

Naturklagenævnet  
Frederiksborggade 15  
1360 København K

Hastrup, den 4. december 2006

## **Klage over Regionplantillæg med VVM for udvidelse af Roskilde Lufthavn**

På egne vegne og på vegne af foreningen Stop Støjen fremsendes hermed klage over HUR's endelige godkendelse af Regionplantillæg med tilhørende VVM-redegørelse for en udvidelse af Roskilde Lufthavn - idet jeg forbeholder mig ret til at sende supplerende materiale.

Klagen vedrører følgende punkter

1. Planlovens procedureregler er ikke overholdt
2. Projektet er ikke i overensstemmelse med de oprindelige rammer
3. Kravene til indholdet i VVM-redegørelsen er ikke opfyldt

Klagen ønskes tillagt opsættende virkning jf. planlovens § 60, stk. 3. Til støtte for ønsket om opsættende virkning af klagen anføres det, at grundlæggende høringsrettigheder er tilsidesat til skade for beboere og husejere, der berøres af det ansøgte projekt, således at de pågældende beboere og husejere ikke har haft mulighed for at danne sig et retvisende billede af de direkte og indirekte miljøpåvirkninger, det ansøgte projekt giver anledning til. Dette bør sammenholdes med lufthavnens erklærede ønske om at igangsætte det ansøgte projekt hurtigst muligt.

Det fremgår af sagens akter, at Københavns Lufthavne A/S har tilstrækkelig kapacitet i Kastrup og ikke akut mangler kapacitetsforøgelse i Roskilde. Den opsættende virkning skal hindre en gentagelse af ulovlig baneudvidelse som i 1997 (jf. Naturklagenævnets afgørelse af 22.12.97, j nr. 97-33/250-0036) og sikre, at en baneudvidelse ikke på urimelig vis foregriber sagens afgørelse, og dermed hindrer VVM-direktivets og planlovens intention med VVM-bestemmelserne.

Med venlig hilsen



Talskvinde for StopStøjen  
Bodil Nissen  
Grønnegade 19  
4621 Gadstrup

## INDHOLDSFORTEGNELSE

	side
<b>1 Planlovens procedureregler er ikke overholdt .....</b>	<b>3</b>
1.1 Vurdering af Virkninger på Miljøet igangsættes, 3 år før der foreligger en egentlig ansøgning om miljøgodkendelse .....	3
1.2 Den offentlige høring er ikke blevet korrekt annonceret .....	3
1.3 Roskilde Amt har ikke imødekommet ønske om aktindsigt .....	3
1.4 Hur fremlægger sagen, som om støjbelastningen er acceptabel blot støjbelastningen ligger indenfor regionplanens støjkonsekvensområde .....	4
1.5 Man har i tidsplanen forudsat at Københavns Lufthavne A/S var med til at behandle de indkomne indsigelser .....	4
1.6 Roskilde Amt fremlægger sagen, som om politikerne er nødt til at give miljøgodkendelse til den ansøgte udvidelse .....	4
<b>2 Projektet er ikke i overensstemmelse med de oprindelige rammer .....</b>	<b>6</b>
<b>3 Kravene til indholdet i VVM redegørelsen er ikke opfyldt .....</b>	<b>10</b>
3.1 Generelt .....	10
3.2 Beskrivelse af anlæggets fysiske udformning og karakteristika .....	10
3.3 Arealanvendelsesbehovet under driftsfaserne .....	10
3.4 Angivelse af anlægget på kortbilag i relevante målforhold .....	11
3.5 Væsentlige karakteristika for produktionsprocesserne .....	12
3.6 Type og mængde af de anvendte materialer .....	13
3.7 Risikofyldte produktionsprocesser .....	13
3.8 Andre miljøbelastende forhold – herunder omfanget af transport .....	15
3.9 Forventede reststoffer og emissioner .....	15
3.10 Mennesker .....	17
3.11 Fauna .....	19
3.12 Flora .....	20
3.13 Jord og grundvand .....	20
3.14 Luft .....	22
3.15 Klima .....	22
3.16 Landskab, materielle goder og kulturarv .....	23
3.17 Socioøkonomi .....	24
3.18 Alternativer .....	25
3.19 Bygherrens begrundelse for ikke at vælge at realisere alternativet uden for amtet bør fremgå af redegørelsen .....	26

## INDHOLDSFORTEGNELSE

	side
<b>1 Planlovens procedureregler er ikke overholdt .....</b>	<b>3</b>
1.1 Vurdering af Virkninger på Miljøet igangsættes, 3 år før der foreligger en egentlig ansøgning om miljøgodkendelse .....	3
1.2 Den offentlige høring er ikke blevet korrekt annonceret .....	3
1.3 Roskilde Amt har ikke imødekommet ønske om aktindsigt .....	3
1.4 Hur fremlægger sagen, som om støjbelastningen er acceptabel blot støjbelastningen ligger indenfor regionplanens støjkonsekvensområde .....	4
1.5 Man har i tidsplanen forudsat at Københavns Lufthavne A/S var med til at behandle de indkomne indsigelser .....	4
1.6 Roskilde Amt fremlægger sagen, som om politikerne er nødt til at give miljøgodkendelse til den ansøgte udvidelse. ....	4
<b>2 Projektet er ikke i overensstemmelse med de oprindelige rammer .....</b>	<b>6</b>
<b>3 Kravene til indholdet i VVM redegørelsen er ikke opfyldt.....</b>	<b>10</b>
3.1 Generelt .....	10
3.2 Beskrivelse af anlæggets fysiske udformning og karakteristika .....	10
3.3 Arealanvendelsesbehovet under driftsfaserne .....	10
3.4 Angivelse af anlægget på kortbilag i relevante målforhold .....	11
3.5 Væsentlige karakteristika for produktionsprocesserne .....	12
3.6 Type og mængde af de anvendte materialer .....	13
3.7 Risikofyldte produktionsprocesser .....	13
3.8 Andre miljøbelastende forhold – herunder omfanget af transport .....	15
3.9 Forventede reststoffer og emissioner .....	15
3.10 Mennesker .....	17
3.11 Fauna .....	19
3.12 Flora .....	20
3.13 Jord og grundvand .....	20
3.14 Luft .....	22
3.15 Klima .....	22
3.16 Landskab, materielle goder og kulturarv .....	23
3.17 Socioøkonomi .....	24
3.18 Alternativer .....	25
3.19 Bygherrens begrundelse for ikke at vælge at realisere alternativet uden for amtet bør fremgå af redegørelsen. ....	26

## **1 Planlovens procedureregler er ikke overholdt**

### **1.1 Vurdering af virkninger på miljøet igangsættes 3 år før der foreligger en egentlig ansøgning om miljøgodkendelse**

Det fremgår af bilagsrapport til miljøgodkendelse fra Roskilde Amt, at Københavns Lufthavne i brev af 12. august 2003 anmoder HUR om at igangsætte VVM-undersøgelse (bilag 1), men at en ansøgning om miljøgodkendelse først foreligger 1. august 2005 (bilag 36). Det er i strid med VVM-direktivet, eftersom det af vejledning om VVM fremgår, at vurdering af virkninger på miljøet skal ske i forhold til et konkret projekt.

### **1.2 Den offentlige høring er ikke blevet korrekt annonceret**

Af samlebekendtgørelsen fremgår, at forslag til VVM-redegørelse og regionplantillæg samtidigt med udkast til miljøgodkendelse skal sendes i offentlig høring. Roskilde Amt og HUR har ikke sørget for den nødvendige annoncering af, at udkastet til miljøgodkendelse var i høring parallelt med forslag til Regionplantillæg med VVM. Roskilde Amt skriver således ikke noget i sit udkast til miljøgodkendelse om høring. Amtet har, os bekendt, heller ikke annonceret høringen i pressen eller på hjemmesiden – før i september 2006 sammen med en række ”spørgsmål og svar”.

Vi mener, at dette kan være forklaringen på det meget begrænsede antal høringssvar, der er modtaget til amtets miljøgodkendelse.

I mail fra HUR, underskrevet Johannes Sloth, hvormed udkastet til regionplantillæg med VVM-redegørelse sendes i høring hos kommunerne, står der, at det er ”miljøgodkendelsen”, der sendes i høring.

### **1.3 Roskilde Amt har ikke imødekommet ønske om aktindsigt**

Roskilde Amt har ikke medvirket aktivt til at fremskaffe kort, som StopStøjen har begæret aktindsigt i - til verificering af antal boliger omfattet af området med restriktioner for boligbebyggelse. Roskilde Amt hævder, at man ikke er i besiddelse af sådanne kort, eftersom det er COWI, der har stået for optællingen. Af hensyn til administration af retningslinier i regionplantillægget må det være nødvendigt nøjagtigt at kunne aflæse, hvilke boliger der er omfattet af hvilke støjkonsekvenszoner. Derfor kan det undre, hvis hverken Roskilde Amt eller HUR er i besiddelse af nøjagtige kort. Vi gør gældende, at detaljerede kort over støjkonsekvenszoner, hvor de enkelte ejendomme kan skelnes, må udgøre en vigtig del af sagens akter og det fremtidige administrationsgrundlag, og at det således er i strid med Århuskonventionen, når Roskilde Amt/HUR ikke aktivt skaffer de ønskede kort til StopStøjen.

