

Høringsnotat 2

Tillæg til Regionplan 2005 med VVM-redegørelse for
Udvidelse af Roskilde Lufthavn

12. oktober 2006

Sagsnummer
99489-1286739

Sagsbehandler LKR
Direkte 36 13 18 91
Fax 36 13 16 93
LKR@hur.dk

Forslag til regionplantillæg med VVM-redegørelse for udvidelse af Roskilde Lufthavn var i offentlig høring i perioden fra 1. august til 2. oktober 2006.

Der indkom ca. 580 høringssvar som indgår i dette høringssnotat.

Høringssnotatet Der blev holdt et offentligt møde om projektet den 20. september. Indtryk fra det offentlige møde indgår i dette høringssnotat.

I høringssnotatet er høringssvarene sammenfattet på disse emner. Notatet indeholder HURs vurderinger inden for disse emner:

- Støj opdelt i flystøj, beregninger af flystøj, terminalstøj og samlet støj
- Trafik
- Jord og grundvand
- Landskab
- Natur
- Overfladevand
- Kulturmiljø og fritidsliv, herunder Hedeland og andre rekreative områder
- Luftforurening og lugt
- Socioøkonomiske forhold, opdelt i erhvervsudvikling og arbejdspladser, sundhed og huspriser/økonomisk erstatning
- Planforhold, herunder støjkonsekvenszoner
- Alternativer
- Behovet for en udvidelse
- Flysikkerhed og terrorrisiko
- Eksisterende forhold i Roskilde Lufthavn
- Planloven
- Støjbekendtgørelsen

Høringssvarene omfatter således stort set alle de emner, der er behandlet i VVM-redegørelsen. Høringssvarene omfatter desuden emner, der ikke er beskrevet i

VVM-redegørelsen. Det drejer sig om behovet for en udvidelse af lufthavnen, fysisk-kerhed og terrorrisiko, eksisterende forhold i lufthavnen samt beslutningsprocessen, forhold til planlovens formål og administration og støjbekendtgørelsen.

Alle lokale myndigheder har afgivet høringssvar. Høje Taastrup, Ramsø, Greve og Solrød Kommuner er imod projektet. Roskilde Kommune har bemærkninger til nogle konkrete forhold omkring retningslinierne i regionplantillægget, og tager VVM-redegørelsen til efterretning. Roskilde Amt bemærker, at HUR har indarbejdet de miljømæssige bemærkninger som amtet har bidraget med. Herudover har flertallet af amtsrådet ingen bemærkninger.

Støj er det emne, der får størst opmærksomhed. Der sættes en række spørgsmålstegn ved de støjberegninger der er udført samt validiteten af beregningerne. Administrationen henviser til, at beregningerne er udført i overensstemmelse med Miljøstyrelsens vejledning, samt at der i de tekniske baggrundsrapporter, der er bilag til VVM-redegørelsen, udførligt er beskrevet hvilke forudsætninger og modeller, der er baggrunden for de støjkonklusioner, der fremgår af VVM-redegørelsen.

I VVM-redegørelsen er det beskrevet, at en øget støjpåvirkning kan medføre helbredsmæssige effekter for de omkringboende. Denne oplysning har mange reageret på. Idet en øget beflyvning af lufthavnen ikke er en realitet, er det ikke muligt at foretage forudgående undersøgelser af eventuelle helbredsmæssige konsekvenser i området omkring lufthavnen.

HUR vurderer, at der ikke er indkommet oplysninger eller bemærkninger der gør, at VVM-redegørelsen ikke opfylder de lovgivningsmæssige krav til VVM-undersøgelser. Høringsnotatet uddyber en række forhold, men ændrer ikke billedet af VVM-redegørelsens vurdering af miljøpåvirkningerne.

Indtryk fra borgermødet

Der blev den 20. september 2006 afholdt et borgermøde i Roskilde Conferencecenter (Roskildehallerne) om udvidelsen af Roskilde Lufthavn. Der mødte i alt ca. 2.000 tilhørere op til mødet, der dermed er det største borgermøde, som HUR har afholdt.

Indtrykket fra borgermødet er først og fremmest, at praktisk alle fremmødte var bosiddende i lokalområdet – dvs. Roskilde og Køgebugtområdet (især Karlslunde) samt landsbyerne mellem de to byfingre - og var modstandere af udvidelsen. Den etablerede borgergruppe "StopStøjen" har været meget aktiv i organiseringen af modstanden mod lufthavnsudvidelsen, herunder den store mødedeltagelse. Debatindlæggene fra salen koncentrerede sig helt overvejende om den forøgelse af støjen, der vil ske i forhold til dagens situation (Referencesituationen), dersom forslaget til VVM og miljøgodkendelse udnyttes fuldt ud (Hovedforslaget). I den forbindelse blev relevansen af de støjberegninger, der var lagt til grund for forslaget, draget i tvivl. Det blev nævnt, at man i højere grad bør regne med konkrete støjmålinger

og maxstøj ved de enkelte overflyvninger samt medregne støj fra andre støjkilder. Specielt indflyvnings- og støjforholdene over Karlslunde blev nævnt som problematiske. Endvidere bør støjens betydning for livskvalitet og sundhed også indregnes. En udbredt holdning var, at det er forkert at udvide en lufthavn, der ligger inde i landet. Udvidelsen bør i stedet finde sted i Kastrup, der ligger ud til vand. Behovet for udvidelsen af Roskilde Lufthavn blev draget i tvivl bl.a. på baggrund af oplysninger om, at Kastrup Lufthavn ikke mangler kapacitet. Der blev også udtrykt bekymring for, at støjen vil ødelægge Hedelands rekreative funktion.

Myndigheders høringssvar

Der er kommet høringssvar fra Roskilde, Ramsø, Høje-Tåstrup, Greve og Solrød Kommuner og Roskilde Amt. Der er ikke kommet høringssvar fra Miljøministeriet eller andre statslige myndigheder, der indeholder bemærkninger til regionplantillægget eller VVM-redegørelsen.

Roskilde Kommune tager VVM-redegørelsen til efterretning og meddeler:

- at forslaget til regionplantillæg med 3 beregnede støjkonsekvensområder og for 3 forskellige sæt anvendelsesbestemmelser udgør et uklart grundlag for den fremtidige planlægning og administration af det åbne land.
- at forbudet mod, at der etableres rekreative områder i støjkonsekvensområdets "område 2", er uforeneligt med Regionplan 2005 for den "4. Grønne Ring", der indbefatter Hedeland, samt Kommuneplanen "Roskilde i Blåt og Grønt", som indeholder en "grøn ring" omkring.
- at der ikke er grundlag for at opretholde Regionplan 2005's udlæg af 18 ha til kolonihaveer med overnatning, da næsten hele området syd for Holbæk-motorvejen er omfattet af støjkonsekvensområdet med forbud mod etablering af overnatningshaver.

Ramsø kommune kan ikke støtte udvidelsen af Roskilde Lufthavn. Både 0-alternativet og Hovedforslaget vil medføre et markant øget antal støjbelastede boliger. Ramsø Kommune ønsker uanset udfaldet, at de nye støjkonsekvenszoner fremover danner grundlag for planlægningen i området, idet der dog fortsat bør kunne bygges boliger inden for disse zoner i de områder, der allerede er udlagt til boligbyggeri.

Høje-Tåstrup Kommune mener, at udvidelsen ikke bør finde sted, da udbygningen ikke kan ske på en støjmæssigt neutral måde. Udvidelse af lufthavnen vil efter Høje-Tåstrup kommunes opfattelse medføre betydelige støjgener for borgere i Reerslev og Hedehusene og forringe den rekreative værdi af Hedeland.

Greve Kommune mener ikke, at udvidelsen af Roskilde Lufthavn er i overensstemmelse med Greve Kommunes krav om en støjneutral løsning. Greve Kommune finder det rimeligt, at regionplanens støjkonsekvensområde ændres under alle om-

stændigheder.

Solrød Kommune mener ikke, at udvidelsen kan ske støjneutralt. Solrød Kommune mener derfor, at udvidelsen strider mod Støjbekendtgørelsen. Solrød Kommune gør ligeledes opmærksom på, at følgerne af stigende trafik strider mod kommunens ønsker.

