respektive myndigheder, så denne mail er blot en orientering herom.

Med venlig hilsen

Jesper Mogensen
Bæredygtigt miljø og produktion | Grøn velfærd
+45 2227 2513 | jem@mim.dk >

Miljøministeriet

Bæredygtigt miljø og produktion | Grøn velfærd | Slotsholmsgade 12 | DK 1216 København K | Tlf. +45 38 142 142 | mim@mim.dk | www.mim.dk

Til: Alle Kommuner (Kilde KL) (Distributionsliste), raadhuset-sikkerpost@esbjerg.dk (raadhuset-sikkerpost@esbjerg.dk), info@103.dk (info@103.dk), postkasse@advokatsamfundet.dk (postkasse@advokatsamfundet.dk), atvmil@atv.dk (atvmil@atv.dk), ac@ac.dk (ac@ac.dk), info@akustiknet.dk (info@akustiknet.dk), Ankestyrelsen (ast@ast.dk), AE - Arbejderbevægelsens Erhvervsråd (ae@ae.dk), mail@ameksperten.dk (mail@ameksperten.dk), Arbejdstilsynet (at@at.dk), info@abdk.dk (info@abdk.dk), Banedanmark@bane.dk (Banedanmark@bane.dk), BM Postkasse (BM@bm.dk), Styrelsen for Arbejdsmarked og Rekruttering (star@star.dk), kontakt@biologiforbundet.dk (kontakt@biologiforbundet.dk), Bolig- og Planstyrelsens hovedpostkasse (bpst@bpst.dk), bl@bl.dk (bl@bl.dk), info@byoghavn.dk (info@byoghavn.dk), sekretariat@historiskehuse.dk (sekretariat@historiskehuse.dk), info@byggesoc.dk (info@byggesoc.dk), info@bygherreforeningen.dk (info@bygherreforeningen.dk), Bygningsstyrelsen (bygst@bygst.dk), co@co-industri.dk (co@co-industri.dk), Centralorganisationernes Fællesudvalg (info@cfu-net.dk), cowi@cowi.com (cowi@cowi.com), kontakt@cph-udenudvidelse.dk (kontakt@cph-udenudvidelse.dk), per@cptest.dk (per@cptest.dk), danak@danak.dk (danak@danak.dk), mail@danishseafood.org (mail@danishseafood.org), Danmarks Fiskeriforening (mail (mail@dkfisk.dk), dif@dif.dk (dif@dif.dk), 'post@jaegerne.dk' (post@jaegerne.dk), info@landboudom.dk (info@landboudom.dk), info@dmjx.dk (info@dmjx.dk), Danmarks Naturfredningsforening (dn@dn.dk), Danske Rederier (info@danishshipping.dk), post@sportsfiskerforbundet.dk (post@sportsfiskerforbundet.dk), dst@dst.dk (dst@dst.dk), dtu@dtu.dk (dtu@dtu.dk), post@d-a-r.dk (post@d-a-r.dk), da@da.dk (da@da.dk), kontor@botaniskforening.dk (kontor@botaniskforening.dk), info@danskbyggeri.dk (info@danskbyggeri.dk), info@DCU.dk (info@DCU.dk), post@cyklistforbundet.dk (post@cyklistforbundet.dk), info@danskenergi.dk (info@danskenergi.dk),