## **1.4 HUR fremlægger sagen, som om støjbelastningen er acceptabel, blot støjbelastningen ligger inden for regionplanens støjkonsekvensområde**

I regionplantillæg med VVM står der side 8

Det er HURs vurdering, at det projekt for udvidelse af Roskilde Lufthavn ligger indenfor det som blev forudsat ved lufthavnens etablering. HUR opfatter ønsket om udvidelse af startbanen som en følge af udviklingen i luftfarten og som en nødvendighed for lufthavnens fortsatte udvikling. Det er væsentligt for HUR, at udvidelsen ligger inden for rammerne af den hidtil gældende regionplanlægning. Da alle de støjbelastede boliger allerede ligger inden for regionplanens støjkonsekvensområde finder HUR, at støjbelastningen efter omstændighederne er acceptabel.

Vi gør gældende, at denne form for argumentation ikke holder, eftersom det kortslutter VVM-processen.

På borgermødet d. 20. september 2006 tilkendegiver HURs planchef, som svar på spørgsmål om VVM-procedure, at miljøet tager amtet sig af, mens HUR tager sig af det planmæssige. I forslaget til regionplantillæg med VVM-redegørelse, hvor planforholdene tillægges afgørende vægt, mens miljøforholdene tillægges sekundær betydning, tyder dette på, at HUR rent faktisk mener, at en udvidelse er miljømæssigt forsvarlig, blot den kan hævdes at ligge inden for allerede afstukne planmæssige rammer. Dette findes at være i strid med VVM-reglernes intention om, at plan og miljøforhold skal integreres i videst muligt omfang.

## **1.5 Man har i tidsplanen forudsat, at Københavns Lufthavne A/S var med til at behandle de indkomne indsigelser**

Vi finder det betænkeligt, at man mener at kunne behandle flere hundrede indsigelser på få uger. Vi finder det ligeledes betænkeligt, at det af sagens akter fremgår, at man i sin tidsplan har forudsat hjælp fra ansøger (Københavns Lufthavne A/S) til at behandle indsigelser.

## **1.6 Roskilde Amt fremlægger sagen, som om politikerne er nødt til at give miljøgodkendelse til den ansøgte udvidelse.**

Roskilde Amt hævder, at lufthavnen faktisk allerede har tilladelse til 200.000 flyoperationer, og at amtet derfor er nødt til at give miljøgodkendelse til den ansøgte udvidelse. Denne misforståelse af miljøloven uddybes i Erhvervsbladet, hvor Roskilde Amts formand for Teknik- og Miljøudvalget er refereret for at "...sammenligne udvidelsesplanerne for Roskilde Lufthavn med en ejer af en byggegrund, der udnytter sin ret til at bygge et hus og sender en ansøgning ind til kommunens tekniske forvaltning, før der bygges. Kommunen skal som myndighed fortælle bygherren betingelserne for at bygge." Udvalgsformanden glemmer øjensynligt, at man godt kan købe en byggegrund, men at denne siden hen kan blive pålagt planmæssige bebyggelsesrestriktioner – ligesom virksomheder kan blive underlagt stigende miljøkrav.

På sin hjemmeside har Roskilde Amt offentliggjort en række spørgsmål og svar af hhv. 9. og 13. september 2006, som belyser amtets påstand:

## **1. Kan Roskilde Amt meddele afslag til lufthavnens ansøgning om udvidelse?**

Nej. I den eksisterende miljøgodkendelse har lufthavnen allerede en betinget godkendelse til de nu ansøgte 200.000 årlige operationer, herunder 25.000 operationer med rute-, charter- og fragtflyvning. Den eksisterende miljøgodkendelse er dog udformet således, at udvidelse ud over 121.000 årlige operationer eller ud over 2.662 årlige operationer med rute-, charter- og fragtflyvning forudsætter tilladelse fra Roskilde Amt.

Roskilde Amt kan således ikke give afslag på lufthavnens ansøgning om en miljøgodkendelse, der indholdsmæssigt svarer til det ønskede antal operationer. Men amtet skal fastsætte de nærmere vilkår.

## **26. Skal amtet yde erstatning til lufthavnen, hvis amtet ikke giver miljøgodkendelse?**

Som det fremgår af besvarelsen af spørgsmål 1, har amtet ikke mulighed for at afslå lufthavnens ansøgning om miljøgodkendelse. Såfremt lufthavnen finder vilkårene for godkendelsen urimelige (ude af proportion), har lufthavnen mulighed for at klage.

Hvis endelig afgørelse fra højeste klageinstans går lufthavnen imod, kan lufthavnen i yderste konsekvens anlægge sag mod miljømyndighederne. Dersom et sagsanlæg vedrører erstatning, skal lufthavnen kunne føre bevis for blandt andet, at urimelige eller ulovlige vilkår har påført lufthavnen et økonomisk tab.

## **27. Skal amtet yde erstatning til naboer for økonomiske tab eller helbredsskader?**

Roskilde Amt har ved udarbejdelsen af forslag til miljøgodkendelse foretaget de lovpligtige afvejninger, som miljømyndigheder skal ifølge miljøbeskyttelsesloven. Allerede af den grund har amtet ikke handlet ansvarspådragende.

Det gøres gældende, at Roskilde Amt har uret i disse udsagn, der ifald de var korrekte ville reducere VVM-proceduren til en skueproces. Roskilde Amt forsømmer således at oplyse, at retsbeskyttelsen for den eksisterende godkendelse udløb i maj 1995, da godkendelsen aldrig har været taget i brug, og at amtet er i sin gode ret til ikke at meddele miljøgodkendelse til det ansøgte, hvis en udvidelse vurderes at være miljømæssigt uforsvarlig – eller til at stille meget skrappe vilkår, hvis udvidelsen vurderes at være miljømæssigt problematisk. Det er foreningens opfattelse, at det af amtet anførte er direkte vildledende og bygger på en misforståelse af lovens regler. Da eksistensen af en tidligere rammegodkendelse til udvidelse af lufthavnen fra 1992 er anført som en afgørende grund til at acceptere de miljøindvirkninger, det ansøgte projekt giver anledning til, synes der at foreligge en så afgørende procedurefordrejning af planlovens regler, at de med direkte skadevirkning for borgere, der bliver påvirket af det ansøgte projekts indvirkninger på miljøet, forhindrer disse borgere i at få reel og saglige oplysning om det ansøgte projekts indvirkninger på miljøet.

Vi finder det særdeles betænkeligt, at fremtrædende personer, der medvirker til VVM-redegørelsens og miljøgodkendelsens udarbejdelse, revidering og senere bedømmelse – senest formanden for Teknik- og Miljøudvalget Flemming Damgaard Larsen ved miljøgodkendelsens behandling i amtsrådet d. 16. november 2006 - udtrykker holdninger og opfattelser, som kan opfattes som værende i strid med lovgivningen på området.

## 2 Projektet er ikke i overensstemmelse med de oprindelige rammer

Vi mener ikke, at anlægget er i overensstemmelse med retningslinierne i den nuværende Regionplan 2005, idet et ikke nærmere oplyst antal boliger - som ikke tidligere har været omfattet - vil blive omfattet af et planmæssigt konsekvensområde med støj over den vejledende støjgrænse på 55 dB med restriktioner for bebyggelse. Desuden vil et ikke nærmere oplyst antal boliger blive belastet af max-støj over 80 dB. Området for denne støjbelastning strækker sig ud over det planmæssige støjkonsekvensområde med restriktioner for anvendelse til rekreation med overnatning (gns. 50 dB), se bilag 1. Endelig vil en større del af Hedeland blive omfattet af støjkonsekvensområdet med restriktioner for rekreativ udnyttelse med overnatning. Dette påklages derfor jf. planlovens § 58, stk. 1, nr. 4.

HUR og Roskilde Amt hævder i strid med sandheden, at udvidelsen holder sig inden for det, Roskilde Lufthavn oprindeligt var planlagt til (Aktstykke 164 af 12. februar 1969).

Både i udkast til regionplantillæg med VVM, udkast til miljøgodkendelse og på HURs og Roskilde Amts hjemmesider hævdes det gentagne gange, at udvidelsen ligger inden for det oprindeligt planlagte ved lufthavnens etablering. HUR påpeger endog nederst side 8 i regionplantillæg med VVM, at dette er væsentligt for HUR.

Den nævnte påstand ses fx i regionplantillæg med VVM side 7:

### 1.2 Redegørelse

Udvidelse af lufthavnen

Roskilde Lufthavn blev besluttet anlagt af Folketinget i 1969 og åbnet i 1974 som aflastningslufthavn for Københavns Lufthavn i Kastrup. Lufthavnen blev planlagt til 200.000 årlige operationer (starter eller landinger), hvoraf 25.000 operationer kunne være med rute-, charter- og fragtfly.

Dette regionplantillæg med VVM-redegørelse giver mulighed for at Roskilde Lufthavn udnytter den oprindelige ramme. Situationen i dag er, at moderne rutefly

... og som konklusion på ikke-teknisk resume side 24:

HUR er af den opfattelse, at Københavns Lufthavn A/S kan have en rimelig forventning om at kunne få tilladelse til at udvide beflyvningen af Roskilde Lufthavn til det niveau, der indgår i anlægsloven for lufthavnen fra 1969. Der har siden 1973 været restriktioner på fremtidig anvendelse af arealerne rundt om lufthavnen med henblik på at minimere fremtidige konflikter mellem lufthavnen og naboerne. På denne baggrund finder HUR det acceptabelt, at lufthavnen får lov til at udvide beflyvningen af lufthavnen, selvom om undersøgelserne vedrørende støj viser, at der bliver tale om en væsentlig øget støjbelastning af omgivelserne i forhold til referencesituationen.

