

Notat

Projekt navn **Miljøvurdering af tillæg til vejledning om støj fra flyvepladser**
Projekt nr. **1100041113**
Kunde **Miljøministeriet**

Til **Miljøministeriet**
Fra **Allan Jensen, Rambøll**

Kommentarer til hørings svar afgivet i forbindelse med høring af "Miljøvurdering af tillæg til vejledning om støj fra flyvepladser"

Dato 2022-12-19

1 Indledning

I forbindelse med udarbejdelse af et forslag til tillæg til Miljøstyrelsens vejledning om støj fra flyvepladser;

Vejledning fra Miljøstyrelsen, Tillæg til vejl. 5/1994, Støj fra flyvepladser, HØRINGSUDKAST Ver. 2022-07-12

har Rambøll for Miljøministeriet og Miljøstyrelsen udarbejdet en miljøvurdering af forslaget. Miljøvurderingen er rapporteret i:

Miljøvurdering af tillæg til vejledning om støj fra flyvepladser, Miljørapport, høringsudkast, Rambøll 12-07-2022.

I der følgende henvises til Rambølls rapport ved brug af betegnelsen "miljørapporten".

Miljørapporten har sammen med udkast til tillæg til flystøjvejledningen været i offentlig høring. Der fremkom en række hørings svar. Miljøministeriet har anmodet Rambøll om at besvare de bemærkninger, der vedrører miljøvurderingen.

Det bemærkes i øvrigt, at dette notat indeholder Rambølls bidrag til besvarelse af de punkter, hvor hørings svarene peger på eller kritiserer faktuelle forhold i Rambølls miljøvurdering. Tilkendegivelser og holdninger om regulering af støj fra flyvepladser er det ikke Rambølls opgave at kommentere. De er derfor ikke omtalt i dette notat.

Rambøll
Hannemanns Allé 53
DK-2300 København S

T +45 5161 1000
<https://dk.ramboll.com>

2 WHO's anbefalinger

En række hørings svar peger på, at udkastet til tillæg til vejledningen og miljørapporten ikke i højere grad følger WHO's anbefalinger. Der peges på følgende punkter:

- WHO's anbefalinger om grænseværdier støj om natten (L_{night}) og for den samlede støj (L_{den})
- Antal klager over støj fra bl.a. Københavns Lufthavn bør indgå i miljøvurderingen
- Miljørapportens vurdering af betydningen af indførelse af en vejledende grænseværdi for L_{night} .

Emnerne indgår i hørings svar fra:

- *Ny Kastrup Grundejerforening; "Ang.: Høring af udkast til tillæg til Miljøstyrelsens vejledning om støj fra flyvepladser og udkast til miljøvurdering", 13-09-2022*
- *Borgergruppen CPH uden udvidelse, Helene Bach & Maria Kjærsgaard Sørensen; "Ang.: Høring af udkast til tillæg til Miljøstyrelsens vejledning om støj fra flyvepladser og udkast til miljøvurdering", 15-09-2022*
- *Dennis Jensen, Kastrup; "Ang.: Høring af udkast til tillæg til Miljøstyrelsens vejledning om støj fra flyvepladser og udkast til miljøvurdering", 16-09-2022*
- *Rikke Gunderstofte, Kastrup; "Ang.: Høring af udkast til tillæg til Miljøstyrelsens vejledning om støj fra flyvepladser og udkast til miljøvurdering", 11-09-2022*
- *Svend Andersen, Kastrup; "Ang.: Høring af udkast til tillæg til Miljøstyrelsens vejledning om støj fra flyvepladser og udkast til miljøvurdering", 11-09-2022*
- *Jesper Krogh Kristiansen, Michelle Harriett Fay og Ziggy, Una & Max, Dragør; "Ang.: Høring af udkast til tillæg til Miljøstyrelsens vejledning om støj fra flyvepladser og udkast til miljøvurdering."*