info@danskerhverv.dk (info@danskerhverv.dk), info@danskerhvervsfremme.dk (info@danskerhvervsfremme.dk), drc@drc.ngo (drc@drc.ngo), danskgartneri@danskgartneri.dk (danskgartneri@danskgartneri.dk), di@di.dk (di@di.dk), dj@journalistforbundet.dk (dj@journalistforbundet.dk), dkf@kano-kajak.dk (dkf@kano-kajak.dk), metal@danskmetal.dk (metal@danskmetal.dk), info@danskmiljoteknologi.dk (info@danskmiljoteknologi.dk), dof@dof.dk (dof@dof.dk), formand@retspolitik.dk (formand@retspolitik.dk), Dansk Røde Kors (info@rodekors.dk), ds@sejlsport.dk (ds@sejlsport.dk), 'info@skovforeningen.dk' (info@skovforeningen.dk), info@skytteunion.dk (info@skytteunion.dk), dsf@sportsdykning.dk (dsf@sportsdykning.dk), dansk.standard@ds.dk (dansk.standard@ds.dk), dtl@dtl.eu (dtl@dtl.eu), mail@danskeadvokater.dk (mail@danskeadvokater.dk), danskehavne@danskehavne.dk (danskehavne@danskehavne.dk), info@danskemaritime.dk (info@danskemaritime.dk), mail@danskemedier.dk (mail@danskemedier.dk), Danske Regioner (regioner@regioner.dk), info@danskesvineproducenter.dk (info@danskesvineproducenter.dk), info@danskevv.dk (info@danskevv.dk), dtl@dtl.eu (dtl@dtl.eu), Datatilsynet (dt@datatilsynet.dk), dca@au.dk (dca@au.dk), dce@au.dk (dce@au.dk), dsk@dsk.dk (dsk@dsk.dk), ddd@ddd.dk (ddd@ddd.dk), jnl@lf.dk (jnl@lf.dk), Det Økologiske Råd og Selskab (info@ecocouncil.dk), info@dgi.dk (info@dgi.dk), FM Digitaliseringsstyrelsen (digst@digst.dk), post@dk4.dk (post@dk4.dk), info@dk-akustik.dk (info@dk-akustik.dk), dr.dk@dr.dk (dr.dk@dr.dk), info@drivkraftdanmark.dk (info@drivkraftdanmark.dk), db@dyrenesbeskyttelse.dk (db@dyrenesbeskyttelse.dk), efkm@efkm.dk (efkm@efkm.dk), Energistyrelsens officielle postkasse (ENS@ENS.DK), 1-DEP Erhvervs- og Vækstministeriets officielle postkasse (em@em.dk), Erhvervsstyrelsen (erst@erst.dk), miljoluft@eurofins.dk (miljoluft@eurofins.dk), Faglig Fælles Forbund 3F (3f@3f.dk), Finansministeriets postkasse (fm@fm.dk), mail@finansdanmark.dk (mail@finansdanmark.dk), fbr@fbr.dk (fbr@fbr.dk), info@forcetechnology.dk (info@forcetechnology.dk), post@fabnet.dk (post@fabnet.dk), midtjyllandvest@fredningsnaevn.dk (midtjyllandvest@fredningsnaevn.dk), info@flidhavne.dk (info@flidhavne.dk), fri@frinet.dk (fri@frinet.dk), fas@dadl.dk (fas@dadl.dk), FES (fes@mil.dk), Forsvarsministeriet (fmn@fmn.dk), fr@friluftsraadet.dk (fr@friluftsraadet.dk), GST - Geodatastyrelsens hovedpostkasse (GST@gst.dk), Greennetwork (info@greennetwork.dk), info@greenpowerdenmark.dk (info@greenpowerdenmark.dk), 'info.dk@greenpeace.org' (info.dk@greenpeace.org), info@gts-net.dk (info@gts-net.dk), Indenrigs- og Boligministeriet (im@im.dk), ida@ida.dk (ida@ida.dk), Info@humanrights.dk (Info@humanrights.dk), itd@itd.dk (itd@itd.dk), Nick Hækkerup (jm@jm.dk), tv@tvkobenhavn.dk (tv@tvkobenhavn.dk), Ligestillings- og Kirkeministeriet (km@km.dk), kl@kl.dk (kl@kl.dk), info@kolonihave.dk (info@kolonihave.dk), kl@kl.dk (kl@kl.dk), 1 - KFST Officiel hovedpostkasse (kfst@kfst.dk), kora@kora.dk (kora@kora.dk), KDI - Naturstyrelsen (kdi@kyst.dk), ku@ku.dk (ku@ku.dk), Kunder & Kommunikation (KOMMUNIKATION@lbst.dk), mail@landdistrikterne.dk (mail@landdistrikterne.dk), arkitektsteenkjær@hotmail.com (arkitektsteenkjær@hotmail.com), Ankestyrelsen (ast@ast.dk), copenhagen@lr.org (copenhagen@lr.org), Lægeforeningen (dadl@dadl.dk), info@moe.dk (info@moe.dk), nmkn@nmkn.dk (nmkn@nmkn.dk), nst@nst.dk (nst@nst.dk), NIRAS Firma (NIRAS@NIRAS.DK), noah@noah.dk (noah@noah.dk), ouh.dir@rsyd.dk (ouh.dir@rsyd.dk), sekretariat@parcelhus.dk (sekretariat@parcelhus.dk), info@ramboll.com (info@ramboll.com), Danske Rederier (info@danishshipping.dk), REGIONH@REGIONH.DK (REGIONH@REGIONH.DK), kontakt@regionmidtjylland.dk (kontakt@regionmidtjylland.dk), REGION@RN.DK (REGION@RN.DK), regionsjaelland@regionsjaelland.dk (regionsjaelland@regionsjaelland.dk), kontakt@rsyd.dk (kontakt@rsyd.dk), info@rigsrevisionen.dk (info@rigsrevisionen.dk), ruc@ruc.dk (ruc@ruc.dk), info@baeredygtigtrafik.dk (info@baeredygtigtrafik.dk), info@sikkertrafik.dk (info@sikkertrafik.dk), info@badesikkerhed.dk (info@badesikkerhed.dk), stig@sh-akustik.dk (stig@sh-akustik.dk), Morten Bødskov (skm@skm.dk), sl@sl.ku.dk (sl@sl.ku.dk), SLKS hovedpostkasse (post@slks.dk), sbi@sbi.aau.dk (sbi@sbi.aau.dk), Mette Frederiksen (stm@stm.dk), tom@fuglevig.eu (tom@fuglevig.eu), UFM FP SFU - Styrelsen for Forskning og Uddannelse (sfu@ufm.dk), Sundhedsministeriet (sum@sum.dk), Sundhedsstyrelsen (ssst@ssst.dk), info@sweco.dk (info@sweco.dk), sdu@sdu.dk (sdu@sdu.dk), Søfartsstyrelsen Hovedpostkasse (SFS@dma.dk), tekno@tekno.dk (tekno@tekno.dk), info@teknologisk.dk (info@teknologisk.dk), jorgen.tornhoj.christensen@mail.tele.dk (jorgen.tornhoj.christensen@mail.tele.dk), Styrelse: Trafikstyrelsen (info@trafikstyrelsen.dk), Benny Engelbrecht (trm@trm.dk), info@trolle-law.dk (info@trolle-law.dk), redaktion@tv2bornholm.dk (redaktion@tv2bornholm.dk), tv2@tv2.dk (tv2@tv2.dk), redaktionen@tv2fyn.dk (redaktionen@tv2fyn.dk), TV 2 Lorry - Redaktionen (redaktion@tv2lorry.dk), tv2nord@tv2nord.dk (tv2nord@tv2nord.dk), redaktion@tveast.dk (redaktion@tveast.dk), redaktion@tv2oj.dk (redaktion@tv2oj.dk), tv3@viasat.dk (tv3@viasat.dk), redaktionen@tvmidtvest.dk (redaktionen@tvmidtvest.dk), tvsyd@tvsyd.dk (tvsyd@tvsyd.dk), Udenrigsministeriet (um@um.dk), Mattias Tesfaye (uim@uim.dk), vd@vd.dk (vd@vd.dk), SEGES (info@seges.dk), vm@vmacoustics.dk (vm@vmacoustics.dk), wwf@wwf.dk (wwf@wwf.dk), info@orsted.dk (info@orsted.dk), aau@aau.dk (aau@aau.dk), au@au.dk (au@au.dk), AarhusUniversitetshospital@auh.rm.dk (AarhusUniversitetshospital@auh.rm.dk), dulfu@motorflyvning.dk (dulfu@motorflyvning.dk), dsvu@dsvu.net (dsvu@dsvu.net), info@motorflyvning.dk (info@motorflyvning.dk), dfu@dfu.dk (dfu@dfu.dk), Info@dansk-luftfart.dk (Info@dansk-luftfart.dk), dbta@dbta.dk (dbta@dbta.dk), dtl@dtl.eu (dtl@dtl.eu), es@es-daa.dk (es@es-daa.dk), kda@kda.dk (kda@kda.dk), naviair@naviair.dk (naviair@naviair.dk), fly@seaplanes.dk (fly@seaplanes.dk), info@modelflyvning.dk (info@modelflyvning.dk), info@aal.dk (info@aal.dk), aro@aar.dk (aro@aar.dk), cat@aircat.dk (cat@aircat.dk), info@bll.dk (info@bll.dk), ekrn@trafikstyrelsen.dk (ekrn@trafikstyrelsen.dk), al@aastrupgaard.eu (al@aastrupgaard.eu), toftair@mail.dk (toftair@mail.dk), ebj@esbjergairport.dk (ebj@esbjergairport.dk), grenaaflyveplads@gmail.com (grenaaflyveplads@gmail.com), info@ekgh.dk (info@ekgh.dk), info@hca-airport.dk (info@hca-airport.dk), ekhg@ekhg.dk (ekhg@ekhg.dk), kair@kair.dk (kair@kair.dk), afis@ekvd.dk (afis@ekvd.dk),