Undersøgelserne viser, at forlængelsen af den ene startbane ikke ændrer væsentligt på miljøpåvirkningen i forhold til 0-alternativet. Støjbelastning af omgivelserne bliver lidt større, men det ligger stadig indenfor regionplanes hidtil gældende støjkonsekvensområde. HUR finder det derfor, at det må accepteres, at Roskilde Lufthavn kan udvide startbanen med henblik på at lufthavnen kan benyttes af større og mere tidssvarende fly.

...og amtets hjemmeside. ”Roskilde Lufthavn, Supplerende spørgsmål og svar 13. september”

**28. Kan Roskilde Kommune bremse udvidelsen af lufthavnen ved at udlade at lokalplanlægge området?**

Nej. Som udgangspunkt kan udbygningen rummes inden for den eksisterende kommunale planlægning, jf. HURs VVM side 33. Udvidelsen forudsætter således ikke lokalplanlægning.

**29. Havde lufthavnen oprindeligt tilladelse til langt større aktivitet end det nu ansøgte?**

Nej. Støjkonsekvensområdet (området hvor visse ulemper må accepteres og med begrænsninger for nybyggeri), blev for at tage højde for fremtidige udvidelser ganske rigtigt dimensioneret til det nu ansøgte aktivitetsniveau på 200.000 årlige operationer. Lufthavnen har ikke haft tilladelse til flere end 200.000 årlige starter og landinger.

En sammenstilling af forudsætninger og blot nogle af vilkårene fra 1969 til i dag viser, at den ramme, som HUR og Roskilde Amt i 2006 tildeler lufthavnen, væsentligt overskrider den ramme, lufthavnen oprindeligt havde ved anlæggelsen:

	<b>1969 og 1974</b>	<b>1992</b>	<b>2006</b>
	Kilde: Aktstykke 164 af 12. februar 1969 og Miljøtilpasningsrapport fra 1974	"Ramme" godkendelse Retsbeskyttelsen udløb i maj 2003	Miljøgodkendelse
<b>Landingsbaners længde</b>	2 x 1.500 m  Der påregnes ikke fremtidige udvidelser	1 x 1.500 1 x 1.799  Den ene bane forlænges i 1997 mod øst uden forudgående lovpligtig VVM	1 x 1.500 1 x 2.100
<b>Store fly over 10 tons</b>	25.000 vægt max. 30 ton  Kun indenrigsflyvning. Ikke charter- og fragtflyvning	25.000 ingen øvre vægtgrænse  Både rute-, charter- og fragtflyvning	25.000 eller mere* ingen øvre vægtgrænse - forventede fly nu over 70 tons  Både rute-, charter- og fragtflyvning
<b>Helikoptere</b>	Ingen	4.000 operationer (kvoten blev et år overskredet væsentligt uden amtets indgriben)	Nu også landingsrunder Antal operationer kendes ikke*



	<b>1969 og 1974</b> Kilde: Aktstykke 164 af 12. februar 1969 og Miljøtilpasningsrapport fra 1974	<b>1992</b> ”Ramme” godkendelse Retsbeskyttelsen udløb i maj 2003	<b>2006</b> Miljøgodkendelse
Flyvning som ikke reguleres, og som ikke indgår i støjbelastningen og	ingen	Sporadiske operationer med militære luftfartøjer medregnes under de 25.000 operationer med rute-charter og fragtfly.	Ambulanceflyvninger, flyvning for Rigspoliti- chefen, eftersøgnings- og redningsmissioner, miljø- og overvågningsflyvninger, suverænitetsbevogtning, humanitær indsats, intensive uddannelsesperioder med henblik på internationale opgaver f.eks. FN-opgaver indgår ikke i beregningen af L <sub>DEN</sub>
Formål og behov	Fjerne overvejende små fly, så kapaciteten i Kastrup kan bruges til store fly.  Der mangler kapacitet til små fly.	Være aflastnings-lufthavn for Kastrup  Der er tilstrækkelig kapa- citet til store fly i Kastrup	Give lavpris-charter- selskaberne et prisbilligt alternativ til Kastrup.  Der er tilstrækkelig kapa- citet til store fly i Kastrup
Natoperationer	Højest 5 % af sommermiddeldøgnet trafik med jefly	Max 5.000 om året	Reelt ingen øvre max.- grænse
Støjkonsekvensområde	Fastlægges første gang i 1973	**Da Roskilde lufthavn modsatte sig en indsnæv- ring af støjkonsekvens- området, som jf. nye støjberegninger er mulig- gjort af den teknologiske udvikling hen mod mindre støjende fly, dikterer dåværende miljøminister Svend Auken, at både det nye og det gamle støjkonsekvensområde skal gælde i regionplan 1997	***Et nyt støjkonsekvensområde er beregnet uden at medtage max-støj om dagen, og uden at redegøre for, hvor mange ikke tidligere omfattede boliger, der nu vil blive omfattet.  Der argumenteres med, at mange tidligere omfattede boliger vil komme uden for støjkonsekvensområdet.

\* Af Miljøgodkendelsen fremgår, at lufthavnen får en støjkvote, og stort set frit kan veksle små fly til store, når blot den samlede støjkvote overholdes. Dette gør det reelt umuligt for naboerne at vurdere, hvilken støj de kan forvente, og om lufthavnen overholder reglerne.

\*\* Det senest udlagte støjkonsekvensområde (et nyt oveni det gamle), fra 1997 - uden forudgående VVM-vurdering - blev netop udlagt, fordi Roskilde Lufthavn forlangte mulighed for en udvidelse i store træk svarende til den ansøgte - og dette indlemmede faktisk flere boliger i det planmæssige støjkonsekvensområde. (Lufthavnen dikterede, da Regionplan 1997 var i høring, sit ønske om albuenum til Trafikministeriet, som var hovedaktionær, og som fik den dåværende miljøminister Svend Auken til at benytte sin ret til - reelt på lufthavnens/hovedaktionærens vegne - at gøre indsigelse jf. planloven - og forlange forslaget til nyt støjkonsekvensområde lagt oven i det gamle.)

\*\*\*Kort side 9-11 viser, at nye arealer og boliger vil blive indlemmet i planmæssige støjkonsekvensområder, som de ikke tidligere lå indenfor. I øvrigt er det ikke lovligt, at max-støj om dagen samt maxstøj kl 06-07 og 22-23 ikke er medregnet i de planmæssige støjkonsekvensområder, som havde været væsentligt større, hvis det var sket.

På amtsrådsmødet d. 14 november 2006, lige før beslutningen om miljøgodkendelse skal træffes, oplyser og understreger Formand for Teknik- og Miljøudvalget, Flemming Damgaard Larsen, det præcise antal boliger, der udtages af området med restriktioner for bebyggelse.

Vi gør på ovenstående baggrund gældende, at HURs og Roskilde Amts oplysninger er usande og, at de politiske beslutninger dermed hviler på et forkert grundlag.

Der refereres i regionplantillægget til, at baneudvidelserne er nødvendige på grund af de mest moderne rutenfly. Brugen af renere teknologi indgår imidlertid ikke i overvejelserne. Tværtimod ønsker man at skabe mulighed for at flyve med den stærkt støjende og forældede MD80 serie – også i nattetimerne kl. 22-23 og kl. 06-07. Dette påklager vi jf. Naturklagenævnets afgørelse af 14. september 1993 om Nordjyllandsværket (Naturklagenævnet orienterer NKO nr. 16.1993). Der er således tilstrækkelig kapacitet i Kastrup til, at spredning af forurening er unødvendig.

Regionplantillægget tager side 8 udgangspunkt i en juridisk uholdbar forudsætning om, ”at lufthavnen bør sikres mulighed for at opnå den udvikling i trafikken, som blev forudsat ved lufthavnens etablering i 1973”. Uanset at en godkendelsespligtig virksomhed er bygget med mere kapacitet end den udnytter, giver det ikke virksomheden ret til at udnytte denne kapacitet, hvis det er miljømæssigt uforsvarligt. Udnyttes en rammegodkendelse ikke inden for tre år efter dens meddelelse, bortfalder godkendelsen jf. godkendelsesbekendtgørelsens § 15.

Vi finder det således ubegrundet, når HUR lægger til grund for vurderingerne, at lufthavnen ”*bør sikres mulighed ...*”

## 3 Kravene til indholdet i VVM redegørelsen er ikke opfyldt

### 3.1 Generelt

Som det fremgår af det følgende, finder vi ikke, at VVM-redegørelsen lever op til samlebekendtgørelsens krav. Særlig bemærkes, at redegørelsen ikke på passende måde påviser, beskriver og vurderer lufthavnsudvidelsens direkte og indirekte samt kort- og langsigtede virkninger på miljøet. Flere steder er der kun tale om vurderinger på basis af baggrundsnotater, som ikke er umiddelbart tilgængelige for offentligheden. Redegørelsen behandler således ikke på fyldestgørende måde de emner, som er anført i bekendtgørelsens bilag 4.

Vi gør derfor gældende, at VVM-redegørelsen ikke opfylder lovens krav, og at en ny VVM-rapport bør udarbejdes.

I de følgende afsnit uddybes klagen i relation til de enkelte punkter.

### 3.2 Beskrivelse af anlæggets fysiske udformning og karakteristika

Man holder den forventede udvidelse af tankanlæg, værksteder og hangarer uden for VVM-redegørelsen. Det mener vi er i strid med samlebekendtgørelsen jf. Naturklagenævnets afgørelse af 14. september 1993, Naturklagenævnet orienterer NKO nr. 16, 1993.

### 3.3 Arealanvendelsesbehovet under driftsfaserne

Projektet medfører en støjdbredelse på et stort areal uden for Lufthavnsområdet, og da VVM-redegørelsen konkluderer, at støj er den væsentligste miljøbelastning, gør vi gældende, at det bør fremgå, hvor store arealer, der i driftsfaserne belastes af støj i de forskellige støjzoner.