Roskilde Amt bemærker, at HUR har indarbejdet de miljømæssige bemærkninger, som amtet har bidraget med. Herudover har flertallet i Amtsrådet ingen bemærkninger.

Det kan konstateres, at den primære beliggenhedskommune og miljøgodkendelsesmyndigheden ikke udtaler sig i mod en udvidelse af Roskilde Lufthavn. Det kan samtidig konstateres, at de øvrige kommuner, hvis borgere kan opleve støjgener fra lufthavnen ikke mener, at Roskilde Lufthavn skal have mulighed for at udvide. De konkrete punkter, der indgår i myndighedernes høringssvar er vurderet sammen med de øvrige høringssvar.

Høringssvar fra foreninger, virksomheder og privatpersoner

I høringen er kommet høringssvar fra en række organisationer. Det er Danmarks Naturfredningsforening og dens lokalkomiteer i Greve og Ramsø, Stop Støjen, der er en sammenslutning, der har til formål, at hindre en udvidelse af Roskilde Lufthavn samt en række grundejerforeninger og landsbylaug, der primært repræsenterer borgere i området omkring Roskilde Lufthavn. Organisationerne er generelt kritiske overfor VVM-redegørelsen og mod en udvidelse af Roskilde Lufthavn med den begrundelse at mange vil blive generet af støjen.

Roskilde-egnens Erhvervsudviklingsråd og Roskilde-egnens Turistråd har som repræsentanter for det lokale erhvervsliv givet deres mening til kende til støtte for en udvidelse af Roskilde Lufthavn. Enkelte lokale erhvervsdrivende mener støjen vil fjerne grundlaget for deres erhverv pga miljømæssige påvirkninger.

Det lokale kultur- og fritidsliv er repræsenteret blandt høringssvarene ved Roskildefestivalen, Vindinge Rideklub og I/S Hedelands bestyrelse. De er bekymrede for, at den øgede støj vil genere deres aktiviteter.

Roskilde Lufthavns nuværende brugere er repræsenteret blandt høringssvarene ved Danmarks Idrætsforbund, Friluftsrådet, Dansk Faldskærmsunion, Faldskærmsklubben.dk og Kongelig Dansk Aeroklub. Organisationerne giver udtryk for, at de er bekymrede for, at fritidsflyvningen får mindre plads i Roskilde Lufthavn, hvis der kommer mere rute-, charter og fragtflyvning.

Der udover har mange borgere ønsket at give deres mening til kende om forslag til regionplantillæg med VVM-redegørelse og udkast til miljøgodkendelse. Der er indsendt underskriftindsamlinger både for og imod projektet.

Resumé og vurdering af de enkelte emner

99489-1286739

Generelt

Mange af høringssvarene giver det indtryk, at det opleves det som om Roskilde Lufthavn skal udvikles til ny lufthavn på størrelse med lufthavnen i Kastrup. Til sammenligning kan det oplyses, at Kastrup hvert år afvikler op mod 300.000 operationer med store fly, der i gennemsnit er betydelig større end de fly der efter en udvidelse af Roskilde Lufthavn kan lande og lette herfra. Der er op mod 20 mio. passagerer i Kastrup Lufthavn om året. Det vil sige, at inden for flytrafik med rute-charter- og fragtfly er Kastrup Lufthavn i dag mere end ti så stor som Roskilde Lufthavn vil kunne blive efter en udvidelse efter forslaget til regionplantillæg.

Mange høringssvar påpeger, at Roskilde Lufthavn oprindeligt er dimensioneret til indenrigsfly med en maksimalstartvægt på op til 30 tons.

I Miljøtilpasningsaftalen af oktober 1973 fremgår det under afsnittet Lufthavnens anvendelse nu og i fremtiden (pag 10), at 'Lufthavnen er dimensioneret til 200.000 operationer (starter og landinger) om året og til luftfartøjer med en maksimal startvægt på 30 tons'. Denne beskrivelse tjener til at forklare lufthavnens fysiske udformning hvad angår bane- og rullevejskonfiguration (2 krydsende baner med fuld rullevej langs begge baner – af hensyn til de 200.000 operationer) og banernes længde (fly med maksimal startvægt har behov for 1500 m banelængde). Samtidig vil antallet af operationer og flyenes størrelse indirekte diktere terminalbygningens størrelse.

Der ligger således ingen bindende forudsætninger om flyenes størrelse i denne formulering. Den øvrige sproglige formulering af afsnittet underbygger dette. (Der beskrives, at "skoleflyvningen på længere sigt er tiltænkt", at "anvendelsen af lufthavnen er planlagt" og at "overvejelser herom (indenrigsrutetrafikken) vil blive aktuelle i forbindelse med udflytningen af den centrale lufthavn til Saltholm".)

Derimod fremgår det af side 22 i afsnittet om Støj kategorier af luftfartøjer, at 'Roskilde Lufthavn vil kun være åben for fly, der i støjmæssig henseende er bedre end eller lig med ICAOs krav formuleret i Annex 16 af 6. januar 1972.' Dette indebærer en forpligtelse for lufthavnen til at sikre, at det omtalte støjkrav respekteres, og det er det, der allerede tilbage i 70'erne gav anledning til formuleringen i AIP Danmark om, at fly, der opererer i Roskilde Lufthavn skal overholde de støjkrav, der er anført i ICAO Annex 16 Kapitel 2 for fly med maksimal startmasse på 34 t.

Formuleringen i AIP Danmark er således en skærpelse i forhold til teksten i miljøtilpasningsaftalen af 1973, idet der i aftalen ikke nævnes en grænse for flyenes startmasse.

Sammenfattende kan det anføres, at denne VVM er udført, fordi Københavns Luft-

havne ønsker en ændring af dimensioneringsgrundlaget for lufthavnen, idet der nu påregnes operationer med fly med en maksimal startmasse på op til ca. 80 t, og disse fly fordrer en startbanelængde på 2100 m. Samtidig ønsker Københavns Lufthavne at udvide terminalbygningens størrelse for at modsvare kapacitetsbehovet på ca. 1,8 mio. passagerer årligt.

På trods af de større fly kan det stadig ske med respekt af den oprindelige støjbe- grænsning – miljøgodkendelsen indeholder en yderligere begrænsning, idet støj- grænsen nu er defineret ved en TSEL-værdi for MD87 – og dette fly kan med en god margin overholde støjkravet i ICAO Annex 16 Kapitel 2 for fly op til 34 t.

En del borgere giver udtryk for, at de 'føler sig snydt' over at de ikke blev oplyst om en mulig udvidelse af lufthavnen, da de flyttede til området, og at de netop har valgt området, fordi der i øvrigt er stille og roligt. Støjkonsekvensområdet fra Ros- kilde Lufthavn har indgået i regionplanerne siden 1973.

Nye myndigheder fra 1. januar 2007 og klagesystemet

Mange mener, at det er urimeligt og udemokratisk, at HUR kan vedtage regionplan- tillægget for en udvidelse af Roskilde Lufthavn, lige inden HUR nedlægges som følge af kommunalreformen. Mange mener, at sagen er for stor til at blive hastet igen- nem, ligesom en del mener, at sagen er så stor, at det burde være staten, der bur- de stå for den. Mange spørger til, hvor man kan klage over HURs vedtagelse af re- gionplantillægget.

Sagen om udvidelse af Roskilde Lufthavn har været undervejs i flere år. Der blev således gennemført 'indkaldelse af ideer og forslag' til regionplanprocessen i begyn- delsen af 2004. HUR tilstræber generelt at færdigbehandle så mange sager som muligt inden 1. januar 2007.

Klagefristen for regionplantillægget og VVM-redegørelsen er 4 uger fra offentliggø- relsen af HURs beslutning om at vedtage regionplantillægget. Der kan klages til Naturklagenævnet. Kommunalreformen ændrer ikke på klagemulighederne i relati- on til regionplantillæg og VVM-redegørelse.