Rambølls bemærkning: Vi har i miljørapporten redegjort for WHO's anbefalinger og sammenholdt dem med den kritik, der har været fremført af grundlaget for WHO's anbefalinger. Vi har også beskrevet, at WHO's anbefalinger om grænser for flystøj primært er baseret på støjens geneeffekter. Det er derfor vores opfattelse, at vi detaljeret har redegjort for og inddraget den seneste viden om de negative helbredseffekter og geneeffekter, der kan være knyttet til støj fra flyvepladser. Det er imidlertid fortsat vores vurdering, at de eksisterende vejledende grænseværdier for flystøj (L_{DEN}) indebærer et hensigtsmæssigt beskyttelsesniveau. Vi skal i den forbindelse også erindre om, at WHO selv gør opmærksom på, at andre lokale hensyn end de rent sundhedsfaglige, kan føre til grænseværdier, der afviger fra WHO's anbefalinger. Dette hensyn danner også grundlag for Rambølls inddragelse af et samlet samfundshensyn ved vurdering af de vejledende grænseværdier for støj fra lufthavne og flyvestationer som en generel betragtning. Vi har ikke foretaget en sådan afvejning for konkrete lufthavne eller flyvestationer, fordi det skal ske i den konkrete vurdering, der udføres af miljømyndigheder ved meddelelse af miljøgodkendelser og andre afgørelser om støj.

Vi har tilsvarende redegjort for og vurderet viden om støj fra flyvepladser om natten. Det er her vores samlede vurdering, at de foreslåede grænseværdier for støj om natten, L_{night} , er hensigtsmæssige og vil medføre, at der ved konkrete miljøvurderinger af støj fra flyvepladser, f.eks. i forbindelse med miljøgodkendelser, vil indgå en øget opmærksomhed på betydning af støj om natten. Vi har dog ikke mulighed for at vurdere, hvad denne øgede opmærksomhed kan medføre i konkrete afgørelser om støj fra flyvepladser. Det er dog givet, at fastsættelse af konkrete grænseværdier for støj om natten i myndighedsafgørelser vil lægge et ekstra loft over flyaktiviteten om natten ud over den begrænsning, der allerede skyldes grænseværdier fastsat som L_{DEN} . Det er derfor fortsat vores konklusion, at indførelse af de foreslåede vejledende grænseværdier for L_{night} vil indebære en lille, positiv betydning for befolknings og menneskers sundhed.

Ved vurdering af gener, der skyldes støj fra flyvepladser, har vi anvendt den eksisterende viden, der er til rådighed. Det fremgår af afsnit 9.1.4.1 i miljørapporten, at vi er opmærksomme på, at WHO's anbefalinger indebærer en risiko for, at andelen af stærkt generede beboere i områder omkring lufthavne og flyvestationer kan være større end målsætningen om maksimalt 10 – 15 %. På den anden side er der rejst kritik af WHO's anbefalinger. Vi har i vores vurdering kombineret disse forhold med en række andre forhold, der indgår ved regulering af støj fra flyvepladser i Danmark, som bidrager til at øge det samlede niveau for beskyttelse af befolkningen mod gener fra flytrafik.

Det er ikke vores vurdering, at antallet af klager over støj fra en konkret flyveplads er et velegnet redskab til vurdering af de samlede gener, der skyldes støj fra flyvepladser generelt. Geneundersøgelser udføres, og bør endvidere udføres, blandt et repræsentativt udsnit af befolkningen, og ikke kun den del, der vælger at klage over støjen. Vi vurderer heller ikke, at ændringer i antal klager kan tages som udtryk for en generel tendens i de oplevede gener fra støjen, uanset om der optræder et fald eller en stigning i antal klager. Men det er vores vurdering, at ændringer i klageantal og klagernes indhold kan være et nyttigt redskab for en flyveplads ved tilrettelæggelse af driften og for myndighedernes regulering af støj fra en flyveplads i konkrete afgørelser.

Samlet er det således Rambølls vurdering, at de rejste spørgsmål er behandlet i miljørapporten, selvom der ikke er enighed om vores konklusioner.

3 Hvornår er der tale om en almen flyveplads?

Høringssvar fra Erhvervsflyvningens Sammenslutning: "Offentlig høring af udkast til Miljøstyrelsens vejledning om støj fra flyvepladser samt udkast til miljøvurdering af tillægget J. nr. 2021 – 3576: ES 258-22", fremsendt 12-09-2022.

Det påpeges i høringssvaret, at der i miljørapportens afsnit 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."

Rambølls bemærkning: Der er ganske rigtigt tale om en vurdering. Den er baseret på vores arbejde med støj fra flyvepladser, og den er på linje med de vurderinger, der indgår i den eksisterende vejledning om støj fra flyvepladser, afsnit 3 om genevirkninger fra flystøj. Vi vil dog medgive, at vurderingen om en særlig geneffekt er knyttet til aktiviteter som fritidsflyvning, særlige flyaktiviteter mv., og ikke nødvendigvis alle aktiviteter, der kan ske på en almenflyveplads.