Vi mener, at følgende arealbehov udgør en væsentlig del af beslutningsgrundlaget, og skemaets spørgsmålstejn angiver således de størrelser, der mangler:

Areal behov	Reference	Ansøgt projekt hhv. med og uden baneforlængelse
$L_{Amax}$ over 80dB, nat	?	?
$L_{Amax}$ over 80 dB, dag	?	?
$L_{Amax}$ over 80 dB, kl. 06-07 og kl. 22-23	?	?
Gns. støj 45 -50 dB	?	?
Gns. støj 50 - 55 dB	?	?
Gns. støj 55 - 60 dB	?	?
Gns. støj > 60 dB	?	?

Vedrørende 0-alternativet henvises til afsnit 13.15.

## 3.4 Angivelse af anlægget på kortbilag i relevante målforhold

Da støj i VVM-redegørelsen vurderes som den væsentligste miljøbelastning, har kort, der viser de støjpåvirkede områder, stor betydning for vurderingen af miljøbelastning og interessekonflikter. Kortene er imidlertid kun angivet i VVM-redegørelsen i så små målestoksforhold, at de enkelte ejendomme i byområder ikke kan skelnes. Grundejere samt planmyndigheden kan dermed ikke afgøre, om ejendomme i grænsezonerne ligger inden for eller uden for de forskellige konsekvenszoner, og der er ingen reel mulighed for at vurdere, hvor mange - og i de enkelte tilfælde hvilke ejendomme - der ligger i de forskellige zoner. StopStøjen har bedt Roskilde Amt om aktindsigt i de kort, der ligger til grund for optællingen af boliger, men amtet hævder, at man ikke er i besiddelse af et sådant kortmateriale.

På side 9 i VVM-redegørelsen er et kort angivet så småt, at hele støjkonsekvensområdet ikke er dækket af kortet. Natura-2000 områder og andre rekreative områder er desuden så ringe markeret, at de dårligt kan ses. Kortene over udbredelsen af max-støj side 54-57 ( i Regionplantillæg med VVM) er også i mindre målestoksforhold end de øvrige kort over støjens udbredelse. Endelig finder vi, at det er uacceptabelt, at der ikke findes kort, som sammenligner referencesituationen, 0-alternativet og det ansøgte projekt.

Vi mener, at VVM-redegørelsens kort og deres forskellige og utilstrækkelige målestoksforhold gør dem uegnede til at vurdere den anførte miljøbelastning og de interessekonflikter i området, som projektet giver anledning til, og dermed reelt gør det umuligt at opfylde funktionen som beslutnings- og administrationsgrundlag, som giver den enkelte indsigt i, hvorledes miljøpåvirkningen vil blive.

I Regionplantillægget fremhæves, at det nye planmæssige konsekvensområde, med restriktioner for boligbebyggelse, er væsentligt mindre end det gældende, idet det samlede areal reduceres fra ca. 75 km<sup>2</sup> til 40 km<sup>2</sup>. Grundlaget for denne vurdering bygger på en beregning af støjen uden inddragelse af de mest støjbelastende flytyper, der tillades anvendt - flytypen MD87.

VVM-redegørelsen mangler en påvisning og sammenligning af, hvor meget det planmæssige støjkonsekvensområde kan reduceres, hvis lufthavnen *ikke får lov* til at udvide sit støjkonsekvensområde, men kun skal opretholde funktionen som aflastningslufthavn for de små fly, som lufthavnen reelt var tiltænkt ved anlæggelsen i 1973.

Offentlige udtalelser fra såvel borgere som politikere har vist, at mange ikke forstår forskellen på

- det nuværende reelt støjbelastede område og
- nuværende/fremtidige planmæssige konsekvensområder med restriktioner, bilag 2.

Rapporten bør klart og tydeligt - og med letforståelige figurtekster – redegøre for de muligheder, forskellige valg og afledte støjkonsekvenszoner tilvejebringer. Kortene bør være langt mere detaljerede, ligesom det reelle 0-alternativ bør indgå.

## 3.5 Væsentlige karakteristika for produktionsprocesserne

VVM-rapporten mangler oplysninger om flytyper og deres støjniveau samt flyvehøjder og flyenes fordeling på flyveje samt flyvetidspunkter fordelt over døgnet, ugen og året, som ligger til grund for beregning af henholdsvis referencesituation, 0-alternativ og det ansøgte projekt.

Det fremgår desuden af VVM-redegørelsens side 38 og 44, at følgende flyvning falder uden for miljøvurderingen, nemlig

- Ambulanceflyvning/flyvning med redningshelikoptere
- Flyvning for rigspolitichefen
- Eftersøgnings- og redningsmissioner
- Miljø- og overvågningsflyvninger
- Flyvning i forbindelse med suverænitetshævdelse
- Flyvning i forbindelse med humanitær indsats
- Intensive uddannelsesperioder med henblik på internationale opgaver

Det er muligt, at Roskilde Amt ikke har pligt til at stille vilkår til denne type flyvning, og at amtet estimerer, at flyvningen pt. eller på sigt kommer til at udgør(e) en lille del af flyvningen. Men det findes at være en afgørende mangel i VVM-redegørelsen, at der ikke er gennemført en beregning af støjen fra de pågældende flyvninger som en del af VVM-redegørelsen.

Det er en almindelig erfaring for naboer til Roskilde Lufthavn, at mange fly flyver lavere, end de burde. Formålet hermed skulle ifølge flyveledelsen i Roskilde være at undgå karambolage med flykorridorerne til Kastrup. Det er en af grundene til, at nogle naboer allerede i dag bliver stærkt generet af fly, der ikke flyver uden om bebyggelser. Flyveledelsen fra kontrolltårnet i Roskilde bør kunne bekræfte dette forhold. Vi er opmærksomme på, at radaren ikke er tilstrækkeligt god til præcist at lokalisere fly tæt på lufthavnen, og at der under arbejdet med VVM har været drøftelser af, om fly obligatorisk burde udstyres med transponder.

Da der ikke er anvendt de faktiske flyvehøjder til beregning af støj kort, må der lægges til grund, at de anvendte beregninger hviler på et falsk grundlag, og disse må anses for at være uanvendelige.

Vi finder det ikke oplyst, om de forudsatte flyveje er afstemt med, hvad der kan lade sig gøre, når kollision med fly til og fra Kastrup skal undgås – eller om man forudsætter efterfølgende justering af flykorridorerne til Kastrup, jævnfør også punkt 2.6 om andre støj kilder.

Til beregning af max-støj-kortet er som mest støjende flytype anvendt MD87. Vi har oplysninger, der indikerer, at eksempelvis MD80 og MD82 kan være mere støjende, hvorfor disse måske bør benyttes i stedet.

Vi ser ingen grund til, at man visse steder undlader at medtage en spredning omkring flyvejene i støj beregningerne – herunder max-støj-kortet.

Ifølge vore oplysninger fra en flyvekyndig person, vil nedstigning til landing ske længere fra startbanerne end forudsat i støj beregningerne. Dermed vil et større område blive belastet med støj over de vejledende støj grænser. Der er således ikke præciseret, hvad HUR mener, når man i indstillingen til godkendelse af VVM-redegørelsen opgiver, at støj fra startende rutefly kun medregnes, indtil flyene har forladt lufthavnen.

## 3.6 Type og mængde af de anvendte materialer

I mail til Roskilde Amt har vi på et tidligt tidspunkt i processen fremsat ønske om, at data for de forskellige scenarier blev præsenteret overskueligt i tabeller med angivelse af procentuelle ændringer. Det er vores opfattelse, at det reelt set er umuligt at vurdere indvirkningen af projektet på omgivelserne uden en mere klar og systematisk redegørelse for det grundlag, hvorpå beregningerne er gennemført. Foreningen har ikke fået det pågældende ønske opfyldt.

## 3.7 Risikofyldte produktionsprocesser

Ifølge hvidbogen fra 1. høringsrunde er der "... stillet forslag om, at ulykkesrisiko med fx nedstyrtninger over by og risiko for terror samt ulykkes/terror-beredskab indgår i VVM-redegørelsen." Til dette skriver HUR:

### Vurdering

Statens Luftfartsvæsen (SLV) regulerer flysikkerhed i Danmark, og flytrafikken til Roskilde Lufthavn vil være omfattet af disse regler. Terrorberedskab følger ICAO's (International Civil Aviation Organization) regler. Området behandles derfor ikke nærmere i VVM-redegørelsen.

Det er klagerens opfattelse, at det normalt vil høre til en del af det beslutningsgrundlag, der tilvejebringes i en VVM-redegørelse, at de eventuelle risici, der indgår i et projekts produktionsprocesser, belyses og kvantificeres i videst muligt omfang, og at der endvidere redegøres for de procedurer, der anvendes til at minimere eventuelle risici mest muligt.

En af grundene til, at man anlagde Roskilde Lufthavn var netop, at man ønskede at fjerne de små fly fra Kastrup – bl.a. af sikkerhedsmæssige årsager. En sammenblanding af små og store fly udgør således en risiko, som senest blev illustreret af SAS-ulykken i Linate-lufthavnen ved Milano, hvor 118 mennesker omkom i 2001. En SAS-maskine stødte ind et lille privatfly, der uautoriseret befandt sig på den bane, SAS-maskinen havde fået anvist.