Flystøj

Mange har i høringen givet udtryk for, at de ønsker en støjneutral udvidelse af Ros- kilde Lufthavn. Mange ønsker, at der gøres mere for at mindske flystøjen i omgivel- serne fx ved mere støjsvage fly. Der spørges til, hvorfor det er Roskilde Lufthavn, der skal have 'gevinsten' ved mindre støjende fly i fremtiden, set i relation til at miljøgodkendelsen ikke længere indeholder et loft over antal operationer, men ale- ne regulerer den samlede støj fra lufthavnen. Nogle spørger, hvorfor grænseværdi- en for den gennemsnitlige støj er sat til 55 dB og ikke 45 dB, og hvorfor grænse- værdien for den maksimale støj er sat til 80 dB og ikke 70 dB. Begge de nævnte grænseværdier fremgår af Miljøstyrelsens vejledning om flystøj. Mange er utilfredse

med at særlige flyvninger (ambulanceflyvninger, flyvninger fra Rigspolitichefen, eftersøgnings- og redningsmissioner, miljø- og overvågningsflyvninger, flyvnings i forbindelse med suvrænitetshåndhævelse, humanitætindsats og intensiv uddannelse med henblik på internationale opgaver) ikke indgår i støjkortlægningen.

Derudover omfatter høringssvarene konkrete forslag til ændringer af lufthavens vilkår, der har betydning for flystøjen i området. Der er stillet forslag om, at skoleflyvning kun tillades mellem kl. 09-15 på hverdage med henvisning til, at sådan er det i Billund Lufthavn. Der er ønsket om at forbyde fly, der støjer ligeså meget som MD87 hele døgnet eller i nat-timerne.

Der spørges til, om der er mulighed for tilskud til støjdæmpende vinduer.

Vurdering

Det er ikke muligt at udvide flyvningen på Roskilde Lufthavn, uden at det kommer til at støje mere. For HUR har det været en forudsætning at udvidelsen af lufthavnen støjmessigt kunne ske inden for det nuværende støjkonsekvensområde i Regionplan 2005. Beboere udenfor støjkonsekvensområdet kan også opleve støjgener, da oplevelser af støj er subjektive. Grænseværdierne for både gennemsnitsstøj og maksimalstøj er fastsat med udgangspunkt i Miljøstyrelsens vejledning om 'støj fra flyvepladser'.

Udkast til miljøgodkendelse regulerer den fremtidige støj fra Roskilde Lufthavn ved vilkår om støjen, hvilket er i overensstemmelse med Miljøstyrelsens vejledning på området. Efter miljøgodkendelsens retsbeskyttelsesperiode på 8 år kan miljømyndigheden stramme vilkår for støj, hvis der er basis for det fx i den teknologiske udvikling.

Miljøstyrelsens vejledning om 'støj fra flyvepladser' har forskellige grænseværdier for flyvepladser og for lufthavne. Af vejledningens bilag fremgår det, at Roskilde Lufthavn i vejledningens forstand er en lufthavn, grænseværdierne for flystøj er derfor fastsat med dette udgangspunkt. Det vil sige, den vejledende grænseværdi for gennemsnitsstøjen er sat til 55 dB for boligområder og støjfølsomme bygninger til offentlige formål og til 60 dB for spredt bebyggelse i det åbne land og til 50 dB for rekreative områder med overnatning (sommerhuse, kolonihaver campingpladser o.lign) og til 55 dB for andre rekreative områder uden overnatning. Maksimalværdien for starter og landinger om natten bør tilstræbes ikke at overstige 80 dB i boligområder og i rekreative områder med overnatning ved lufthavne. Af bemærkningerne til de vejledende grænseværdier fremgår det, at ved spredt bebyggelse i det åbne land bør der som udgangspunkt ikke udlægges nye boliger, hvor gennemsnitsstøjen er over 55 dB, og hvor maksimalværdien er over 70dB. HUR har vurderet, at det ikke er relevant at indarbejde disse bemærkninger i regionplantillægget, da der i Hovedstadsregionen ifølge gældende regionplan ikke må bygges nye boliger i det åbne land.

Særlige flyvninger indgår ikke i støjkortlægning i henhold til Miljøstyrelsens vejledning om støj fra flyvepladser. Særlige flyvninger forventes maksimal til udgøre 1% af den samlede flyvning fra Roskilde Lufthavn.

Vilkår om tidsmæssige restriktioner for brug af lufthavnen er en afvejning mellem hensyn til lufthavnens brugere og lufthavnens naboer. Den skoleflyvning, der foregår fra Roskilde Lufthavn, har primært relation til fritidsflyvning. Det findes derfor rimeligt af hensyn til lufthavnens brugere, at skoleflyvning i et vist omfang kan finde sted uden for normal arbejdstid. I Billund foregår skoleflyvning primært med større fly og i relation til erhvervsmæssig flyvning.

Det er HURs vurdering, at det er nødvendigt at MD87-fly har mulighed for at operere fra Roskilde Lufthavn, da Roskilde Lufthavn er aflastningslufthavn for Kastrup Lufthavn. SAS flyver med MD87 og er hovedoperatør i Kastrup Lufthavn. Ved udarbejdelse af VVM-redegørelse er det derimod lagt til grund, at mere støjende fly (fx af typen MD80 og MD82) fremover ikke kan operere fra Roskilde Lufthavn. Det er fortsat HURs vurdering, at det er hensigtsmæssigt, at MD87 kan operere fra Roskilde Lufthavn i tidsrummene kl. 22 – 23 og kl. 06 – 07 i begrænset omfang, men kan ikke operere fra kl. 23 til kl. 06.

Støjdæmpende vinduer er ikke indgået som afværgeforanstaltning i VVM-redegørelsen.

Beregningerne af flystøj

Flere af høringssvarene går på, om resultaterne af støjberegningerne er troværdige, herunder om forudsætningerne for støjberegningerne er rigtige, og kommer med forslag til at opgøre støjen på en anden måde.

Vurdering

De beregninger af flystøjen, der ligger til grund for vurderingerne, bygger på Miljøstyrelsens 'Vejledning om støj fra flyvepladser'. Beregningerne bygger på en forventet sammensætning af de fly, som i en fremtidig situation vil benytte Roskilde Lufthavn. Det samme gælder benyttelsen af banesystemet. I de tekniske baggrundsrapporter om flystøj, der er bilag til VVM-redegørelsen, er der redegjort for de forudsætninger, der ligger til grund for støjberegningerne. Det er HURs opfattelse, at beregningerne af flystøjen er i overensstemmelse med Miljøstyrelsens vejledning. Roskilde Amts miljøgodkendelse stiller krav om beregning af støjtal for lufthavnen og fastsætter vilkår, der skal sikre at lufthavnen ikke må til at støje mere end forudsat i VVM-redegørelsen.

Terminalstøj

En del høringssvar sætter spørgsmålstegn ved, at der kan gennemføres motorafprøvninger i Roskilde Lufthavn uden for motorkøringsgården, og at miljøgodkendelsen giver mulighed for motorkøringer, der ikke kan overholde Miljøstyrelsens vejle-

dende grænseværdier for støj hos naboerne.

99489-1286739

Enkelte hørings svar mener ikke, at det er rimeligt, at der kan forekomme overskridelse af Miljøstyrelsens vejledende grænseværdi for støj hos de nærmeste naboer ved brug af APU (mindre motor, der kan give flyet el og varme mens det er i lufthavnen).

Vurdering

Miljøgodkendelsen vil som udgangspunkt kun tillade motorafprøvninger i Roskilde Lufthavn, som allerede er tilladt i dag. Men der vil sandsynligvis blive gennemført flere motorafprøvninger i lufthavnen, hvis der kommer mere flytrafik. I Miljøgodkendelsen er opstillet krav om maksimal støj ved motorafprøvninger. Det gør, at rute-, charter- og fragtfly kun kan gennemføre motorafprøvninger i ekstraordinære situationer, hvor flyet ellers ikke ville få lov til at lette igen af sikkerhedsmæssige årsager.

Miljøgodkendelsen indeholder vilkår, der mindsker brug af APU i natperioden, hvor der kan forekomme overskridelser af Miljøstyrelsens vejledende grænseværdi for støj hos de nærmeste naboer. Hvis Roskilde Lufthavn når op på mere end 5000 årlige operationer med rute-, charter og fragtfly, skal lufthavnen udarbejde handlings- og tidsplan for et teknisk anlæg, der kan erstatte flyenes brug af APU ved ophold på standpladsen. Det er derfor HURs vurdering, at støjpåvirkningen fra APU er acceptabel, da anvendelsen af APU er af begrænset omfang, frem til APU kan afløses af et fast anlæg.