Det påpeges endvidere, at der mangler en præcis definition af begrebet almenflyvepladser, og i øvrigt andre flyvepladstyper.

Rambølls bemærkning: Miljørapporten tager i dette spørgsmål udgangspunkt i de definitioner af flyvepladstyper og flyaktiviteter, der anvendes i Miljøstyrelsens vejledning 5/1994, Støj fra flyvepladser. Det har ikke været en del af miljøvurderingen at komme med forslag nye definitioner. Opdatering af vejledningens definitioner vil kunne ske i forbindelse med en revision af den samlede vejledning. I så fald kan de indgå i en ny miljøvurdering.

4 Ny viden om støjens negative helbredseffekter

En række høringssvar peger på, at der findes ny viden om flystøjs negative helbredseffekter, herunder fra danske forskere, som Miljøstyrelsen og myndighederne kunne inddrage. Der peges således på Professor Mette Sørensen, der på vegne af Kræftens Bekæmpelse og RUC har lavet et omfattende studie af sundhedskonsekvenser og sundhedsudgifter relateret til trafikstøj. Endvidere peges på, at forskere på RUC har lavet et studie, der påviser en sammenhæng mellem støj og demens. Desuden skriver FN i en omfattende rapport, at urban støj er en overset sundhedsrisiko.

Emnet indgår i høringssvar fra:

- *Allan Isaack, Kastrup, mail 16-09-2022*
- *Dennis Jensen, Kastrup; "Ang.: Høring af udkast til tillæg til Miljøstyrelsens vejledning om støj fra flyvepladser og udkast til miljøvurdering", 16-09-2022*
- *Kristine Kruse, mail 15-09-2022*
- *Borgergruppen CPH uden udvidelse, Helene Bach & Maria Kjærsgaard Sørensen; "Ang.: Høring af udkast til tillæg til Miljøstyrelsens vejledning om støj fra flyvepladser og udkast til miljøvurdering", 15-09-2022*
- *Rikke Gunderstofte, Kastrup; "Ang.: Høring af udkast til tillæg til Miljøstyrelsens vejledning om støj fra flyvepladser og udkast til miljøvurdering", 11-09-2022*
- *Svend Andersen, Kastrup; "Ang.: Høring af udkast til tillæg til Miljøstyrelsens vejledning om støj fra flyvepladser og udkast til miljøvurdering", 11-09-2022*
- *Nicolai Grib Hansen, Tårnby; "Høringssvar Journalnummer 2021-3576".*

Rambølls bemærkning: Vi er bekendte med den forskning, der omtales i høringssvarene. Når den ikke omtales i miljørapporten, skyldes det, at der er tale om undersøgelser af sammenhængen mellem vejtrafikstøj og negative helbredseffekter. Vores vurderinger tager derfor udgangspunkt i det vidensgrundlag om flytrafikstøj, der anvendes af WHO m.fl.

5 Miljøvurdering i henhold til VVM-direktivet

StopStøjen har i et høringssvar kommenteret på miljøvurderingens opfyldelse af VVM-direktivet:

StopStøjen v/Torben Hansen; journalnummer 2021-3576, Høringssvar vedr. "Tillæg til vejledning 5/1994 om støj fra flyvepladser - høringsudkast m. miljøvurdering", 16-09-2022

StopStøjen mener det er i strid med VVM-direktivet, at revision af en vejledning, 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. StopStøjen mener derfor, at tillægget til vejledningen skal annulleres, og at revisionen på dette område i stedet indgår i forslag til en eventuel samlet revision.

Rambølls bemærkning: Det er Rambølls vurdering, at det netop er en opfyldelse af VVM-direktivets bestemmelser om miljøvurdering af planer og programmer, at der sker en miljøvurdering af Miljøstyrelsens vejledning, herunder et tillæg til en vejledning eller en opdatering af en eksisterende vejledning. Endvidere er der tale om en samlet miljøvurdering af de forhold, der indgår i den eksisterende vejledning og i tillægget, ikke kun af tillægget.