peer.borglund@cph.dk (peer.borglund@cph.dk), hamo@lolland.dk (hamo@lolland.dk), mail@krp.dk (mail@krp.dk), mit@mit.gl (mit@mit.gl), kontakt@flyvecenter.dk (kontakt@flyvecenter.dk), rkebriefing@cph.dk (rkebriefing@cph.dk), sindal-airport@mail.tele.dk (sindal-airport@mail.tele.dk), webmaster@eksv.dk (webmaster@eksv.dk), ekvj@ekvj.eu (ekvj@ekvj.eu), post@sonderborg-lufthavn.dk (post@sonderborg-lufthavn.dk), fae@fae.fo (fae@fae.fo), ekvb@ekvb.dk (ekvb@ekvb.dk)

Fra: Jesper Mogensen (jem@mim.dk)

Titel: Offentlig høring af udkast til tillæg til Miljøstyrelsens vejledning om støj fra flyvepladser samt udkast til miljøvurdering af tillægget.

Sendt: 15-07-2022 15:56

Hermed sendes udkast til tillæg til Miljøstyrelsens vejledning om støj fra flyvepladser samt udkast til miljøvurdering af tillægget i ekstern høring.

Miljøministeriet skal venligst anmode om at modtage eventuelle høringssvar senest 16. september 2022.

Høringssvar bedes sendt til Miljøministeriet, mim@mim.dk med c.c. til Jesper Mogensen, jem@mim.dk med angivelse af journalnummer 2021 - 3576. Høringsmaterialet kan tillige tilgås på Høringsportalen her:

<https://hoeringsportalen.dk/Hearing/Details/66661>

Bemærk, at der i tillæggets afsnit 6 er beskrevet vejledende retningslinjer for overgang til nye beregningsmetoder mm.

Med venlig hilsen

Jesper Mogensen

Bæredygtigt miljø og produktion | Grøn velfærd

+45 2227 2513 | jem@mim.dk >

Miljøministeriet

Bæredygtigt miljø og produktion | Grøn velfærd | Slotsholmsgade 12 | DK 1216 København K | Tlf. +45 38 142 142 | mim@mim.dk | www.mim.dk

Brevdato	05-09-2022
Afsender	Johan Galster (jogals@kk.dk)
Modtagere	Miljøministeriets Departement (mim@mim.dk); Jesper Mogensen (Sagsbehandler, Bæredygtigt miljø og produktion)
Akttitel	Københavns Kommune, Johan Galster - udkast til tillæg til Miljøstyrelsens vejledning om støj fra flyvepladser samt udkast til miljøvurdering af tillægget., høringssvar Københavns kommune, Miljømyndighed
Aktnummer	287
Identifikationsnummer	273522
Versionsnummer	1
Sagsnummer	2021 - 3576
Ansvarlig	Jesper Mogensen
Vedlagte dokumenter	udkast til tillæg til Miljøstyrelsens vejledning om støj fra flyvepladser samt udkast til miljøvurdering af tillægget. (MIM Id nr. 251070), høringssvar Københavns kommune, Miljømyndighed
Dokumenter uden PDF-version (ikke vedlagt)	
Udskrevet	04. nov 2022