Samlet støj

Mange hørings svar - især fra Køge Bugtområdet - går på, at de i forvejen er ramt af støj fra andre infrastrukturanlæg, især motorveje og jernbaner. Men også fra indflyvningen til Kastrup Lufthavn og muligheden for en eventuel ny jernbane til Ringsted via Køge skaber frygt i området for 'et støjhelve', som mange udtrykker det. Mange efterspørger derfor, at VVM-redegørelsen beskriver den samlede støj i de områder, hvor også Roskilde Lufthavn kommer til at støje.

Vurdering

Det er korrekt, at flere støjkilder i et område kan give større gener for de omkringboende. HUR har derfor i VVM-redegørelsen beskrevet, at der i lufthavnens nærområde er andre støjkilder. Roskilde Racing Center, Køreteknisk Institut og Motocrossbanen ligger i det sydlige Hedeland lige nord for Roskilde Lufthavns arealer. Det kan imidlertid ikke lade sig gøre, at opgøre den samlede støjbelastning fra forskellige typer støjkilder, da der er forskellige beregningsmetoder med forskellige beregningsforudsætninger for de forskellige støjkilder. Derfor kan støjen fra forskellige kilder ikke lægges sammen. Det har heller ikke været muligt at opgøre hvor mange boliger, der vil opleve støj udover Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier fra både Roskilde Lufthavn og de andre støjende anlæg.

Med hensyn til den generelle støj i byområdet fra veje og jernbaner er det HURs vurdering, at det ikke er relevant i VVM-redegørelsen at gennemføre en generel støjundersøgelse af fx Køge Bugt området. Det er HURs vurdering, at det ikke er relevant at beskæftige sig med den samlede støj i relation til Roskilde Lufthavn, når det drejer sig om byområder i fx Køge Bugt området, der ligger langt uden for de områder, hvor flytrafikken fra en udvidet lufthavn vil overskride Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier.

Trafik

I mange høringssvar påpeges det, at der allerede er alt for meget trafik på Køgevej, på Holbækmotorvejen og i Roskilde By, og at en udvidelse af Roskilde Lufthavn vil gøre det værre og mere umuligt at afvikle trafikken på fornuftig måde, især da betjeningen af Roskilde Lufthavn med kollektiv trafik er dårlig. En del høringssvar peger på, at VVM-redegørelsens vurderinger af trafikken fra Køge Bugt området gennem landsbyerne er sat for lavt, og der derfor er behov for trafik- og fartbegrænsende foranstaltninger og eventuelt nye omfartsveje i fx Tjæreby, Karlstrup og Hustrup. Høringssvarene indeholder en række konkrete forslag om indretning af Køgevej og andre veje. Et høringssvar gør opmærksom på, at skolebørn har behov for at krydse Køgevej ved Salløvvej og Snoldelev Bygade. Nogle gør opmærksom på behov for udbygning af den kollektive trafik til Roskilde Lufthavn. Både busser og flere togforbindelser til Roskilde Station, burde derfor indgå i VVM-redegørelsen. En del høringssvar er utilfredse med, at trafikens miljøkonsekvenser ikke har større vægt i VVM-redegørelsen, og der ønskes støjdemper langs Køgevej, fx ud for Vor Frue.

Vurdering

Vejtrafikken til og fra Roskilde Lufthavn er beregnet ud fra antal fly og passagerer og arbejdspladser samt erfaringer fra andre lufthavne af lignende størrelse samt prognoser for vejtrafikken. Trafikken er fordelt på vejnettet ud fra opgørelser af lufthavnens opland. Trafikkens miljøkonsekvenser er beregnet på baggrund af trafikens størrelse. Der er to vejstrækninger, hvor trafikken er beregnet til at stige mere end 10 %. Det er Lufthavnsvej og Køgevej nord for Lufthavnsvej. I den tekniske baggrundsrapport for vejtrafik er redegjort for trafikopgørelserne. Efter som udvidelse af Roskilde Lufthavn kun vil stå for en mindre del af trafikken på Køgevej, er det vejmyndigheden, der skal afgøre, om der i fremtiden er behov trafikregulering og for støjdemper eller støjafskærmning langs Køgevej.

Ved Salløvvej og Snoldelev Bygade findes i dag et signalreguleret kryds med trykknop for fodgængere, der skal krydse Køgevej. Dette ændres ikke, og der er således allerede mulig for at krydse vejen i signalanlægget.

Jord og grundvand

En del høringssvar peger på risikoen for forurening af jord og grundvand ved udbygning af lufthavnen. Flere spørger til den diffuse forurening med afisningsmidler fra fly, der letter fra lufthavnen. En stiller spørgsmål til den opstillede geologiske

model og konkluderer, at VVM-redegørelsen på dette område hviler på et usikkert grundlag.

Vurdering

Afisning af flyvemaskiner fortages af sikkerhedsmæssige årsager før afgang, når vejrforholdene kræver det (normalt ved temperaturer mellem +5 og -10 grader C). I de skandinaviske lande anvendes propylenglykol som hovedkomponent (og altså ikke den giftige ethylenglykol, som anvendes visse steder i udlandet).

Formålet med afisningen er at sikre, at sne- og isbelægninger fjernes fra flyets overflader, herunder specielt vinger og haleror, og for at forebygge, at der ikke dannes is i forbindelse med nedkølingen af flyet under startløbet på startbanen.

Flyafisningsmidlerne vil blive spredt i forbindelse med påsprøjtningen, der i første omgang vil blive udført på ekspeditionsforpladsen i lufthavnen. Forpladsen skal som en del af miljøgodkendelsen tættes, så den overskydende afisningsvæske vil kunne opsamles af en fejmaskine med påmonteres opsugningsmekanisme. Fra Kastrup vides, at omtrent halvdelen af den forbrugte væske opsamles på denne måde.

Som en del af den forebyggende behandling af flyets vinger, skal der afsættes en tynd film af afisningsvæske, som gennem afløb (og i meget lille omfang fordampning) vil sikre, at der ikke dannes is på flyets vinger, mens flyet accelererer på startbanen. Der vil altså forekomme et vist afdryp fra flyet på selve startbanen. Den påførte mængde afisningsvæske skal svare til, at væsken er helt forsvundet umiddelbart efter, at flyet er lettet fra startbanen. Der er derfor ikke tale om, at der spredes afisningsvæske uden for lufthavnens areal.

Afisningsvæske på lufthavnens område vil dels blive opsuget, dels blive transporteret væk via det almindelige overfladevandsystem for lufthavnens baneanlæg. Via systemets indretning og på baggrund af den i miljøgodkendelsen pålagte overvågning af overfladevandskvaliteten sikres, at der ikke tilføres uacceptable mængder af glykol til Skelbækken. Den resterende lille del af glykolen, som havner på den ubelagte overflade i lufthavnen vil blive nedbrudt under aerobe forhold i det øverste jordlag.

Roskilde Amt er klar over, at grundvandsmodellen ikke beskriver de geologiske forhold optimalt. Formålet er, at gennemføre en overslagsberegning af strømningsforholdene i området. For Roskilde Amt er det væsentlig, at Roskilde Lufthavn ikke giver anledning til betydende grundvandsforurening hverken fra diffuse kilder eller fra punktkilderne på området. Den opstillede model beskriver de formodede strømningsretninger i grundvandet under lufthavnen. Det er derfor muligt i borerer at overvåge om der sker en uønsket ændring i vandkvaliteten. Miljøgodkendelse vil sikre at de grundvandstruende aktiviteter i forbindelse med tankning og afisning ikke medfører forurening.

Roskilde Lufthavn omfatter store arealer, der ikke sprøjtes og gødskes. Den samlede belastning af grundvandet med pesticider og næringsstoffer er derfor beskeden i forhold til under landbrugsjord.

Andre Miljøforhold

Stop Støjen mener, at der er boliger tæt på lufthavnen, der vil blive væsentligt belastet med lavfrekvent støj eller vibrationer, og at dette burde indgå i VVM-redegørelsen.