Men hensyn til den såkaldte salamimetode, er det vores vurdering, at en opdatering eller et tillæg til en vejledning er en anden situation, end hvis et større fysisk projekt opdeles i mindre dele. Tillægget til vejledningen bør efter vores vurdering ses som et skridt i en løbende udvikling af de vejledninger og metoder, der anvendes ved regulering af støj fra flyvepladser. Det må nødvendigvis ske i takt med, at der fremkommer ny viden, som skal inddrages i reguleringen. Det er hensigten, at den samlede vejledning om støj fra flyvepladser skal revideres. Når det sker, vil der kunne indgå en ny vurdering af den samlede, nye vejledning, hvor det aktuelle tillæg bliver helt eller delvist indarbejdet.

6 Oplevelse af gener fra støj fra flyvepladser

Flyvestation Skrydstrups Naboer kommenterer i et høringssvar på faktorer, der påvirker oplevelsen af støj fra flyvepladser:

Foreningen Flyvestation Skrydstrups Naboer; "Journalnummer 2021-3576. Høringssvar til udkast til tillæg til Miljøstyrelsens vejledning om støj fra flyvepladser og udkast til miljøvurdering." 30-09-2022.

Foreningen peger på, 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.

Rambølls bemærkning: Det er vi helt enige i, men det er også velkendt, at den samlede oplevelse af gener fra støj også påvirkes af den sammenhæng, hvor støjen opleves, personlige holdninger til støjkilden, individuel følsomhed overfor støj mv. Det er en del af forklaringen på, at forskellige mennesker oplever forskellige grader af gener fra den samme støj. Det fremgår bl.a. af figur 9.1 og 9.2 i miljørapporten. Det er imidlertid også velkendt, at støj kan øge risikoen for negative helbredseffekter, uanset om man føler sig generet af støjen. Som sagt er vi enige i høringssvaret, men det er også vores opfattelse, at temaet er omfattet af miljørapporten.

7 Københavns Kommune

Københavns Kommune har i et høringssvar påpeget, at tillægget til vejledningen og miljørapporten især er baseret på EUs vurderinger fra 2004, men ikke på de nyere retningslinjer fra WHO fra 2018:

Københavns Kommune; "Udkast til tillæg til Miljøstyrelsens vejledning om støj fra flyvepladser samt udkast til miljøvurdering af tillægget. (MIM Id nr.: 251070), høringssvar Københavns kommune, Miljømyndighed." 05-09-2022.

Endvidere vurderer kommunen, at der er lagt stor vægt på en kritik af WHO's anbefalinger, som er fremsat af SINTEF. Kommunen efterspørger yderligere redegørelse for fastholdelse af den vejledende grænseværdi for lufthavne på 55 dB, herunder de økonomiske og helbredsmæssige konsekvenser af forskellige vejledende grænseværdier.

Rambølls bemærkning: Vurderingerne i miljørapporten er baseret på WHO's undersøgelser og vurderinger, men også andre kilder, som vi har vurderet relevante. Vi har ikke valgt mellem WHO's og SINTEF's konklusioner. Derimod indgår de begge i den samlede vurdering. Vi har bemærket, at SINTEF i sin vurdering af WHO's grundlag når til 53 dB som en tærskelværdi, men der er ikke tale om en anbefalet grænseværdi. Miljøvurderingen af tillægget til vejledningen har omfattet en vurdering af den

eksisterende vejledning og af de ændringer, som tillægget medfører. Som det fremgår af miljørapporten, er der tale om, at ændringerne har små påvirkninger, som efter vores vurdering ikke kan kvantificeres økonomisk eller sundhedsmæssigt med en rimelig sikkerhed. Samtidig er der tale om vejledende grænseværdier, der først får konkrete konsekvenser, når og hvis de implementeres i specifikke vilkår for en flyveplads.

Det har ikke være opgaven at vurdere konsekvenser af mulige ændringer af grænseværdier for den samlede støj (L_{den}), fordi det ikke indgår i tillægget.

8 Habitatbekendtgørelsen

Haderslev Kommune og Billund Kommune anfører i høringsvar, at tillægget til flystøjvejledningen ikke angiver om resultater af beregninger af flystøj efter tillægget til flystøjvejledningen og introduktion af L_{night} er dækkende for vurderinger i henhold til habitatbekendtgørelsen. Bemærkningerne indgår i følgende høringsvar:

- *Haderslev Kommune; "Bemærkninger til høringsudkast af tillæg til flystøjvejledning", 29-09-2022*
- *Billund Kommune, Billund Lufthavn, Aalborg Kommune og Aalborg Lufthavn; "Høringsvar vedr. udkast til tillæg til Miljøstyrelsens vejledning om støj fra flyvepladser og udkast til miljøvurdering", 30-09-2022.*

Rambølls bemærkning: Som omtalt i miljørapportens afsnit 9.2.2 omhandler Miljøstyrelsens vejledning om støj fra flyvepladser, herunder beregningsmetoder og vejledende grænseværdier, alene støjpåvirkningen af mennesker og ikke eventuelle påvirkninger af dyreliv og andre naturværdier.