Af nyhedsbrev fra Statens Luftfartsvæsen, Nyhedsbrev BL 8-10, nr. 1, december 2003, fremgår, at RI (runway incursions = ulovlig baneindtrængen) er et problem i Roskilde Lufthavn (EKRK):

Glædeligt er det også at konstatere at antallet af RI'er på privatflyvningens område har været faldende hen over sommeren, en periode der jo ellers er privatflyvningens højsæson.

En nærmere analyse af tallene bekræfter, at problemerne nu tilsyneladende er koncentreret omkring privatflyvningen og hovedsagelig relateres til en enkelt lufthavn – EKRK.

Ikke overraskende, idet EKRK er en kompliceret lufthavn med stort indhold af skole- og træningsflyvning, hvor der også foregår en del ind- og udflyvning af relativt uerfarne piloter.

# Stopstøjen

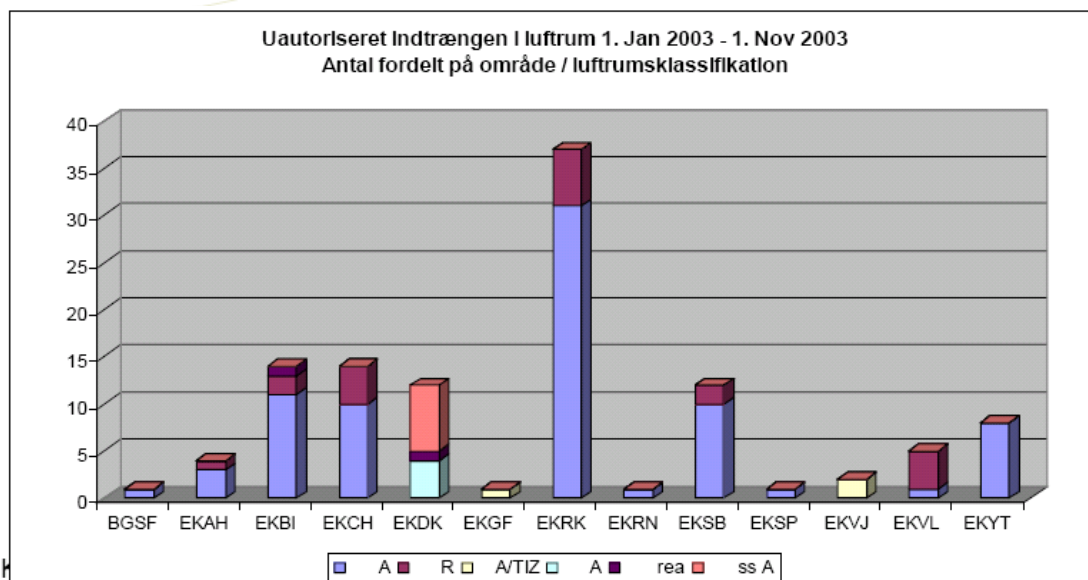
Det fremgår ydermere, at ulovlig indtrængen i luftrum også er et problem ved Roskilde Lufthavn:

En anden risiko, vi har afdækket gennem den forløbne tid, er ulovlig indtrængen i luftrum – altså tilfælde, hvor en pilot ubevidst befinder sig i luftrum, der kræver en speciel tilladelse, og hvor en sådan tilladelse ikke er indhentet på forhånd.

Vi har parallelt med kampagnen mod RI, også kørt en kampagne omkring dette emne. RI og ulovlig indtrængen er jo i bund og grund to sider af samme sag, nemlig at man befinder sig et sted, man ikke burde være.

Også her er der tale om et problem, der i høj grad er knyttet til en bestemt lufthavn, og også denne gang er det EKRK, der må holde for.

Heller ikke overraskende – luftrummet omkring EKRK er kompliceret. Det understreger derfor også betydningen af god forberedelse før flyvningen. Og også her er det privatflyvningen, der er årsag til det største antal rapporteringer.



VVM-redegørelsen har hverken beskrevet eller vurderet dette forhold. Det er vores opfattelse, at dette er en alvorlig mangel i VVM-redegørelsen, eftersom den påtænkte væsentlige udvidelse af beflyvningen med såvel små som store fly, må forventes at øge kollisions-risikoen væsentligt.

Der mangler ligeledes en vurdering af, hvilken risiko der kan være for grundvandsforurening ved terror, havarier og brand såvel inden for som uden for lufthavnsområdet og de befæstede arealer, ligesom der mangler en vurdering af, om lufthavnen skal reguleres efter risikobekendtgørelsen.

VVM-redegørelsen beskriver side 84, at en stigning i flytrafikken sandsynligvis vil medføre en stigning i antal birdstrikes, som i perioden 1995 til 2002 lå på gennemsnitligt 7 pr. år. Der mangler en vurdering af risikoen, som ikke blot forholder sig til fuglebestanden, men også risikoen for havari og tilskadekomne.

## 3.8 Andre miljøbelastende forhold – herunder omfanget af transport

Af uddrag fra hvidbogen fremgår:

*Beskrivelsen af støjbelastningen fra kendte eksisterende relevante støjkilder vil indgå i VVM-redegørelsen*

**DSB, Trafikplanlægning og Miljø** foreslår, at der arbejdes med en bane-forbindelse til Roskilde Lufthavn. Banen kan anlægges som

- enten en 2 km lang enkelt sporet forgrening fra Lille Syd (banen Roskilde-Køge) mellem Kamstrup og Lufthavnsterminalen eller
- 6 km selvstændigt enkeltspor, fra et punkt 800-1000 m vest for Roskilde station til Lufthavnsterminalen.

Når der, som det fremgår af hvidbogen, ligger planer om baneforbindelse til lufthavnen herunder direkte tog til Kastrup, skal disse også indregnes i støjbilledet jf. Naturklagenævnets afgørelse NKO nr. 16 1993. Det er foreningens opfattelse, at der som minimum bør foreligge en selvstændig beregning af et evt. bidrag fra en kommende jernbaneforbindelse - herunder en belysning af de to alternative muligheder for etablering af en sådan jernbaneforbindelse.

Området omkring Roskilde Lufthavn har en del støjkilder i forvejen. Det drejer sig bl.a. om en GO-cart bane, motocross bane, motorvej, jernbane m.v. Dertil kommer overflyvning til Kastrup. Næst efter København er Roskilde det amt, der har mest støj i Danmark.

Den reelle resulterende støjbelastning af områdets beboere vil naturligvis være givet af den samlede støj. Tilsvarende er Miljøstyrelsens retningslinier for støjgrænser rettet mod det støjbillede, der reelt vil påvirke dyr og mennesker. Det må derfor anses for at være en alvorlig mangel, at rapporten ikke redegør for de støjmæssige konsekvenser i form af en vurdering af de samlede støjforhold. Dermed mener vi, at rapporten reelt er uegnet til at vurdere de samlede og dermed reelle støjkonsekvenser ved en udvidelse af lufthavnen.

HURs begrundelse for udeladelsen som fremført på 2. borgermøde – at det er vanskeligt at sammenregne støj fra forskellige støjkilder – er ikke holdbar.

## 3.9 Forventede reststoffer og emissioner

Støj er ikke tilstrækkeligt belyst.

Beregningsgrundlaget for støjkonsekvensområderne er ikke korrekte. Der henvises bl.a. til ekspertudsagn om støjberegninger fra piloter (HUR/indsigelse nr. 478) samt indsigelse fra Ulrik Skov (HUR/indsigelse nr. 512).

Til trods for, at det af hvidbogen fremgår, at støj – som vurderes at være den væsentligste miljøbelastning - vil blive grundigt behandlet, er det et yderst sparsomt beslutningsgrundlag, der gives de politikere, der skal træffe afgørelse om udvidelsen. Der er stort set ingen oplysninger om, hvor mange mennesker og hvor store arealer, der vil blive påvirket af flystøj efter en udvidelse.



# Stopstøjen

**Område omfattet af gennemsnitlig støj over 55 dB (uegnet til boligbebyggelse)  
Skemaets spørgsmålstegn angiver de oplysninger, der mangler**

	Boliger	Daginstitutioner	Skoler	Personer	Areal
0-alternativ	?	?	?	?	?
Forslag	549	?	?	?	?
Reference	82	?	?	?	?
Forskel forslag-reference	+467	?	?	?	?

**Område omfattet af gennemsnitlig støj over 50 dB (uegnet til rekreation med overnatning)**

	Boliger	Daginstitutioner	Skoler	Personer	Areal
0-alternativ	?	?	?	?	?
Forslag	?	?	?	?	101km <sup>2</sup>
Reference	?	?	?	?	?
Forskel forslag-reference	?	?	?	?	?

**Område omfattet af max-støj over 80 dB  
om dagen / om natten / i de tidlige morgentimer kl. 06-07 / i de sene aftentimer kl. 22-23**

	Boliger	Daginstitutioner	Skoler	Personer	Areal
0-alternativ	?	?	?	?	?
Forslag	?	?	?	?	?
Reference	?	?	?	?	?
Forskel forslag-reference	?	?	?	?	?

Til trods for, at boliger tæt på lufthavnen vil blive belastet med væsentlig, øget lavfrekvent støj fra motorafprøvninger, starter, landinger m.v., er påvirkninger fra vibrationer ikke belyst i VVM-redegørelsen.

Hvis politikerne skal have et ordentligt beslutningsgrundlag, og de helbredsmæssige effekter skal estimeres, bør VVM-rapporten som minimum indeholde tabeller og kort, der sammenstiller støjdata for hhv. referencesituationen, 0-alternativet og de ansøgte scenarier i zoner med forskelle på 5 dB.