Vurdering

VVM-redegørelsen og Roskilde Amts miljøgodkendelse beskriver ikke lavfrekvent støj og vibrationer, fordi Miljøstyrelsens vejledning om støj fra flyvepladser ikke beskriver området, da erfaringer viser, at lavfrekvent støj og vibrationer ikke vil give anledning til gener hos naboerne, hverken ved motorafprøvninger eller ved start og landing. Rigtig tunge fly, der aldrig vil kunne benytte Roskilde Lufthavn, da startbanen ikke er lang nok vil i nogle tilfælde kunne give anledning til gener fra vibrationer.

Landskab

Nogle høringssvar mener, der er fejl og mangler i HURs vurdering af påvirkningen af landskabet. Der peges blandt andet på, at de nye bygninger vil blive synlige fra Snoldelevvej, og der ikke står noget om lyspåvirkning i VVM-redegørelsen.

Vurdering

Det er vurderingen, at der vil være et begrænset indsyn til de nye anlæg i lufthavnen, men at lufthavnen vil kunne opleves mere i det omkringliggende landskab pga flere fly og mere støj. En udbygget lufthavn vil have mere lys ved terminalbygning og parkeringspladser og langs forlængelsen af den ene startbane. Det er HURs vurdering, at lyset ikke vil medføre væsentlige påvirkninger af omgivelserne.

Natur

Stop Støjen og andre mener, at en udvidelse af Roskilde Lufthavn er uforenelig med EU's habitatdirektiv. En del høringssvar mener, at der er konflikter mellem fuglebeskyttelsesområderne især i Ramsø Mose og Havdrup Mose og en udbygning af Roskilde Lufthavn, hvor lufthavnen har pligt til at mindske risikoen for kollisioner mellem fly og fugle fx ved bortskydninger. Stop Støjen og andre mener, at udvidelsen af Roskilde Lufthavn er i strid med skovrejsningsplaner for nærliggende områder.

Vurdering

Som grundlag for VVM-redegørelsen er udarbejdet en omfattende rapport om dyre- og planteliv, herunder fugle. I den forbindelse har Roskilde Amt som sektormyndighed for naturområdet vurderet, at en udvidelse af Roskilde Lufthavn ikke vil påvirke udpegningsgrundlaget for Natura 2000 områderne, der omfatter EF-fuglebeskyttelsesområder, EF-habitatområder og Ramsar-områder, negativt.

Statens Luftfartsvæsen (SLV) oplyser, at Roskilde Lufthavn – hvis udvidelsen effektueres – vil blive omfattet af BL 3-16 "Bestemmelser om forholdsregler til nedsættelse af kollisionsrisikoen mellem luftfartøjer og fugle/pattedyr på flyvepladser". Bestemmelserne retter sig imod offentlige flyvepladser, som anvendes til regelmæssig, erhvervsmæssig transport af passagerer, post og/eller fragt med luftfartøjer med en maksimal tilladt startmasse på 10 tons eller derover eller med 20 eller flere passagerer.

Roskilde Lufthavn følger i dag disse bestemmelser, selvom lufthavnen egentlig ikke er omfattet (men vil blive det med udvidelsen). Det indebærer blandt andet, at der skal foreligge dyrknings- og beplantningsplaner og foretages observationer af fugle- og dyreliv på lufthavnens område – samt om nødvendigt bortskræmning og/eller nedskydning af fugle inden for lufthavnens areal.

BL 3-15 indeholder derudover bestemmelser om, at koncessionshaveren (altså lufthavnen) skal holde sig orienteret om samt søge at påvirke den offentlige planlægning, således at

- anlæg der tiltrækker fugle ikke placeres/er beliggende nærmere flyvepladsen end 13 km eller ikke placeres/er beliggende således, at der er risiko for at fuglene overflyver flyvepladsen på vej mellem anlæg, der tiltrækker fugle og eventuelle yngle- og rasteplasser og
- der ikke indenfor 13 km fra flyvepladsen sker beplantning i større omfang med bærbærende træer og buske.

Der er altså tale om et pålæg til lufthavnen om at holde sig orienteret samt søge at påvirke den offentlige planlægning, således at risikoen for fuglekollisioner mindskes. Der er ikke tale om, at SLV pålægger lufthavnen at gå ind og regulere, hvad den enkelte nabo har i sin have.

På SLVs hjemmeside findes i BL 8-10 Årsrapport en opgørelse over fuglekollisioner i 2005 på danske lufthavne. Den viser, at Roskilde Lufthavn ligger i relativt lavt med hensyn til birdstrike-rate.

I BL 7-16 – Særligt følsomme naturområder – er der fastsat en bestemmelse om, at flyvning over disse nærmere definerede områder skal undgås i lavere højder end 1000 fod (300 m) for ikke at forstyrre dyre- og fuglelivet. I dag er den sydlige del af Roskilde Fjord omfattet af bestemmelserne. BL 7-16 er p.t. under revision, og det forventes, at antallet af restriktionsområder udvides. Dette forventes at betyde, at det allerede eksisterende område omkring den sydlige del af Roskilde Fjord udvides til at dække hele fjorden, samt at der tilføjes to nye områder – Ramsø Mose og Gammel Havdrup Mose. Det betyder, at disse områder også omfattes af restriktioner om overflyvningshøjde.

For en lufthavn findes en såkaldt højdehindringsplan, der skal sikre, at der ikke

etableres anlæg, der kan være til skade for brugen af lufthavnen. Det kan oplyses, at en udvidelse af Roskilde Lufthavn ikke vil medføre ændringer i lufthavnens højdehindreplan. Det betyder, at udvidelse af lufthavnen ikke er i konflikt med planer om skovrejsning.

Overfladevand

I nogle høringssvar bemærkes det, at formiat, der anvendes til afisning af banerne, afledes til Skelbækken og derfra til Langvad Å, Ramsø Mose og Kattinge Vig i Roskilde Fjord. Danmarks Naturfredningsforening gør opmærksom på, at formiat bruger ilt ved nedbrydning, og efterspørger betydningen af dette forhold for recipienterne.

Vurdering

Det er HURs vurdering, at formiat brugt til baneafisning ikke vil skade vandløbene.

Formiatbaserede afisningsmidler har den miljømæssige fordel, at de ikke indeholder kvælstof, er ugiftige og langt mindre iltforbrugende ved nedbrydning end det tidligere anvendte urea. For eksempel forbruges 2,2 g ilt ved nedbrydningen af 1 g urea, mens der kun forbruges 0,1 g ilt ved nedbrydningen af 1 g Aviform L50, der er et anvendt, formiat baseret afisningsmiddel.

For løbende at kunne vurdere overfladevandets indhold af iltforbrugende stoffer er der i miljøgodkendelsen sat vilkår om egenkontrol i udledningen til Skelbækken i relation til dette forhold. Prøver fra egenkontrollen, viser at vand, der afledes til Skelbækken i vinterhalvåret i sit indhold af iltforbrugende stoffer ligger på linje med eller under, hvad der er 'normalt' for overfladevand fra befæstede arealer.

Endvidere skal det bemærkes, at afisningsmidler i sagens natur kun anvendes i perioder, hvor temperaturen er omkring frysepunktet eller derunder. I denne periode er den biologiske aktivitet meget lille, hvorfor omsætningen – og dermed iltforbruget – er langsom. Dermed er risikoen for dårlige iltforhold i vandmiljøet som følge af brugen af afisningsmidler begrænset.

Kulturmiljø og fritidsliv, herunder Hedeland

I/S Hedelands bestyrelse ser ændringerne af regionplanretningslinierne for støjkonsekvensområdet fra Roskilde Lufthavn som et problem for den fremtidige omdannelse af udgravede grusgravsområder til rekreative arealer i Hedeland.

Mange borgere mener ikke, at Hedeland efter en udvidelse kan anvendes som rekreativt område pga støj, bl.a påpeger mange, at flystøj kan give problemer ved afvikling af arrangementer i Hedelands amfiteater. Der peges også på støjgener ved afvikling af Roskildefestivalen, koncerter på Ledreborg osv.

Roskilde Festival spørger, om områderne syd for Dyrskuepladsen fortsat kan anvendes til camping og parkering under Roskildefestivalen.

Roskilde Kommune rejser en problemstilling om kommunale udlæg af kolonihaver inden for støjkonsekvensområdets område 3.