Hensynet til biologisk mangfoldighed ved planlægning af nye flyvepladser eller udvidelser af eksisterende varetages derimod i henhold til miljøvurderingsloven, naturbeskyttelsesloven og habitatdirektivet, som fastsætter de rammer for planlægningen, der skal sikre hensynet til dyre- og planteliv. I disse vurderinger indgår også mulige forstyrrelser af dyrelivet, bl.a. som følge af støj. De konkrete vurderinger er baseret på den aktuelle viden om sårbarheden af de arter og levesteder, der kan blive påvirket, og ikke de vejledende grænseværdier i Miljøstyrelsens vejledning, som alene varetager beskyttelse af befolkningen.

Miljørapportens afsnit om biologisk mangfoldighed har således ikke til formål angive retningslinjer for vurdering af dette tema i konkrete miljøvurderinger, men alene at danne grundlag for rapportens konklusion om, at tillægget til vejledningen generelt kan have en lille, positiv betydning for biologisk mangfoldighed. Det er i den proces ikke fundet relevant at tage stilling til om støj fra flyvepladser også bør vurderes ved brug af andre vægtningskurver end A-kurven. Det må således vurderes i forbindelse med fremtidige, konkrete projekter om nye flyvepladser eller udvidelser af eksisterende.

9 Lufthavnenes konkurrencevilkår

Billund Lufthavn efterlyser i sit høringsvar informationer om, hvorvidt krav om beregning af støj fra taxikørsel og APU-drift ved brug af Nord2000-beregningsmetoden påfører Billund Lufthavn ekstraomkostninger som ikke påføres andre konkurrerende lufthavne, herunder om lufthavne i andre lande er underlagt tilsvarende krav. Bemærkningerne indgår i følgende høringsvar:

- *Billund Kommune, Billund Lufthavn, Aalborg Kommune og Aalborg Lufthavn; "Høringssvar vedr. udkast til tillæg til Miljøstyrelsens vejledning om støj fra flyvepladser og udkast til miljøvurdering", 30-09-2022*

Rambølls bemærkning: Det er Rambølls vurdering, at støj fra lufthavne reguleres efter nationale regler, der kan være forskellige fra land til land. Selvom der i vid udstrækning anvendes de samme målestokke (dvs. parametre som L_{den} og L_{night}) og beregningsmetoder, så kan der være væsentlige forskelligheder i den samlede regulering mht. brug af flyveveje, landingsbaner, flyvning om natten etc. Der er ingen fælles EU-regulering af støj fra flyvepladser, kun af støj fra flytyper. Tilsvarende kan der være nationale forskelle i krav til dokumentation, krav om permanent støjovervågning mv. Det er derfor ikke muligt på enkel vis at sammenligne omfanget af den samlede byrde, som lufthavne i forskellige lande pålægges i form af regulering af flyaktiviteten og dokumentation af støjforholdene. Ligesom indenlands i Danmark, kan den samlede byrde desuden være styret af lufthavnenes individuelle beliggenhed, som medfører forskellige støjmæssige rammer.

Det er formentlig korrekt, at støj fra taxi-kørsel og APU-drift ofte ikke indgår i støjberegninger og regulering af støj fra lufthavne i andre lande, men det er Rambølls vurdering, at der er tale om et mindre element i en samlet regulering, hvor lufthavne i andre lande kan være pålagt andre krav, som ikke findes i Danmark. Kravet om at medtage støj fra taxi-kørsel og APU-drift er i øvrigt allerede en del af Miljøstyrelsens vejledning fra 1994. Tillægget indebærer imidlertid, at den tidligere vejlednings uklarhed om de metoder, der skal anvendes ved beregning af disse støjbidrag, bliver præciseret. Det sker samtidig med indførelse af en metode, der vurderes at give det mest retvisende resultat.

Det er ikke Rambølls opfattelse, at de danske vejledende grænseværdier, og de grænseværdier, der fastsættes i konkrete afgørelser i Danmark, er mere restriktive end i andre sammenlignelige europæiske lande.