Til: Miljøministeriets Departement (mim@mim.dk), Jesper Mogensen (jem@mim.dk)
Cc: Rasmus Rune Burmeister (CR96@kk.dk), Marina Beske Andersen (AL6D@kk.dk)
Fra: Johan Galster (jogals@kk.dk)
Titel: udkast til tillæg til Miljøstyrelsens vejledning om støj fra flyvepladser samt udkast til miljøvurdering af tillægget., høringssvar Københavns kommune, Miljømyndighed
E-mailtitel: udkast til tillæg til Miljøstyrelsens vejledning om støj fra flyvepladser samt udkast til miljøvurdering af tillægget. (MIM Id nr.: 251070), høringssvar Københavns kommune, Miljømyndighed
Sendt: 05-09-2022 07:29

Til Miljøstyrelsen

Miljøstyrelsen har med mail af 15. juli 2022 fremsendt høringsudgave ver. 2022-07-12 til et tillæg af Miljøstyrelsens vejledning om støj fra flyvepladser fra 1994.

Miljømyndigheden i Københavns Kommune takker for mulighed for at komme med høringssvar.

Her følger Miljømyndigheden i Københavns Kommunes bemærkninger til høringen.

Miljømyndigheden i Københavns Kommune sender eget høringssvar til MST. Svaret vil primært indeholde følgende, som KTC kan tilslutte sig i fælles høringssvar eller som Miljømyndigheden i Københavns Kommune kan stå inde for selv.

Miljømyndigheden i Københavns Kommune bifalder, at Miljøstyrelsen udarbejder en opdateret flystøjvejledning, som tager højde for nyere beregningsmetoder, og som har vejledende grænseværdier for nattestøj fra flyvepladser. Det fremsendte udkast Ver. 2022-07-12 fremstår som et tillæg til Miljøstyrelsens vejledning fra 1994.

Miljømyndigheden i Københavns Kommune vil opfordre til at den opdaterede udgave udformes, hvis ikke som en ny vejledning, så i det mindste som et opsamlende tillæg, der inkluderer og erstatter de øvrige tillæg til flystøjvejledningen, som Miljøstyrelsen har udfærdiget siden 1994. Formålet med dette er at sikre, at gældende grænseværdier og vejledninger samlet i et dokument.

Miljøstyrelsens vejlednings vurdering af flystøjs genevirkning er især baseret på EUs vurdering 2004, men ikke på de nyere støjretningslinier fra WHO fra 2018.

WHO kommer frem til en anbefalet støjgrænseværdi for døgnet L_{DEN} på 45 dB for lufthavne, mens EU og

Miljøstyrelsen kommer frem til 55 dB. Miljøstyrelsens vejledende L_{DEN} er baseret på Rambølls

miljøvurderingsrapport, hvis vurdering atter er baseret på en artikel fra en enkelt forsker ved SINTEF. Denne rapport er særdeles kritisk overfor WHO's metode og resultat, men står tilsyneladende meget ene med sin kritik af WHO. SINTEF kommer til en anbefalet L_{DEN} på 53 dB. I overensstemmelse med Rambøll og uden begrundelse af valget, fastholder Miljøstyrelsen dog den nugældende L_{DEN} på 55 dB.

For at grænseværdien på 55 dB ikke ubegrundet er fastsat højere end det videnskabelige og faglige belæg for flystøjens indvirkning på mennesker, vurderer miljømyndigheden i Københavns Kommune, at der er behov for at Miljøstyrelsen begrunder forudsætningerne.

Miljøstyrelsen anbefales at forholde sig til følgende:

- Har WHO eller SINTEF ret i sin vurdering af genevirkningen af flystøj?
- Hvad er de økonomiske og helbredsmæssige konsekvenser af at vælge en L_{DEN} på 45, 53 eller 55 dB?
- Hvis Miljøstyrelsen vælger at følge SINTEFs kritik af WHO's vejledende støjgrænser, hvorfor vælger Miljøstyrelsen så at fravige SINTEFs anbefalede værdi på 53 dB og vælge en højere værdi, som vil have helbredsmæssige negative virkninger for de omkringboende? Er det i overensstemmelse med Miljøministeriets forsigtighedsprincip at vælge en højere grænseværdi for støj fremfor en lavere?

Derudover er det vigtigt for Miljømyndigheden i Københavns Kommune at gøre opmærksom på, at der er en generel udfordring ved fastsættelse af grænseværdier for flystøj: I den foreliggende metode tages udgangspunkt i genepåvirkningen af enkeltboliger og ikke i en objektiv metode, som vægter genepåvirkningen højere, når mange boliger udsættes.

Ved fastlæggelse af grænseværdier for støj omkring flyvepladser og lignende bør antallet af personer, som bor inden for støjkonturen for den pågældende grænseværdi tages i betragtning og indgå i metoden. Flystøj ved f.eks. 55 dB har således færre skade- og genevirkninger på individer i et område med spredt beboelse end i et tæt beboet byområde, hvor antallet af individer som støjudsættes, er højere.

Miljømyndigheden i Københavns Kommune opfordrer til at de vejledende grænseværdier fremover får et tillæg som angiver en metode, som tager stilling til befolkningstætheden ved flystøj på over 45 dB, således at jo flere boliger som påvirkes, desto skrappe krav skal som udgangspunkt gælde.

Flystøj påvirker flere kommuner:

I planloven 2004 skulle der i regionplaner tages stilling til placeringen af større flyvepladser og støjpåvirkningen herfra.