Dansk Faldskærmsunion og Faldskærmsklubben.dk mener, at de tidsmæssige restriktioner overfor faldskærmsflyvning i forslag til miljøgodkendelse giver dårlige muligheder for, at aktiviteterne kan foregå i fritiden. Der stilles spørgsmål ved, at faldskærmsflyvning er underlagt samme restriktioner som kunstflyvning. Kongelig Dansk Aeroklub forudser, at en udvidelse af Roskilde Lufthavn vil komme til at medføre væsentligt større gener for fritidsflyvningen på lufthavnen.

Roskilde Museum gør opmærksom på, at der kan gøres arkæologiske fund ved anlægsarbejderne i forbindelse med en udvidelse af Roskilde Lufthavn, og at museumslovens regler gælder.

Vurdering

Status er, at hele Hedelands interesseområde er omfattet af Regionplan 2005's udpegning som regionalt friluftsområde. Det vil ændringer af støjkonsekvensområdet for Roskilde Lufthavn ikke ændre væsentligt på.

Store dele af Hedeland og Hedelands interesseområde vil således både før og efter en udvidelse af Roskilde Lufthavn være omfattet af restriktioner fra støjkonsekvensområdet. De sydlige dele af Hedelandsområdet anvendes derfor i dag til støjende anlæg som motorsportsbaner. Det er HURs vurdering, at en udvidelse af Roskilde Lufthavn ikke vil forhindre en videreudvikling af Hedeland og en udvidelse af Hedeland inden for det regionale friluftsområde i regionplanen. I de områder, der kan bruges til rekreative anlæg med overnatning er der mindre ændringer i afgrænsningen af områderne.

Naviair, der forestår flyveledelsen i Roskilde Lufthavn, bekræfter, at overflyvning af Teater Hedeland i videst muligt omfang vil blive undgået ved teatrets årlige arrangementer. Det samme vil kunne gøre sig gældende ved lignende arrangementer andre steder i området.

Områderne syd for Dyrskuepladsen i Roskilde vil både før og efter en ændring af støjkonsekvensområdet for Roskilde Lufthavn være omfattet af 50 dB kurven, hvor der ikke må etableres rekreative anlæg med overnatning. Støjkonsekvensområdet har ikke betydning for Roskilde Festivals brug af arealerne.

Det er HURs vurdering, at Roskilde Kommune i sin planlægning af områder til kolonihaver må indrette sig efter de mindre ændringer af afgrænsningen af støjkonsekvensområdet.

Der er ingen planer om at beskære mulighederne for fritidsflyvning i Roskilde Lufthavn udover de tidsmæssige restriktioner som indgår i forslag til miljøgodkendelse. Andre lufthavne i Danmark funderer med både store og små fly.

Roskilde Museums oplysninger videregives til Københavns Lufthavne A/S.

99489-1286739

Luftforurening

I nogle høringssvar påpeges det, at lufthavnen vil forurene omgivelserne med luftforurenende stoffer og lugt. Andre har især fokus på partikelforureningen. I nogle af høringssvarene efterspørges konkrete oplysninger om udledning af forskellige stoffer ved en enkelt overflyvning med forskellige flytyper. Der efterspørges oplysninger om påvirkning af afgrøder i haver o. lign. Der er desuden kommet kommentarer omkring luftkvalitetsmålinger.

Vurdering

I VVM-redegørelsen er udslippet af luftforurenende stoffer gjort op i referencesituationen, 0-alternativet og hovedforslaget. Udslippet af luftforurenende stoffer vil stige ved udvidelsen af lufthavnen, men vil ikke give anledning til koncentrationer, der kommer i nærheden af Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier for luftkvaliteten. I Kastrup Lufthavn, hvor lufttrafikken er betydelig større, viser målinger af luftkvaliteten, at grænseværdierne er overholdt med god margin. Da udvidelsen af Roskilde Lufthavn ikke vil medføre problemer med luftkvaliteten, er der ikke grund til at tro, at luftforureningen vil medføre væsentlig påvirkning af afgrøder i lufthavnens nær-område.

Socioøkonomiske forhold

Der er mange høringssvar finder, at de socioøkonomiske forhold har alt for lidt plads i VVM-redegørelsen. Høringssvarene omkring de socioøkonomiske forhold falder i tre hovedgrupper: Sundhed, erhvervsudvikling og arbejdspladser samt priser på fast ejendom. Høringssvarene indenfor disse emner er resumeret og vurderet hver for sig herunder.

Vurdering

I VVM-reglerne er der krav om en undersøgelse af de socioøkonomiske effekter af miljøpåvirkningerne. VVM-redegørelsen indeholder en vurdering af de miljøafledte socioøkonomiske effekter i relation til den øgede støjpåvirkning i området. Det er HURs vurdering, at støj er den eneste miljøparameter, der eventuelt kan give anledning til miljøafledte socioøkonomiske effekter.

Sundhed

Mange høringssvar udtrykker bekymring for, om mere støj i området kan medføre stress, hovedpine og forhøjet blodtryk og på den måde medføre helbredsproblemer. Enkelte er bekymrede for påvirkning af især børns hørelse. Flere peger på, at øget støj kan medføre kommunikationsbesvær.

Vurdering

Ved en vurdering af en eventuel påvirkning af sundheden i området mener HUR, at der skal tages udgangspunkt i, at udvidelsen af Roskilde Lufthavn vil medføre en

stigning i den gennemsnitlige støj på 5-7 dB i områderne rundt om Roskilde Lufthavn. Det er HURs vurdering at der ikke er risiko for at støjniveauet fra lufthavnen efter en udvidelse kan medføre høreskade hos omkringboende.

Ifølge WHO er støj sundhedsskadelig. Støj kan medføre hovedpine, stress, kommunikationsbesvær og forhøjet blodtryk. Ved længere tids påvirkning kan støj føre til egentlige helbredsproblemer.

Støj giver også en forøget risiko for hjertekarsygdomme. En undersøgelse fra WHO fra 2003 baseret på vejtrafikstøj viser, at med udgangspunkt i et støjniveau på 51 dB øges risikoen for hjertekarsygdomme med 9 % for hver gang, støjen stiger med 5 dB.

I Europakommissionens rapport: "Position paper on EU noise indicators" fremgår det, at der ikke er konstateret helbredseffekter som eksempelvis forhøjet blodtryk og kardiovaskulære sygdomme for personer udsat for under 70 dB (LAeq, dag) fra flystøj. Dette lå til grund for, at det i forbindelse med udflytningen af Oslo Lufthavn til Gardermoen blevet fastslået, at der for boliger med en støjbelastning mellem 55 dB og 70 dB alene er tale om genepåvirkninger - og ikke helbredseffekter

Der er forskel på vejstøj og støj fra fly. En undersøgelse, der er baseret på vejstøj kan efter HURs vurdering ikke overføres til støj fra en lufthavn. På den baggrund er det HURs vurdering, at en eventuel påvirkning af helbred hos beboerne i området vil være lille, og at der ikke er grundlag for at kvantificere den.

Erhvervsudvikling og arbejdspladser

Høringssvarene indeholder mange spørgsmål omkring erhvervsudvikling og antal arbejdspladser ved en udbygget lufthavn. Enkelte erhvervsdrivende mener, at støj og øvrig forurening fra en udvidet lufthavn vil ødelægge deres virksomhed. Roskilde-egnens ErhvervsUdviklingsråd (REUR) og Roskilde-egnens Turistråd giver imidlertid udtryk for, at en udbygning af Roskilde Lufthavn vil bedre mulighederne for erhvervsudvikling og turisme i området.

Vurdering

VVM-redegørelsen indeholder en opgørelse over, hvor mange nye arbejdspladser en udbygget lufthavn forventes at skabe i området. Det ligger udenfor det, der kræves af en VVM-undersøgelse, at gennemføre en større socioøkonomisk analyse, der viser, hvilke påvirkninger på erhvervsliv og turisme, som udbygningen af Roskilde Lufthavn vil have.

Huspriser

I mange høringssvar opfattes det som forkert, at HUR ikke i VVM-redegørelsen har gennemført en undersøgelse af en påvirkning af huspriserne, også set i relation til, at det fyldte en del i den første offentlige høring. Mange spørger om det er muligt,

at opnå erstatning for eventuelt værditab.