10 Støjkonsekvenszoner

En række høringssvar handler om de ændringer i støjkonturer, der kan være konsekvensen af en opdatering af den metode, der anvendes til beregning af støj fra flyvepladser. Bemærkningerne indgår i følgende høringssvar:

- *Dragør Kommune; "Høringssvar - udkast til tillæg til Miljøstyrelsens vejledning om støj fra flyvepladser og udkast til miljøvurdering", 15-09-2022*
- *Tårnby Kommune; "Høringssvar til Miljøministeriet - udkast til Miljøstyrelsens vejledning om støj fra flyvepladser og udkast til miljøvurdering", 30-09-2022*
- *Haderslev Kommune; "Bemærkninger til høringssudkast af tillæg til flystøjvejledningen", 29-09-2022*
- *Billund Kommune, Billund Lufthavn, Aalborg Kommune og Aalborg Lufthavn; "Høringssvar vedr. udkast til tillæg til Miljøstyrelsens vejledning om støj fra flyvepladser og udkast til miljøvurdering", 30-09-2022*
- *Foreningen Flyvestation Skrydstrup's Naboer; "Journalnummer 2021-3576. Høringssvar til udkast til tillæg til Miljøstyrelsens vejledning om støj fra flyvepladser og udkast til miljøvurdering." 30-09-2022.*
- *StopStøjen v/Torben Hansen; journalnummer 2021-3576, Høringssvar vedr. "Tillæg til vejledning 5/1994 om støj fra flyvepladser - høringssudkast m. miljøvurdering", 16-09-2022.*

Billund Kommune og Haderslev Kommune udtrykker bekymring over de konsekvenser for kommunernes planlægning, der kan være resultatet, hvis beregninger med de opdaterede og nye beregningsmetoder medfører en udvidelse af støjkonturerne omkring konkrete flyvepladser. Begge kommuner ønsker derfor, at planlægning af ny støjfølsom arealanvendelse kan ske med udgangspunkt i de eksisterende støjkonturer indtil der gennemføres nye støjeregninger i forbindelse med revision af flyvepladsernes miljøgodkendelser, f.eks. ved et ønske om en udvidelse af flyaktiviteten.

Billund Kommune lægger endvidere vægt på, at den igangværende revision af miljøgodkendelsen af Billund Lufthavn sker i henhold til beregningsmetoderne i den eksisterende vejledning.

Tårnby Kommune er bekymret for om tillægget til vejledning vil medføre en udvidelse af støjkonsekvensområderne omkring Københavns Lufthavn, som kan påvirke kommunens råderum ved planlægning og arealanvendelse.

Dragør Kommune forventer, at tillægget til vejledningen ikke fører til en udvidelse af den støjkonsekvenszone, der er fastlagt i cirkulæret om udbygning af Københavns Lufthavn, når det skal revideres. I kommunens høringssvar peges der endvidere i en mindretalsudtalelse på, at boligejere, der som følge af tillægget til vejledningen kommer til at bo i støjzonen omkring lufthavnen, bør kompenseres for en lavere grundværdi. Det samme gør Foreningen Flystation Skrydstrups Naboer opmærksom på. Foreningen peger desuden på et litteraturstudie om flystøjs påvirkning af boligpriser, som er udarbejdet i forbindelse med miljøkonsekvensvurdering af Flyvestation Skrydstrup.

StopStøjen peger også på, at eksisterende ejendomme kan blive omfattet af et udvidet støjkonsekvensområde og dermed miste muligheder for nyt boligbyggeri. Der peges også på, 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.

Rambølls bemærkning: Vi har i miljørapporten redegjort for disse forhold, hvor et ændret forløb af støjkonturer kan påvirke rammerne for kommunernes planlægning, hvis et større støjkonsekvensområde omfatter områder, der påtænkes udlagt til støjfølsom arealanvendelse. Det er derfor også vores konklusion, at der kan være en moderat, negativ påvirkning af materielle goder i form af ændrede rammer for arealanvendelsen omkring flyvepladser. På den anden side kan tillæggets ændrede vejledning om støjens maksimale værdier om natten i visse tilfælde medføre en lille positiv påvirkning af materielle gode gennem frigivelse af arealer, der skifter status fra støjbelastede til ikke-støjbelastede. Samtidig vil der også optræde en lille, positiv påvirkning af materielle gode i form af øget beskyttelse af eksisterende støjfølsomme områder omkring flyvepladser. For så vist angår støjforholdene omkring Københavns Lufthavn er det et særligt tema, der besvares af Miljøstyrelsen.