### 3.10 Mennesker

Af uddrag fra hvidbogen fremgår:

Der er ønske om, at eksisterende problemer omkring lufthavnen løses, inden der gives tilladelse til udvidelse, og at der indføres sanktioner ved overtrædelse af regler for flyvning. Ønsker om forbedring af de nuværende miljø og støjforhold, samt en oplevelse af at reglerne for flyvning ikke altid overholdes.

#### Vurdering

*Københavns Lufthavne A/S har tilkendegivet, at man ser med stor alvor på problemstillingerne i forbindelse med eksisterende forhold i Roskilde Lufthavn. Københavns Lufthavne A/S har derfor nedsat en arbejdsgruppe, der ledes af Københavns Lufthavne A/S og med repræsentanter fra Roskilde Amt, Statens Luftfartsvæsen, Naviair og lufthavnens brugere for at drøfte mulighederne for en forbedring af forholdene.*

Der er allerede i dag mange klager over flystøj, og af dokumenter i sagen fremgår, at ulovlig overflyvning af byområder ikke retsforfølges. Statistikken over klager bør derfor fremgå af VVM-redegørelsen, ligesom borgernes retssikkerhed i forbindelse med overflyvning bør behandles og vurderes.

I en grønbog fra 1997 fremhæver Kommissionen specifikt støjforurening som et af de væsentligste miljøproblemer i Europa. Dette førte i 2002 til vedtagelsen af et direktiv om reduktion af ekstern støj. Heri hedder det bl.a., at strategisk støjkortlægning bør være obligatorisk, og at forebyggelsesprincippet bør anvendes for at bevare rolige områder i bymæssig bebyggelse. Konkret forpligtes medlemsstaterne til senest d. 30 juni 2007 at have udarbejdet strategiske støjkort over situationen for større byområder. Også Miljøstyrelsen finder, at det må betragtes som et rimeligt krav fra befolkningen, at man skal kunne holde ud at åbne vinduerne af hensyn til indeklimaet, og at man skal kunne sove med et vindue på klem uden væsentlig gene fra f.eks. flystøj.

I VVM-redegørelsen anføres, at der kun findes én nyere reference om trafikstøj og helbred, som ikke direkte kan overføres til flystøj. Hverken den første eller den anden påstand er korrekt:

Arbejdsrapport fra Miljøstyrelsen, 53/2003 – Strategi for begrænsning af vejtrafikstøj, støj, gener og sundhed - indeholder flere referencer til flystøj, og det anføres bl.a. at flystøj generelt er mere generende end vejstøj.

I "WHO technical meeting on aircraft noise and health, Bonn Germany, 29 – 30 October 2001" konkluderes det blandt andet, at flystøj nedsætter børns kognitive funktion, medfører irritation og giver nedsat trivsel og motivation.

<http://www.euro.who.int/document/NOH/aircraftnoisemtgrpt.pdf>

I EU-regi har man "The RANCH project" (Road Traffic & Aircraft Noise & Children's Cognition & Health) – det til dato største studium af støj og børns helbred. Studiet belyser forhold omkring flystøj, trafikstøj og kombinationer heraf, og er baseret på 3 forskellige europæiske lande, hvorfor man konkluderer, at man kan slutte herfra i alle europæiske lande. Studiet viser, at støj giver påvirkning af helbred og kognitive funktioner. Støj medfører også irritation, nedsat trivsel og livskvalitet. Det fremgår, at det er vigtigt at have rekreative områder/tidspunkter med fred og ro der hjemme/nær hjemmet, når man udsættes for støj.

[http://www.wolfson.qmul.ac.uk/RANCH\\_Project/](http://www.wolfson.qmul.ac.uk/RANCH_Project/)

Den tyske professor, Dr. Wolfgang Babisch (Department of Environmental Hygiene, Federal Environmental Agency, Berlin) har netop lavet et studium på 116 sider "Transportation Noise and Cardiovascular Risk". Studiet omhandler trafik- såvel som flystøj og indeholder en liste over 211 referencer.

<http://www.umweltdaten.de/publikationen/fpdf-l/2997.pdf>

Danmark har ifølge "The 1999 WHO Charter on Transport, Environment and Health" forpligtet sig til – ved planer om større ændringer i infrastruktur – at give borgerne grundig, fyldestgørende og forståelig information om alle positive *og* negative sider af en sådan ændring. Ingen af delene har fundet sted i tilfældet omkring udvidelsen af Roskilde Lufthavn.

[http://www.euro.who.int/document/peh-ehp/charter\\_transporte.pdf](http://www.euro.who.int/document/peh-ehp/charter_transporte.pdf)

Foreningen finder, at det er en grundlæggende mangel, at disse områder ikke er belyst i VVM redegørelsen.

Vi mener, at antallet af boliger/personer belastet med støj vil vise sig at blive mange gange større end oplyst i VVM-redegørelsen. Dels går grænsen for 55 dB-zonen direkte forbi og igennem tæt bebyggede områder – hvor en forsætning på få hundrede meter vil ændre antallet af støjramte boliger radikalt. Dels er der ikke taget højde for den spredning i flyveveje, der må forventes. Sidst - men ikke mindst - er i støjkonsekvenszonen med bebyggelsesrestriktioner (55 dB-zonen) kun medtaget max-støj om natten – *uden* MD87 - der angives som den mest støjende flytype, der tillades anvendt.

Ifølge vurderingen af virkninger på miljøet vil den ansøgte udvidelse endvidere betyde, at 17-20 boliger langs Køgevej bliver belastet med gennemsnitlig støj over 55 dB, og det anføres, at det ikke er muligt at opgøre, hvor mange boliger, der vil blive berørt af støj fra turboprop og jetfly på opvarmning.

Det er vores opfattelse, at det foreliggende grundlag for bedømmelsen af, hvor mange boliger der rammes af forøget støj, er mangelfuldt og ikke udgør et rimeligt grundlag for borgere, der bor i området, idet de reelt set ikke har fået et tilstrækkeligt systematisk og struktureret grundlag for at bedømme, om de bør fraflytte området som følge af de forøgede støjgener.

Klageren henviser i den forbindelse til Den Europæiske Menneskerettighedsdomstols dom i sagen *Hatton and others v. UK*, hvor Det forenede Kongerige blev dømt for at overtræde Menneskerettighedskonventionens bestemmelser om ret til hjem og familieliv, ved at den engelske

regering havde undladt at gennemføre studier af, hvorledes og i hvilket omfang udvidelsen af natteflyvninger til og fra Heathrow Lufthavn havde en sådan indvirkning på det omgivende miljø. Hermed berøvede den engelske regering beboerne en mulighed for at blive informeret herom, således at de havde haft mulighed for at overveje en fraflytning af deres ejendomme på grund af den støjmæssige merbelastning, udvidelsen af operationerne gav anledning til, inden operationerne iværksattes.

Det fremgår af hvidbogen, at lufthavnen vil få mulighed for at ”veksle” støj fra små til støj fra store:

	Tal fra 2002	Muligt nu	Forslag
Samlet antal operationer med alle flytyper	98.416	121.000	ca. 200.000
Heraf rute-, charter- og fragtfly (store fly)	1.276	2.662	ca.25.000

Lufthavnens nugældende miljøgodkendelse fastlægger konkrete tal for det maksimale antal operationer. I forslaget til ny miljøgodkendelse tager reguleringen i stedet udgangspunkt i støjgrænser, som lufthavnen ikke må overskride. Lufthavnen kan derfor inden for rammen for støjbelastning vælge fordelingen af store og mindre fly.

Der mangler dermed en påvisning, beskrivelse og vurdering af, hvordan færre, større støjhændelser påvirker mennesker i forhold til små, hyppigere.

### 3.11 Fauna

Af uddrag fra hvidbogen fremgår:

#### **Naturområder**

Der er stillet forslag om, at VVM-redegørelsen omfatter støjpåvirkningens betydning for dyreliv og fuglelivet i Hedeland.

#### Vurdering

*Støj i de rekreative områder og naturområder samt betydningen for dyreliv og fugleliv vil indgå i VVM-redegørelsen.*

Vi mener ikke, at redegørelsen på dette punkt er fyldestgørende.

Der mangler som udgangspunkt kort, der viser de udlagte spredningskorridorer og sammenhængen til natura 2000-områderne i området.

HUR er ifølge miljømålsloven § 36, stk. 2, ved udøvelse af sine beføjelser i henhold til anden lovgivning forpligtet af udpegningen af internationale beskyttelsesområder – herunder Natura 2000 områder – således at de skal fremme formålet med udpegningen, dvs. opnåelse eller opretholdelse af gunstig bevaringsstatus, hvilket vi ikke mener, regionplanstillægget er udtryk for.

Klageren finder ikke, at EU's habitatdirektiv artikel 6 (3), i direktiv 92/43 er overholdt, idet alle de aspekter af en plan eller projekt, som i sig selv eller i forbindelse med andre planer og projekter, der

vil kunne påvirke bevaringsmålsætningen for lokaliteten, er identificeret, før godkendelsen af projektet under hensyn til den bedste videnskabelige viden på området. Vi henviser i den forbindelse til Waddenzee-dommen (C-127/02).

Hvis lufthavnen udvides som ansøgt, vil BL 3-16 af 31. januar 2005,

*”Bestemmelser om forholdsregler til nedsættelse af kollisionsrisikoen mellem luftfartøjer og fugle/pattedyr på flyvepladser, blive bragt i anvendelse, fordi lufthavnen da vil blive anvendt til ”regelmæssig, erhvervsmæssig transport af passagerer, post og/eller fragt med luftfartøjer med en maksimal startmasse på 10 tons eller derover eller med 20 eller flere passagersæder”.*

Af bestemmelsen fremgår bl.a., at koncessionshaveren – i dette tilfælde Københavns Lufthavne A/S – ” 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 rastepladser”.