Med bortfald af planlovens kapitel 3 om regionplaner, sker denne vurdering ikke længere:

I dag er det den enkelte kommune, som varetager sådanne hensyn, hvorfor der kun sker en kommunalpolitisk vurdering af belastningen, ikke en overordnet samfundsmæssig eller regional vurdering.

Københavns Kommune noterer, at det foreliggende udkast til flystøjvejledning ikke forholder sig til dette problem.

Med venlig hilsen

Johan Galster
Akademiingeniør
Virksomheder og Byliv

KØBENHAVNS KOMMUNE
Teknik- og Miljøforvaltningen
Bygge-, Parkerings- og Miljømyndighed

Njalsgade 13, 1
Postboks 380
2300 København S

Telefon 3366 3304
Mobil 2630 0648
E-mail jogals@kk.dk
Web www.kk.dk

Fra: Jesper Mogensen <jem@mim.dk>

Sendt: 15. juli 2022 15:57

Til: Albertslund Kommune <Albertslund@albertslund.dk>; Allerød Kommune <kommunen@alleroed.dk>; Assens Kommune <assens@assens.dk>; Ballerup Kommune <balkom@balk.dk>; Billund Kommune <kommunen@billund.dk>; Bornholms Regionskommune <post@brk.dk>; Brøndby Kommune <brondby@brondby.dk>; Brønderslev Kommune <raadhus@99454545.dk>; Dragør Kommune <Dragoer@dragoer.dk>; Egedal Kommune <kommune@egekom.dk>; Fanø Kommune <raadhuset@fanoe.dk>; Favrskov Kommune <favrskov@favrskov.dk>; Fredensborg Kommune <fredensborg@fredensborg.dk>; Fredericia Kommune <kommunen@fredericia.dk>; Frederiksberg Kommune <raadhuset@frederiksberg.dk>; Frederikshavn Kommune <post@frederikshavn.dk>; epost <epost@frederikssund.dk>; Furesø Kommune <furesoe@furesoe.dk>; Faaborg-Midtfyn Kommune <fmk@faaborgmidtyn.dk>; Gentofte Kommune <gentofte@gentofte.dk>; Gladsaxe Kommune <kommunen@gladsaxe.dk>; Glostrup Kommune <glostrupkommune@glostrup.dk>; raadhus <raadhus@greve.dk>; Gribskov Kommune <borgerservice@gribskov.dk>; kommunen <kommunen@guldborgsund.dk>; Haderslev Kommune <post@haderslev.dk>; Halsnæs Kommune <mail@halsnaes.dk>; Hedensted Kommune <mail@hedensted.dk>; Helsingør Kommune <mail@helsingor.dk>; Herlev Kommune <info@herlev.dk>; Herning Kommune <kommunen@herning.dk>; Hillerød Kommune <hillerod@hillerod.dk>; Hjørring Kommune <hjoerring@hjoerring.dk>; post <post@holb.dk>; Horsens Kommune <horsens.kommune@horsens.dk>; Hvidovre Kommune <hvidovre@hvidovre.dk>; Høje-Taastrup Kommune <kommune@htk.dk>; Hørsholm Kommune <kommunen@horsholm.dk>; Ikast-Brande Kommune <post@ikast-brande.dk>; Ishøj Kommune <ishojkommune@ishoj.dk>; Jammerbugt Kommune <raadhus@jammerbugt.dk>; Kalundborg <kalundborg@kalundborg.dk>; Kerteminde Kommune <kommune@kerteminde.dk>; Kolding Kommune <kommunen@kolding.dk>; kommunen@holstebro.dk; Borgerservice <Borgerservice@kk.dk>; raadhus <raadhus@koege.dk>; Langeland Kommune (kontaktpersoner <post@langelandkommune.dk>; post <post@lejre.dk>; Lemvig Kommune <lemvig.kommune@lemvig.dk>; Lolland Kommune <lolland@lolland.dk>; Lyngby Kommune <lyngby@ltk.dk>; Læso Kommune <kommunen@laesoe.dk>; Mariager Kommune <raadhus@mariagerfjord.dk>; Middelfart Kommune <middelfart@middelfart.dk>; Morsø Kommune <kommunen@morsoe.dk>; Norddjurs Kommune <norddjurs@norddjurs.dk>; post <post@nordfynskommune.dk>; Nyborg Kommune <kommune@nyborg.dk>; naestved <naestved@naestved.dk>; Odder Kommune <odder.kommune@odder.dk>; Odense Kommune <odense@odense.dk>; kommune <kommune@odsherred.dk>; Randers Kommune <randerskommune@randers.dk>; Rebild Kommune <raadhus@rebuild.dk>; Ringkøbing-Skjern Kommune <post@rksk.dk>; ringsted <ringsted@ringsted.dk>; kommunen <kommunen@roskilde.dk>; Rudersdal Kommune <rudersdal@rudersdal.dk>; Rødovre Kommune <rk@rk.dk>; Samsø Kommune <kommune@samsoe.dk>; Silkeborg Kommune <kommunen@silkeborg.dk>; Skanderborg Kommune <skanderborg.kommune@skanderborg.dk>; Skive kommune - Skive Kommune <sk@skivekommune.dk>; Slagelse <slagelse@slagelse.dk>; kommune <kommune@solrod.dk>; soroekom <soroekom@soroe.dk>; stevns <stevns@stevns.dk>; Struer Kommune <struer@struer.dk>; Svendborg Kommune <svendborg@svendborg.dk>; Syddjurs Kommune <syddjurs@syddjurs.dk>; Sønderborg Kommune <vand-natur@sonderborg.dk>; thistedkommune@thisted.dk; Tønder Kommune <toender@toender.dk>; Tårnby Kommune <kommunen@taarnby.dk>; Vallensbæk Kommune <kommune@vallensbaek.dk>; Varde Kommune