Miljøbeskyttelsesloven eller anden lovgivning giver ikke sikkerhed for, at individuelle ejendomme ikke kan blive udsat for støj fra virksomheder, herunder flyvepladser, som overstiger Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier. Der er heller ikke i lovgivningen givet generelle muligheder for at ejere eller beboere skal eller kan kompenseres, hvis det i konkrete afgørelser vurderes som miljømæssigt acceptabelt, at vejledende grænseværdier overskrides. Det er således også tilfældet, hvis ændringer i beregningsmetoder eller anden ny viden medfører, at beregnede støjniveauer øges. Der er i disse tilfælde ydermere tale om, at støjen ikke øges, men alene en ændret procedure, der har til hensigt at forbedre den faktuelle viden om støj. Endvidere fremgår det af tillægget til flystøjvejledningen, at støjen efter en overgangsperiode bør tilstræbes nedbragt. Derfor har vi i miljørapporten ikke inddraget flystøjens påvirkning af boligpriser.

Endvidere skal vi gøre opmærksom på, at retspraksis om den såkaldte naboretlige tålegrænse indebærer, at man som nabo må affinde sig med eventuelle ulemper, hvis de ligger indenfor det man med rimelighed må påregne som led i den samfundsmæssige udvikling på det konkrete område. Der skal således være tale om væsentlige ulemper, herunder en væsentlig reduceret ejendomsværdi, hvis tålegrænsen skal være overskredet. Det er Rambølls vurdering, at de ændringer, som de forbedrede beregningsmetoder kan medføre for individuelle ejendomme, ikke vil være så væsentlige at tålegrænsen overskrides. Det er imidlertid en vurdering, der kun kan afklares i konkrete tilfælde ved en behandling hos Taksationskommissionen eller i retssystemet.

Spørgsmålet om procedurer for overgang til brug af de nye beregningsmetoder indgår i vejledningens afsnit 6. Emnet vedrører ikke direkte miljøvurderingen og besvares derfor af Miljøministeriet.

11 Forsvarsministeriet

Forsvarsministeriet, Ejendomsstyrelsen har indsendt et høringsvar:

- *Forsvarsministeriet, Ejendomsstyrelsen; Høring af udkast til Miljøministeriets vejledning om støj fra flyvepladser og udkast til miljøvurdering, journalnummer 2021 – 3576”, 30-09-2022.*

Forsvarsministeriet peger på, at den opdaterede beregningsmetode kan medføre, at de beregnede støjniveauer omkring en del af Forsvarets flyvestationer vil stige væsentligt, dvs. i størrelsesordenen med 2 – 3 dB.

Endvidere bemærkes det, at det er væsentligt, at undersøgelser af effekten af støjpåvirkning af omgivelserne understøttes og følges løbende af miljø- og sundhedsmyndighederne. Ny viden bør formidles og gøres tilgængelig af ressortmyndigheden.

Rambølls bemærkning: Det er Rambølls vurdering, at disse konkrete konsekvenser ikke ændrer på det overordnede billede, at de opdaterede beregningsmetoder normalt vil medføre mindre ændringer af de beregnede støjniveauer. Håndtering af de ændrede beregningsresultater i regulering af støj fra de omtalte flyvestationer må i lighed med andre flyvepladser håndteres i henhold til afsnit 6 i tillægget til vejledningen om overgang til nye beregningsmetoder. Rambøll er enig i bemærkningen om det ønskelige i at følge og formidle ny viden som støjens påvirkninger.

12 Mulighed for mere støjforurening

Et høringsvar vurderer, at revision af vejledningen lægger op til mere støjforurening i stedet for at beskytte borgerne:

- *Sofie A. Jensen; ”Hermed svar på høring vedr. revision af vejledning om støj fra flyvepladser – journalnummer 2021-3576”, indsendt i mail 15-09-2022.*

Rambølls bemærkning: Som det konkluderes i miljørapportens afsnit 2.3.2.1 om befolkning og menneskers sundhed, er det vores samlede vurdering, at tillægget til vejledningen vil have en lille, positiv betydning for befolkning og menneskers sundhed. Det vurderes også at være tilfældet for biologisk mangfoldighed. Det er derfor ikke vores opfattelse, at tillægget til vejledningen kan medføre øget støjforurening.