Samlet pålægger BL 3-16 koncessionshaver forpligtelser, der både kan medvirke til at

- forringe områdets naturtyper og levestederne for arter
- medføre forstyrrelser, der har betydelige konsekvenser for de arter, områderne er udpeget for

Beliggenheden af Roskilde Fjord, Ramsø Mose, Gammel Havdrup Mose og Snoldelev Mose inden for en afstand af 13 km af Roskilde Lufthavn er således ikke foreneligt med en udvidelse til storlufthavn.

### 3.12 Flora

Udvidelsens påvirkning af floraen er ikke behandlet:

Allerede i dag er næringsstofbelastning et problem, der medfører tilgroning og mindsket biodiversitet i beskyttede og vigtige biotoper.

Aktuelle planer om skovrejsning syd for Tune vil blive påvirket, hvis lufthavnen gøres til storlufthavn.

Jordbrugere har i indsigelser udtrykt bekymring for, hvad det vil betyde for deres afgrøder (frugt og grøntsager) at de bliver forurenede af øget udstødning som følge af øget luftrafik.

### 3.13 Jord og grundvand

Området er ikke tilstrækkeligt belyst. Der bringes endvidere ukorrigerede oplysninger:

Uddrag fra VVM-redegørelsens side 43

Nogle steder har jordlagene en særlig evne til at transportere vand hurtigt ned til grundvandsspejlet. Og med det forskellige forureninger. Sådan er jordlagene under Roskilde Lufthavn ikke. Boringer flere steder på lufthavnens område gør det muligt at følge vandets kvalitet løbende.

Undersøgelsen viser, at den overordnede geologi i området består af et øvre lerlag til omkring 16 meter under terræn. Under lerlaget findes aflejringer med forskellig sammensætning. Det er i disse lag grundvandet findes.

Den samlede konklusion viser, at de tykke lerlag beskytter grundvandet, som derved ikke er truet ved spild af flybrændstof eller brug af afisningsmiddel på startbanen. Geologien tillader ikke en hurtig nedsivning og dermed vil stofferne nedbrydes biologisk, inden de kan nå grundvandet

Lufthavnen ligger på et område, der er vigtigt for vandforsyningen til København, og direkte oven på Roskilde Forkastningen. Her er lerlaget tyndt og sprækket, og derfor yder det ringe beskyttelse af grundvandet i tilfælde af uheld og ulykke, hvor større mængder brændstof, afisningsvæske ellers andre kemikalier løber ud på jorden.

Lerlaget under lufthavnen er kun halvt så tykt som forudsat i den grundvandsmodel, man har anvendt. Ovenstående bør sammenholdes med de fagligt veldokumenterede ekspertudsagn vedrørende de hydrogeologiske forhold, der findes i indsigelsen fra Knud Erik Klint (indsigelse nr. 486).

En udbygning af Roskilde Lufthavn er i konflikt med de skovrejsningsplaner til beskyttelse af grundvandet, der findes for området. Samtidig vil den øgede luftforurening medføre forringelse af jord og regnvandskvaliteten. Sidstnævnte kan ifølge bl.a. hollandske erfaringer, give problemer for erhverv, der bruger regnvand til fødevarerproduktion.

Der mangler desuden oplysninger om grundvandets nuværende kvalitet i de boringer, der er etableret på/omkring lufthavnen.

VVM-redegørelsen giver modstridende oplysninger om, hvad undersøgelsen af jord og grundvand omfatter:

#### Når forureningen siver

Et led i undersøgelsen af jord og grundvand er en analyse af, hvordan forurenede partikler vil bevæge sig ned gennem jordlagene.

Det er en sådan partikelbane-analyse der viser, at udslip brændstof eller afisningsmidler ikke vil true det primære grundvandsmagasin.

Analysen bygger på en geologisk model for området Roskilde Lufthavn. Samlet rummer undersøgelsen af jord og grundvand:

- Fire nye grundvandsboringer
- Pejlinger i eksisterende boringer
- Roskilde Amts grundvandsmodel
- GEUS's boredatabase
- Feltbesigtigelser
- Forureningsundersøgelser

side 71

#### Hvis forureningen siver

Et led i undersøgelsen af jord og grundvand er en analyse af, hvordan forurenede partikler vil bevæge sig ned gennem jordlagene.

Det er en sådan partikelbaneanalyse der viser, at udslip af brændstof eller afisningsmidler ikke i væsentlig grad vil true det primære grundvandsmagasin.

Samlet rummer undersøgelsen af jord og grundvand:

- Fire nye grundvandsboringer
- Pejlinger i eksisterende boringer
- Opstilling af en geologisk og hydrogeologisk model for området ved Roskilde Luft-havn
- Beregninger med modellen

side 73

## 3.14 Luft

Af uddrag fra hvidbogen fremgår:

### **Luftforurening**

Der er stillet forslag om, at VVM-redegørelsen omfatter luftforurening fra fly og motorafprøvning, samt at luftforurening over landsbyerne måles.

#### Vurdering

*I VVM-redegørelsen vil luftforurening fra fly og motorafprøvning blive beregnet og beskrevet.*

Undersøgelse og vurdering af effekten fra partikelforurening er ikke tilstrækkelig dokumenteret. Især behandling af fine partikler er kritisk – og vi gør derfor gældende, at rapporten bør udbygges med en grundig og videnskabeligt holdbar undersøgelse heraf.

Undervejs i sagsforløbet påpeger Roskilde Amt over for lufthavnen, at belysningen af lugt ikke er tilstrækkelig. Dette ses dog ikke at have medført yderligere undersøgelser og dokumentation – for eksempel et skøn over hvor mange husstande, der kan blive påvirket af lugt.

Uddrag fra Roskilde Amts hjemmeside:

### **17. Er det rigtigt, at et ukendt antal naboer vil få lugtgener?**

I forslaget til miljøgodkendelse har amtet vurderet, at der i den nuværende situation ikke er proportionalitet i at pålægge lufthavnen en udgift til en lugtundersøgelse. Hvis der viser sig væsentlige lugtgener i omgivelserne, kan tilsynsmyndigheden påbyde lufthavnen at undersøge og afhjælpe problemet.

## 3.15 Klima

VVM-redegørelsens vurdering af luft og klima er omtalt side 89

### **6.9.5 Vurdering af luft og klima**

Det er HURs vurdering, at luftforurening fra flyene ikke udgør et lokalt miljøproblem. Det kan derimod ikke afvises, at der kan opstå lugtgener ved enkelte ejendomme. Roskilde Amt, der som miljømyndighed har mulighed for at kræve flere undersøgelser, hvis problemet viser sig at være væsentligt. .

Klimatiske påvirkninger henregnes ikke under lokale miljøproblemer. VVM-redegørelsen bør nævne, at der på EU-niveau pågår arbejde for at begrænse væksten i flytrafikken, fordi fly bidrager uforholdsmæssigt meget til CO<sub>2</sub>-udledning og drivhuseffekt.

## 3.16 Landskab, materielle goder og kulturarv

Der mangler visualiseringer, der viser, hvordan det vil opleves visuelt, når man bliver overfløjet af de ”nye” store fly, der letter eller lægger an til landing. Af de ti visualiseringer, der er vist side 79 – 82 i VVM-rapporten, er de syv således irrelevante for naboerne til lufthavnen, eftersom de ikke har udsyn til lufthavnen fra luften eller fra lufthavnsbygningen.

Mange planmæssige oplysninger er udeladt:

1. Landskabet mellem Roskilde og Solrød udgør den grønne kile mellem de forlængede byfingre. Den berømte ”Fingerplan” betragtes som kulturarv og er opført på Danmarks nye Kulturkanon. Hvis lufthavnen udvides som planlagt, vil det forringe områdets værdi som rekreativt område.
2. Der er af hensyn til grundvandsdannelsen og grundvandsbeskyttelsen planer for skovrejsning i området. Disse planer vil karambolere med en udvidelse af lufthavnen. En udvidelse af lufthavnen vil således modvirke en forbedring af de rekreative muligheder i området.
3. Der mangler kort, der viser de bevaringsværdige kulturmiljøer og de rekreative områder omkring lufthavnen. Området rummer ikke blot mange kulturspor i form af fortidsminder og fundsteder, som vist på kortet side 87, men også mange bevaringsværdige kulturmiljøer, hvis værdi vil blive forringet ved en øget støjbelastning.
4. Der har indtil for nylig været ønsker om at gøre området vest og nord for lufthavnen til et stort sammenhængende nationalpark-område.

VVM-redegørelsen oplyser side 86:

En udbygning af Roskilde Lufthavn vurderes ikke at påvirke kultursporene direkte, hverken i 0-alternativet eller i Hovedforslaget. Men oplevelsen af det omgivende kulturmiljø og kulturlandskab vil blive påvirket af den øgede flytrafik.

Der mangler en påvisning, beskrivelse og vurdering af, hvordan oplevelsen vil blive påvirket. side 86

Hedeland er et særligt regionalt friluftsområde, der indgår i Regionplan 2005's 4. grønne ring. En stor del af Hedelandsområdet ligger i det eksisterende støjkonsekvensområde indenfor det område, hvor der ikke kan etableres rekreative anlæg med overnatning. Regionplantillægget vil ikke ændre væsentligt på dette.

At en stor del af Hedeland ligger inden for det område, hvor der ikke må etableres anlæg med overnatning, er ikke et argument for at springe en redegørelse over. Med den beflyvning, der er på Roskilde Lufthavn i dag, er Hedeland påvirket af væsentligt mindre støj end området vil være efter en udvidelse. Der mangler en påvisning, beskrivelse og vurdering af, hvordan en udvidelse vil påvirke friluftslivet.