99489-1286739

Vurdering

I VVM-redegørelsen vurderer HUR, at det ikke er muligt, at opgøre påvirkningen af huspriserne i området, da de støjbelastede boliger i forvejen ligger i støjkonsekvensområdet. Væksten i flytrafikken vil ændre støjbilledet omkring Roskilde Lufthavn. På den ene side belastes flere boliger i nærområdet af støj, på den anden side er det muligt at mindske omfanget af de arealer, der i regionplanen hidtil har været belagt med støjrestriktioner. Det vil påvirke prisudviklingen i to retninger: De støjramte boliger vil opleve en relativt mindre vækst i prisudviklingen, mens de frigivne områder vil opleve en relativt større vækst i prisudviklingen. Ved regulering gennem planlovingen ydes ikke erstatning for eventuelle tab.

Planforhold, herunder støjkonsekvenszoner

Mange borgere i området har fået det indtryk, at de restriktioner, som regionplantillægget har for nye boliger i området, også gælder for tilbygninger og lignende for eksisterende boliger i området.

Roskilde Byråd mener, at regionplantillægget med opdeling af støjkonsekvensområdet i 3 områder med hver sine retningslinier udgør et uklart grundlag for fremtidig planlægning og administration i området.

Vurdering

Ændringerne i støjkonsekvensområdet omkring Roskilde Lufthavn har ingen betydning for brug af områdets eksisterende boliger med hensyn til renovering og tilbygning. Støjkonsekvensområdet har alene betydning for mulighederne for etablering af nye boliger. Her er restriktionerne meget lig de restriktioner, som allerede findes i Regionplan 2005.

Det er HURs vurdering, at det forslag til regionplanretningslinier, der nu har været i høring, er et bedre grundlag for fremtidig planlægning og administration, end den gældende regionplans retningslinier for. Forslaget til retningslinier bygger entydigt på Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier for flystøj og vil således altid kunne sikre, at der ikke i fremtiden kan planlægges og administreres, så Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier ikke kan overholdes ved ny bebyggelse i området. .

I Miljøstyrelsens vejledning om støj fra flyvepladser er rekreative områder med overnatning eksemplificeret ved sommerhuse, kolonihaver campingpladser o.lign.

Alternativer

Høringssvar om alternativer handler om to forskellige områder. Mange ønsker at VVM-redegørelsen indeholdt en vurdering af de miljømæssige konsekvenser af at den ønskede flyvning blev afviklet i Kastrup eller Sturup i Malmø i stedet for i Roskilde Lufthavn. Derudover stilles der spørgsmål ved de alternativer i form af refe-

rencesituation, 0-alternativ og hovedforslag, som er beskrevet i VVM-redegørelsen. Der fremsættes synspunkter om, at det havde været bedre at åbne Flyvestation Værløse for civil luftfart, og der fremsættes ønsker om at åbne Værløse for fritidsflyvning for at sikre den samlede fritidsflyvning i Hovedstadsregionen.

Vurdering

Spørgsmålet om hvorvidt et alternativ til udvidelse af Roskilde Lufthavn er at benytte Kastrup eller Sturup Lufthavne i stedet, kom ind allerede ved indkaldelse af idéer og forslag til planlægningen i 2004. Det er fortsat HURs vurdering, det ikke er relevant at undersøge en udvidelse af Kastrup Lufthavn, da der kan afvikles flere flyvninger inden for eksisterende miljøgodkendelse. I VVM-mæssig forstand er mere flyvning fra Kastrup således omfattet af referencesituationen. Derudover er Malmø Lufthavn i Sturup en konkurrent til Københavns Lufthavne A/S, og HUR finder ikke, at Sturup Lufthavn er et alternativ til en udvidelse i Roskilde Lufthavn.

Stop Støjen gør gældende, at VVM-redegørelsen anvender et forkert 0-alternativ, idet man mener at 0-alternativet bør være 121.000 operationer uden baneforlængelse (altså også baneforlængelsen fra 1997), som Roskilde Lufthavn kan benytte i dag uden yderligere tilladelse fra Roskilde Amt.

Roskilde Lufthavn er med Finansministeriets aktstykke fra 1969 planlagt til de 200.000 årlige operationer. Det giver den gældende miljøgodkendelse også godkendelse til, om end det er nødvendigt med en særskilt tilladelse fra Roskilde Amt, hvis hele operationstallet skal udnyttes. Det er HURs vurdering, at lufthavnen med en sådan tilladelse kan opfattes som 0-alternativet, netop fordi lufthavnen fra starten har været planlagt til flyvning af den størrelse. VVM-redegørelsen omfatter derudover også referencesituationen, der beskriver den nuværende situation i Roskilde Lufthavn på baggrund af data for 2002, som er det sidste hele år, hvor data var tilgængelige, da miljøvurderingsprocessen blev sat i gang i år 2003. Flyvningen i 2002 omfattede i alt 98.416 operationer, hvoraf 1.276 var ruteoperationer. Den gældende miljøgodkendelse giver mulighed for i alt 121.000 operationer, heraf 2.662 operationer rute-, fragt- og charterfly. Ved at bruge flyvningen i 2002 i stedet for den maksimalt tilladte flyvning efter den gældende miljøgodkendelse er der regnet konservativt.

Ifølge Miljøministeriets VVM-vejledning skal 0-alternativet som udgangspunkt ikke være en status quo beskrivelse, men en beskrivelse af, hvordan tilstanden fremtidigt forventes at være, hvis det vælges ikke at gennemføre det foreslåede projekt. Det er HURs vurdering, at fordi Roskilde Lufthavn er planlagt til 200.000 årlige operationer, er dette det relevante 0-alternativ, når det suppleres med referencesituationen, der beskriver forholdene i dag, og som ligger nogenlunde tæt på den maksimale flyvning, der umiddelbart kan være efter den nugældende miljøgodkendelse. Københavns Lufthavne A/S oplyser, at der ikke er forventninger om at udnytte den gældende miljøgodkendelse på 121.000 årlige operationer fuldt ud uden en udbyg-

ning af lufthavnen.

99489-1286739

Behovet for en udvidelse

Mange borgere mener ikke, at der kan argumenteres for en udvidelse af Roskilde Lufthavn, så længe der ikke er problemer med kapaciteten i Københavns Lufthavn i Kastrup.

Vurdering

En udvidelse af Roskilde Lufthavn hænger efter HURS vurdering ikke sammen en fuld udnyttelse af kapaciteten i Kastrup. Københavns Lufthavne A/S ønsker at kunne anvende Roskilde Lufthavn som et supplement til den store lufthavn i Kastrup, overfor flyselskaber, der ønsker den form for service, som en mindre lavprislufthavn som i Roskilde kan tilbyde. Københavns Lufthavne A/S oplyser, at kapaciteten i nogle timer på døgnet er brugt op. Denne kapacitet kan tilvejebringes i Roskilde Lufthavn.

Flysikkerhed og terrorrisiko

Der gøres indsigelse imod, at flysikkerheden ikke er belyst i VVM-rapporten. I mange høringssvar gives udtryk for, at en udbygning af Roskilde Lufthavn ikke vil kunne sikre flysikkerheden på en betryggende måde pga. blandingen mellem store og små fly, herunder skolefly og anden civil lufttrafik. Det anføres, at en blanding af skolefly og anden civil trafik vil øge risikoen for 'runway incursions' dramatisk. Der henvises til, at der i Roskilde Lufthavn i 2003 var 54 'runway incursions'. Udtrykket 'runway incursions' dækker over tilfælde, hvor et fly, et køretøj eller en person – uden den fornødne tilladelse – er kommet ind på en bane eller en rullevej på en lufthavn. Mange mener derudover, at nærheden til Kastrup Lufthavn udgør en sikkerhedsmæssig risiko. Mange peger på at en udbygget lufthavn kan blive et mål for terror, lige som mange spørger til beredskab i forhold til ulykker i en udbygget lufthavn og sætter spørgsmålstegn ved, om det eksisterende beredskab er tilstrækkeligt i forbindelse med en udvidelse af lufthavnen og dens aktiviteter. Der bliver spurgt til, hvor et fly i en nødsituation vil smide overflødig brændstof, såkaldt fuel dump.