<vardekommune@varde.dk>; Vejen Kommune <post@vejen.dk>; Vejle Kommune <post@vejle.dk>; Vesthimmerland kommune <post@vesthimmerland.dk>; Viborg Kommune <viborg@viborg.dk>; post <post@vordingborg.dk>; Ærø Kommune <post@aeroekommune.dk>; Aabenraa Kommune <post@aabenraa.dk>; Aalborg Kommune <aalborg@aalborg.dk>; Aarhus Kommune <post@aarhus.dk>; raadhuset-sikkerpost@esbjerg.dk; info@103.dk; postkasse@advokatsamfundet.dk; atvmil@atv.dk; ac@ac.dk; info@akustiknet.dk; Ankestyrelsen <ast@ast.dk>; AE - Arbejderbevægelsens Erhvervsråd <ae@ae.dk>; mail@ameksperten.dk; Arbejdstilsynet <at@at.dk>; info@abdk.dk; Banedanmark@bane.dk; BM Postkasse <BM@bm.dk>; Styrelsen for Arbejdsmarked og Rekruttering <star@star.dk>; kontakt@biologiforbundet.dk; Bolig- og Planstyrelsens hovedpostkasse <bpst@bpst.dk>; bl@bl.dk; info@byoghavn.dk; sekretariat@historiskehuse.dk; info@byggesoc.dk; info@bygherreforeningen.dk; Bygningsstyrelsen <bygst@bygst.dk>; co@co-industri.dk; Centralorganisationernes Fællesudvalg <info@cfu-net.dk>; cowi@cowi.com; kontakt@cph-udenudvidelse.dk; per@cptest.dk; danak@danak.dk; mail@danishseafood.org; Danmarks Fiskeriforening (mail <mail@dkfisk.dk>; dif@dif.dk; 'post@jaegerne.dk' <post@jaegerne.dk>; info@landboudom.dk; info@dmjx.dk; Danmarks Naturfredningsforening <dn@dn.dk>; Danske Rederier <info@danishshipping.dk>; post@sportsfiskerforbundet.dk; dst@dst.dk; dtu@dtu.dk; post@d-a-r.dk; da@da.dk; kontor@botaniskforening.dk; info@danskbyggeri.dk; info@DCU.dk; post@cyklistforbundet.dk; info@danskenergi.dk; info@danskerhverv.dk; info@danskerhvervsfremme.dk; drc@drc.ngo; danskgartneri@danskgartneri.dk; di@di.dk; dj@journalistforbundet.dk; dkf@kano-kajak.dk; metal@danskmetal.dk; info@danskmiljoteknologi.dk; dof@dof.dk; formand@retspolitik.dk; Dansk Røde Kors <info@rodekors.dk>; ds@sejlsport.dk; 'info@skovforeningen.dk' <info@skovforeningen.dk>; info@skytteunion.dk; dsf@sportsdykning.dk; dansk.standard@ds.dk; dtl@dtl.eu; mail@danskeadvokater.dk; danskehavne@danskehavne.dk; info@danskemaritime.dk; mail@danskemedier.dk; Danske Regioner <regioner@regioner.dk>; info@danskesvineproducenter.dk; info@danskevv.dk; dtl@dtl.eu; Datatilsynet <dt@datatilsynet.dk>; dca@au.dk; dce@au.dk; ds@ds.dk; ddd@ddd.dk; jnl@lf.dk; Det Økologiske Råd og Selskab <info@ecocouncil.dk>; info@dgi.dk; FM Digitaliseringsstyrelsen <digst@digst.dk>; post@dk4.dk; info@dk-akustik.dk; dr.dk@dr.dk; info@drivkraftdanmark.dk; db@dyrenesbeskyttelse.dk; efkm@efkm.dk; Energistyrelsens officielle postkasse <ENS@ENS.DK>; 1-DEP Erhvervs- og Vækstministeriets officielle postkasse <em@em.dk>; Erhvervsstyrelsen <erst@erst.dk>; miljoluft@eurofins.dk; Faglig Fælles Forbund 3F <3f@3f.dk>; Finansministeriets postkasse <fm@fm.dk>; mail@finansdanmark.dk; fbr@fbr.dk; info@forcetechnology.dk; post@fabnet.dk; midtjyllandvest@fredningsnaevn.dk; info@flidhavne.dk; fri@frinet.dk; fas@dadl.dk; FES <fes@mil.dk>; Forsvarsministeriet <fmn@fmn.dk>; fr@friluftsraadet.dk; GST - Geodatastyrelsens hovedpostkasse <GST@gst.dk>; Greennetwork <info@greennetwork.dk>; info@greenpowerdenmark.dk; 'info.dk@greenpeace.org' <info.dk@greenpeace.org>; info@gts-net.dk; Indenrigs- og Boligministeriet <im@im.dk>; ida@ida.dk; info@humanrights.dk; itd@itd.dk; Nick Hækkerup <jm@jm.dk>; tv@tvkobenhavn.dk; Ligestillings- og Kirkeministeriet <km@km.dk>; kl@kl.dk; info@kolonihave.dk; kl@kl.dk; 1 - KFST Officiel hovedpostkasse <kfst@kfst.dk>; kora@kora.dk; KDI - Naturstyrelsen <kdi@kyst.dk>; ku@ku.dk; Kunder & Kommunikation <KOMMUNIKATION@lbst.dk>; mail@landdistrikterne.dk; arkitektsteenjaer@hotmail.com; Ankestyrelsen <ast@ast.dk>; copenhagen@lr.org; Lægeforeningen <dadl@dadl.dk>; info@moe.dk; nmkn@nmkn.dk; nst@nst.dk; NIRAS Firma <NIRAS@NIRAS.DK>; noah@noah.dk; ouh.dir@rsyd.dk; sekretariat@parcelhus.dk; info@ramboll.com; Danske Rederier <info@danishshipping.dk>; REGIONH@REGIONH.DK; kontakt@regionmidtjylland.dk; REGION@RN.DK; regionsjaelland@regionsjaelland.dk; kontakt@rsyd.dk; info@rigsrevisionen.dk; ruc@ruc.dk; info@baeredygtigtrafik.dk; info@sikkertrafik.dk; info@badesikkerhed.dk; stig@sh-akustik.dk; Morten Bødskov <skm@skm.dk>; sl@sl.ku.dk; SLKS hovedpostkasse <post@slks.dk>; sbi@sbi.aau.dk; Mette Frederiksen <stm@stm.dk>; tom@fuglevig.eu; UFM FP SFU - Styrelsen for Forskning og Uddannelse <sfu@ufm.dk>; Sundhedsministeriet <sum@sum.dk>; Sundhedsstyrelsen <sst@sst.dk>; info@sweco.dk; sdu@sdu.dk; Søfartsstyrelsen Hovedpostkasse <SFS@dma.dk>; tekno@tekno.dk; info@teknologisk.dk; jorgen.tornhoj.christensen@mail.tele.dk; Styrelse: Trafikstyrelsen <info@trafikstyrelsen.dk>; Benny Engelbrecht <trm@trm.dk>; info@trolle-law.dk; redaktion@tv2bornholm.dk; tv2@tv2.dk; redaktionen@tv2fyn.dk; TV 2 Lorry - Redaktionen <redaktion@tv2lorry.dk>; tv2nord@tv2nord.dk; redaktion@tveast.dk; redaktion@tv2oj.dk; tv3@viasat.dk; redaktionen@tvmidtvest.dk; tvsyd@tvsyd.dk; Udenrigsministeriet <um@um.dk>; Mattias Tesfaye <uim@uim.dk>; vd@vd.dk; SEGES <info@seges.dk>; vm@vmacoustics.dk; wwf@wwf.dk; info@orsted.dk; aa@aa.dk; au@au.dk; AarhusUniversitetshospital@auh.rm.dk; dulfu@motorflyvning.dk; dsvu@dsvu.net; info@motorflyvning.dk; dfu@dfu.dk; Info@dansk-luftfart.dk; dbta@dbta.dk; dtl@dtl.eu; es@es-daa.dk; kda@kda.dk; naviair@naviair.dk; fly@seaplanes.dk; info@modelflyvning.dk; info@aal.dk; aro@aar.dk; cat@aircat.dk; info@bll.dk; ekrn@trafikstyrelsen.dk; al@aastrupgaard.eu; toftair@mail.dk; ebj@esbjergairport.dk; grenaaflyveplads@gmail.com; info@ekgh.dk; info@hca-airport.dk; ekhg@ekhg.dk; kair@kair.dk; afis@ekvd.dk; peer.borglund@cph.dk; hamo@lolland.dk; mail@krp.dk; mit@mit.gl; kontakt@flyvecenter.dk; rkebriefing@cph.dk; sindal-airport@mail.tele.dk; webmaster@eksv.dk; ekvj@ekvj.eu; post@sonderborg-lufthavn.dk; fae@fae.fo; ekvb@ekvb.dk

Emne: Offentlig høring af udkast til tillæg til Miljøstyrelsens vejledning om støj fra flyvepladser samt udkast til miljøvurdering af tillægget. (MIM Id nr.: 251070)

Hermed sendes udkast til tillæg til Miljøstyrelsens vejledning om støj fra flyvepladser samt udkast til miljøvurdering af tillægget i ekstern høring.

Miljøministeriet skal venligst anmode om at modtage eventuelle høringssvar senest 16. september 2022.

Høringssvar bedes sendt til Miljøministeriet, mim@mim.dk med c.c. til Jesper Mogensen, jem@mim.dk med

angivelse af journalnummer 2021 - 3576. Høringsmaterialet kan tillige tilgås på Høringsportalen her:
<https://hoeringsportalen.dk/Hearing/Details/66661>

Bemærk, at der i tillæggets afsnit 6 er beskrevet vejledende retningslinjer for overgang til nye beregningsmetoder mm.

Med venlig hilsen

Jesper Mogensen

Bæredygtigt miljø og produktion | Grøn velfærd

+45 2227 2513 | jem@mim.dk >

Miljøministeriet

Bæredygtigt miljø og produktion | Grøn velfærd | Slotsholmsgade 12 | DK 1216 København K | Tlf. +45 38 142 142 | mim@mim.dk | www.mim.dk

Brevdato	24-08-2022
Afsender	Kim Rasmussen (duehus147@waoomail.dk)
Modtagere	Jesper Mogensen (Sagsbehandler, Bæredygtigt miljø og produktion)
Akttitel	journalnummer 2021-3576
Aktnummer	254
Identifikationsnummer	267824
Versionsnummer	1
Sagsnummer	2021 - 3576
Ansvarlig	Jesper Mogensen
Vedlagte dokumenter	journalnummer 2021-3576 Stop Støjen
Dokumenter uden PDF-version (ikke vedlagt)	
Udskrevet	04. nov 2022

Til: Jesper Mogensen (jem@mim.dk)
Fra: Kim Rasmussen (duehus147@waoomail.dk)
Titel: journalnummer 2021-3576
Sendt: 24-08-2022 08:37
Bilag: Stop Støjen.docx;

Hej
Jeg fremsender hermed vores mail omkring støj/larm.