Vurdering

Statens Luftfartsvæsen (SLV) er myndighed for flysikkerhed i Danmark. SLV opstiller regler for afvikling af flytrafikken og fører tilsyn med, at reglerne overholdes. SLV har deltaget i arbejdet med VVM-redegørelsen med henblik på at sikre, at flyvesikkerheden ikke kompromitteres.

SLV vurderer, at afstanden mellem Roskilde og Kastrup Lufthavne ikke udgør en sikkerhedsrisiko. Der finder allerede i dag en koordinering sted mellem de to flyvekontrol-enheder i Kastrup og Roskilde. Den giver heller ikke anledning til procedurer, der tvinger de startende fly fra Roskilde ned i lavere højder til gene for beboerne i området.

Med hensyn til 'runway incursions' oplyser SLV, at den obligatoriske rapportering af sådanne hændelser trådte i kraft i 2001. Roskilde Lufthavn toppede i 2003 med 54 indberetninger. Efterfølgende er dette tal - som følge af en systematisk indsats (bl.a. informationskampagner, justering af bestemmelser rettet mod flyveledelsen, pålæg til flyvepladschefer om at gennemgå procedurer for færdsel på manøvreområderne) blevet nedbragt til 24 tilfælde i 2005 og forventes at blive endnu lavere i 2006. Et ændret fly-mix giver i sig selv ikke anledning til øget risiko, da området er reguleret.

Roskilde Lufthavn er både i dag og efter en udvidelse omfattet af de generelle regler omkring terrorbekæmpelse. Plan- og miljømyndighederne har ikke mulighed for at stille særlige krav på dette område.

Der er i medfør af luftfartslovgivningen fastsat bestemmelser for etablering af brand- og redningstjeneste på offentlige flyvepladser, der anvendes til erhvervs-mæssig flyvning med passagerer. Etablering af brand- og redningstjeneste med tilhørende udstyr skal godkendes af Statens Luftfartsvæsen, som løbende fører tilsyn med om kravene efterleves. I forhold til i dag vil der med en fuld udnyttelse af godkendelsen med op til 25.000 årlige operationer med tunge fly blive stillet større krav til både udstyr og bemanning af lufthavnens brand- og redningstjeneste afhængigt af sammensætningen af luftfartøjstyper.

Omkring såkaldt 'fuel dump', hvor et startende fly af sikkerhedsmæssige årsager bliver nødt til at smide overflødig brændstof for at kunne lande igen, oplyser SLV, at 'fuel dump' ikke vil forekomme med flytyper som MD87, B737-700 og B737-800, der forventes at benytte Roskilde Lufthavn. Risikoen for 'fuel dump' er knyttet til større og tungere fly, der ikke vil kunne benytte Roskilde Lufthavn.

Eksisterende forhold i Roskilde Lufthavn

I flere hørings svar beskrives det, at de eksisterende regler for flyvning fra Roskilde Lufthavn ikke overholdes. Mange mener, at overflyvningsforbud over byområder ikke respekteres, og at myndighederne ikke tager klagerne alvorligt. Der fremsættes ønske om overflyvningsforbud over Hastrup

Vurdering

VVM-redegørelsen beskriver og vurderer en udvidelse af Roskilde Lufthavn. VVM-redegørelsen kan således ikke ændre de eksisterende forhold.

Københavns Lufthavne A/S har oprettet et telefonnummer, hvor der kan klages over forhold i Roskilde Lufthavn. Klagerne videresendes til Roskilde Amt som miljømyndighed og til Statens Luftfartsvæsen, når klagerne har relation til operationelle forhold ved Roskilde Lufthavn.

Planlovens formål

Stop støjen mener ikke, at forslag til regionplantillæg med VVM lever op til planlovens formål.

Vurdering

Planloven skal ifølge sin formålsparagraf sikre en sammenfattende planlægning, der forener de samfundsmæssige interesser i arealanvendelsen og medvirker til at værne landets natur og miljø, så samfundsudviklingen kan ske på et bæredygtigt grundlag i respekt for menneskers livsvilkår og for bevarelsen af dyre- og plantelivet. Regionplanlægningen skal indeholde retningslinier for beliggenhed af større offentlige institutioner samt større trafik anlæg og andre større tekniske anlæg. Regionplanen skal derudover indeholde retningslinier til sikring af, at støjbelastede arealer i landzone ikke udlægges til støjfølsom anvendelse. Dette er baggrunden for, at Regionplan 2005 indeholder retningslinier for arealanvendelsen i området omkring Roskilde Lufthavn, hvis formål er at forbygge støjgener ved nye boliger. Det er således HURs vurdering at forslaget til regionplantillæg lever op til planlovens formål.

Planlovgivningen er uoverskuelig

Stop Støjen mener, at det er et problem, at projektet gennemføres på et tidspunkt, hvor planloven er under revision, hvilket gør det svært for borgerne at finde ud af, hvilke regler der gælder.

Stop Støjen henviser til, at den bekendtgørelse (nr. 428 af 2. juni 1999) som sagen er behandlet efter, senere er afløst af en ny bekendtgørelse (nr. 1006 af 20. oktober 2005).

Vurdering

Ifølge overgangsbestemmelserne fra bekendtgørelsen skal igangværende sager behandles færdig efter den gamle bekendtgørelse. Det er således HURs vurdering, at sagen er behandlet med udgangspunkt i den rigtige bekendtgørelse. Ændringerne i forhold til den nye bekendtgørelse er derudover ikke af en sådan karakter, at det ville få afgørende betydning for behandlingen af en sådan sag.

Ifølge planlovens §6c stk. 2 gælder det, at hvis et VVM-pligtigt anlæg i øvrigt er i overensstemmelse med retningslinierne i regionplanen, påhviler det regionplanmyndigheden snarest at tilvejebringe et forslag til regionplantillæg og derefter fremme sagen mest muligt. Det er HURs vurdering, at udvidelse af Roskilde Lufthavn er i overensstemmelse med Regionplan 2005, idet regionplanens støjkonsekvensområde siden 1973 har været baseret på det antal operationer, som Roskilde Lufthavn nu ønsker tilladelse til at udnytte. Efter HURs vurdering kan det faktum, at planlovgivningen jævnlige ændres ikke være et argument mod at HUR har behandlet sagen efter den gældende lovgivning.

Forhold til EU's støjdirektiv og den danske støjbekendtgørelse

Flere hørings svar mener, at udvidelse af Roskilde Lufthavn er i strid med EU's støjdirektiv. Der er ønsket om, at VVM-redegørelsen skal indeholde en støj kortlægning, som den der senere skal udarbejdes i henhold til støjbekendtgørelsen.

Vurdering

Støj fra Roskilde Lufthavn vil både før og efter en udvidelse være omfattet af kravet om kortlægning efter Støjbekendtgørelsen. Bekendtgørelsen fastsætter regler for kortlægning af ekstern støj fra visse infrastrukturanlæg og i større, samlede byområder og for udarbejdelse af støjhandlingsplaner for disse anlæg og byområder. Formålet med kortlægning af den eksterne støj og udarbejdelse af støjhandlingsplaner er at skabe et grundlag for at undgå, forebygge eller begrænse de skadelige virkninger.

Støj kortlægning efter støjbekendtgørelsen vil blive baseret på den flyvning, der rent faktisk har været i år 2006 og ikke på den flyvning, der er planlagt, eller som der er tilladelse til.

Støjbekendtgørelsen stiller krav om, at både gennemsnitsstøjen og gennemsnitsstøjen for natperioden skal beregnes på en anden måde, end den måde som støj skal beregnes efter Miljøstyrelsens vejledning om støj fra flyvepladser. Det vil sige, at støj beregnet efter metoderne i Støjbekendtgørelsen ikke kan sammenlignes med støj beregnet efter Miljøstyrelsens vejledning om støj fra flyvepladser. Der er ikke knyttet vejledende grænseværdier til støj beregnet efter metoderne i Støjbekendtgørelsen.

Det er HURs vurdering, at udvidelse af Roskilde Lufthavn ikke er i strid med EU's støjdirektiv, Støjbekendtgørelsen og dens vejledning.