Med venlig hilsen
Kim Rasmussen

Stop Støjen

Vi beboer i Snoldelev bliver hver dag plaget af flystøj fra små og meget støjende/larmende skole (pengemaskiner) og hobbyfly mf. . Snoldelev er en by med 602 indbyggere med dagplejemødre og Børnehuset Lærken med 40 børn. Og som Roskilde Kommune skriver om Børnehuset Lærken det ligger i naturskønne omgivelser men ikke et ord om de små støjende/larmende fly som flyver lige over hovederne på de legende børn i Børnehuset Lærken. Støjkonsekvensområdet ved Roskilde Lufthavn er faktisk meget større end ved Kastrup Lufthavn på trods af der starter markant flere større flydagligt. Men politikerne mener åbenbart ikke det kan være et problem siden man bare acceptere mere og mere aktivitet i Roskilde Lufthavn. Støj fra flytrafik menes generelt være mere generende end støj fra vejtrafik. De mange daglige start/landinger sker lige over hovederne på os hvor man respektløst flyver i timevis for der skal jo penge i kasser ligegyldigt hvad det har af omkostninger for andre. Vi har et alvorligt sundhedsmæssigt problem og en WHO-rapport har faktisk udråbt støj for at være den værste miljøtrussel næst efter luftforurening. Senest har Venstre kommet med et udspil der skal dæmpe støjen på veje/motorveje med ny asfaltbelægning, støjmur og overdækning af motorveje. Men intet udspil om flystøj som er mere skadelig en vejstøj hvor svært kan det være at lave regler for små skole, hobby, taxafly og ikke mindst rundflyvning i helikopter ikke må støje som i dag. De manglende tiltag mod flystøj er måske fordi der ikke er stemmer i det. Men et er sikkert børn og andre mistrives i dette støjhelvede vi dagligt bliver udsat for. Der må ganske enkelt sættes en stopper for alle de små støjende/larmende fly det er respektløst at de kan få lov at flyve non-stop frem til kl.22. Jeg tror ikke der nogen af de personer som laver reglerne ved hvor alvorligt det er for vores helbred og daglige trivsel. Der burde laves to fly fri dage om ugen og weekenderne total fly fri for skole/hobbyfly og der skulle kun flyves i tidsrummet 11-14. Så må de piloter og andre der skal optrænes bare sørge for at være klar i det tidsrum og ikke som i dag der skal hele Snoldelev og de andre byer omkring Roskilde Lufthavn acceptere støj/larm efter hvad tid piloten og andre har fri fra arbejde HELT frem til kl.22 det er bindegalt.

Jeg har optaget nogle opstarter på min mobil som jeg gerne vil vise så kan i se og høre hvor galt det er.

Med venlig

Kim Rasmussen

Bødgers Vænge 20 Snoldelev

4621 Gadstrup

Mobil:20188268

Brevdato	13-08-2022
Afsender	Mike Møller (mike2296@hotmail.com) - Rosa Geer
Modtagere	Miljøministeriets Departement (mim@mim.dk)
Akttitel	Mike Møller - Journalnummer 2021-3576
Aktnummer	25
Identifikationsnummer	262789
Versionsnummer	1
Sagsnummer	2021 - 3576
Ansvarlig	Jesper Mogensen
Vedlagte dokumenter	Journalnummer 2021-3576
Dokumenter uden PDF-version (ikke vedlagt)	
Udskrevet	04. nov 2022

Til: Miljøministeriets Departement (mim@mim.dk)
Cc: Jesper Mogensen (jem@mim.dk)
Fra: Mike Møller (mike2296@hotmail.com)
Titel: Journalnummer 2021-3576
Sendt: 13-08-2022 16:38

Hermed fremsendes støjklage ved Damholtvej/Bordingmark/Stubkær, 7441 Bording, omhandlende privatfly der flyver den samme rute gentagende gange fra 08 til 21 hver weekend når vejret er godt.

Støjen er så høj den kan høres indendørs selv med lukkede døre og vinduer og man ønsker derfor ikke at opholde sig i haven fordi man kan høre den konstante brummen fra flyet. Flyet vender altid ved førnævnte område og larmer da op til en halv til hel gang så meget i sin vending.

Omhandlende fly er registreret OY-RUL (Klavs Nielsen)

Jeg foreslår at flyvetiden indskrænkes i weekenden således at befolkningen ikke skal udsættes for ufrivillig støj når de opholder sig i deres egen have i deres velfortjente weekender.

Jeg foreslår at de holder deres flyvning så vidt muligt til hverdagene mandag til fredag, og de som absolut må flyve at de sætter deres egen tid i hverdagene af til at flyve, således det ikke går ud over befolkningen i weekenden.

Jeg foreslår at de løbende ændrer deres flyruter, således det ikke er det samme område der konstant berøres af den gentagende støj fra flyvene.

Grænsen for hvor meget privatfly må larme bør sænkes betydeligt, motoriserede køretøjer kræves at blive begrænset i deres støj. Heriblandt den nye lov om støj fra motorcykler.

Derfor bør der også ses ind i støj fra privatfly og at denne sænkes.

Det er generende og påvirker en mentalt.

Tak for at læse med.

Mike Møller