Vi savner desuden en påvisning, beskrivelse og vurdering af, hvordan den øgede støjpåvirkning vil påvirke den rekreative værdi af boliger og haver i det område, der som følge af en lufthavnsudvidelse bliver omfattet af støj over de forskellige vejledende grænseværdier.

### 3.17 Socioøkonomi

Af uddrag fra hvidbogen fremgår:

Der er stillet forslag om, at VVM-redegørelsen beskriver støjens og støjkonsekvensområdets betydning for huspriserne i området, herunder eventuel kompensation til husejerne for faldende huspriser. Der er ligeledes stillet forslag om, at VVM-redegørelsen indeholder samfundsøkonomiske beregninger af samlet effekt af lufthavnen fx erhvervspolitiske virkninger, arbejdspladser, regionale investeringer og ændret skattegrundlag på grund af fraflytninger i Ramsø Kommune.

#### *Vurdering*

*VVM-redegørelsen vil indeholde et afsnit om socioøkonomi med en vurdering af lufthavnens betydning for huspriser i området samt samfundsøkonomiske beregninger af lufthavnens samlede effekt med erhvervspolitiske virkninger, herunder arbejdspladser. Økonomisk kompensation for lufthavnens betydning for huspriser i området vurderes at falde uden for VVM-redegørelsen.*

Set i lyset af at der for den enkelte grundejer kan være betydelige økonomiske konsekvenser af udvidelsen, finder vi redegørelsens konklusioner overfladiske. Der mangler således en påvisning og beskrivelse af udviklingen i huspriser sammenholdt med det reelle antal boliger, der vil være tale om ved en udvidelse. Af Miljøprojekt 795 fremgår eksempelvis, at huspriserne ved motorveje falder 1,6 % pr. decibel, støjen overstiger 55 dB.

Det bør også nævnes, at boligejere kan søge om nedsat ejendomsvurdering, hvis deres boliger belastes af væsentlig støj.

Vi savner en påvisning, beskrivelse og vurdering af de socioøkonomiske kort- og langsigtede virkninger af:

- at nye rekreative områder vil blive belastet af støj over 50 dB og dermed falder i værdi.
- hvilken betydning den øgede støjbelastning af hele området på længere sigt kan få for demografi og befolkningssammensætning og den heraf afledte socioøkonomi.
- hvor store de helbredsmæssige omkostninger forventes at blive.
- at udstødning fra fly forurener afgrøder for landbrug, gartnerier og frugtplantager i området
- at planer for skovrejsning i området eventuelt må vige for en udvidelse af lufthavnen

Hvis politikere og borgere reelt skal kunne træffe et politisk valg mellem forskellige scenarier, skal de også oplyses om, hvor meget planmyndigheden kunne indskrænke de planmæssige støjkonsekvensområder, hvis udvidelsen ikke blev realiseret, og hvilken betydning det kunne have for udviklingsmulighederne i området.

Vi ser ingen dokumentation for forventede skadevirkninger på Købehavns Lufthavne A/S i det tilfælde, hvor der meddeles afslag til den aktuelle ansøgning.

At Københavns Lufthavne A/S har en sund økonomi, bekræftes af den fine kursudvikling, der har været for den børsnoterede aktie. Der er således intet, der tyder på, at virksomhedens udvikling er hæmmet eller trængt på kapacitet eller indtjening. Heller ikke her synes der at være tungtvejende argumenter for en udvidelse.

Det konkluderes i VVM-redegørelsen, at der er tale om mindre justeringer af støjkonsekvensområdet, idet der kun er mindre, nye områder, der vil få pålagt bebyggelsesrestriktioner. Da dette af HUR benyttes som et væsentligt argument for at tillade en udvidelse, bør det oplyses, hvor mange – og hvilke ejendomme, der er tale om.

HUR skylder i øvrigt at redegøre for, med hvilken lovhjemmel man ved udarbejdelsen af de nye planmæssige støjkonsekvenszoner vælger at se bort fra max-støj over 80 dB i dagtimerne samt max-støj over 80 dB fra kl. 06 til 07 og mellem kl. 22 og 23.

Det er uklart, hvordan eksempelvis landsbyen Hastrup syd for Snoldelev på én gang kan ligge uden for den planmæssige støjkonsekvenszone med bebyggelsesrestriktioner og samtidig ligge direkte op ad zonen, hvor der vil være max-støj over 80 dB fra MD87.

### 3.18 Alternativer

Alene med argumentationsformen – at en udvidelse et andet sted ikke vil være det samme som en udvidelse i Roskilde – afviser HUR på side 29 at behandle de alternativer og alternative placeringer, som offentligheden har ønsket belyst. VVM-direktivets og samlebekendtgørelsens krav er således ikke opfyldt på dette punkt.

Bygherren, Københavns Lufthavne A/S har heller ikke - ifølge bilag 1 til miljøgodkendelse - undersøgt alternativer og alternative placeringer og dermed heller ikke valgt nogen alternativer under hensyn til virkningerne på miljøet. Begrundelsen herfor skal fremgå.

Vi mener, at vurderingen af virkninger på miljøet som minimum skal påvise, beskrive og vurdere den kort- og langsigtede betydning af at benytte den eksisterende kapacitet i Kastrup Lufthavn. Desuden bør Københavns Lufthavne A/S s eventuelle begrundelse for ikke at realiserer alternativet i Kastrup fremgå af redegørelsen. Københavns Lufthavne A/S står ikke og mangler kapacitet. De kan, ifølge eget udsagn, sagtens udvide i Kastrup og tilvejebringe den kapacitet, der efterspørges.

Den ansøgte udvidelse kan på den baggrund betragtes som en unødvendig spredning af forurening.

Det valgte 0-alternativ er forkeret. Dette fremgår bl.a. af det faktum, at 0-alternativet kræver en ændring af miljøgodkendelsen:

VVM-  
redegørelsen  
side 28

Undersøgte situationer	
Referencesituationen:	Sådan som det er i dag, præsenteret ved data for 2002
0-alternativet:	Sådan som det vil være, hvis Lufthavnen udviklede sig som oprindeligt planlagt, uden en udbygning af baneanlæg. Det vil kræve en ændring af miljøgodkendelsen.
Hovedforslaget:	Sådan som det vil være, hvis Lufthavnen byggede ud og brugte den ny miljøgodkendelse fuldt ud.

Ifølge samlebekendtgørelsen må projektet, der skal VVM-vurderes, defineres som en udvidelse fra de i dag godkendte operationer til de 200.000 ansøgte operationer. Det betyder, at 0-alternativet maksimalt kan være de godkendte 121.000 operationer uden baneforlængelse – også uden baneforlængelsen fra 1997, som aldrig tidligere er VVM-vurderet eller godkendt udnyttet. Vi finder det således i strid med loven, at HUR som 0-alternativ anvender en udnyttelse af det eksisterende baneanlæg inkl. baneanvidelsen fra 1997 samt 200.000 operationer.

Det er klagerens opfattelse, at 0-alternativet, der skal belyse miljøpåvirkninger af udvidelsen, bør være den aktuelle udnyttelse af lufthavnen. VVM-reglerne tager udgangspunkt i en metode, hvor et ansøgt projekts miljøpåvirkninger sammenlignes med de aktuelle miljøpåvirkninger. Den tidligere i 1992 meddelte rammegodkendelse til en udvidelse af lufthavnens operationer til 200.000 årlige operationer kan ikke anvendes som grundlag for en bedømmelse af de sandsynlige indvirkninger af udvidelsen i det ansøgte projekt. Denne godkendelse er således bortfaldet og uden betydning for den aktuelle bedømmelse af det ansøgte projekt, da rammegodkendelsen aldrig har været udnyttet.

EF-Domstolen har i en afgørelse om forståelsen af VVM-direktivets anvendelse udtalt om en havneudvidelse i Rotterdam, at uanset der forelå planer helt tilbage fra 1960'erne for den pågældende udvidelse af havnen, så kan direktivet ikke forstås anderledes, end at det er den aktuelle udnyttelse af havnen, der bør være grundlaget for en bedømmelse af, hvorvidt det ansøgte projekt er omfattet af direktivet og endvidere udgangspunktet for en bedømmelse af de påvirkninger, det ansøgte projekt giver anledning til. Domstolens dom må i denne forbindelse forstås således, at det er den aktuelle udnyttelse af området og det ansøgte projekts merindvirkning herpå, der bør udgøre grundlaget for en VVM-redegørelse. Dette følger endvidere af det forhold, at VVM-direktivet ikke nævner noget om rettigheder til forurening som grundlaget for andre beskrivelser af den aktuelle miljøtilstand i direktivets bilag III.

Ifølge bilag 1 på Roskilde Amts liste over sagsakter til Miljøgodkendelsen fremgår af brev fra Københavns Lufthavne A/S, at der ikke fremlægges alternativer, og at baggrunden for at søge om udvidelse er et ønske fra flere kommuner via REUR (Roskilde-egnens Erhvervsudviklingsråd)

### **3.19 Byherrens begrundelse for ikke at vælge at realisere alternativet uden for amtet bør fremgå af redegørelsen.**

Den formelle ansøger, Københavns Lufthavne A/S, som ejer det bestående anlæg ved Roskilde, står ikke og mangler kapacitet i Kastrup.

Vi har det indtryk, at ansøgningen bl.a. er blevet til som en reaktion på et eksternt pres:

- Pres fra lavprisselskaberne, som ønsker lavere priser og reduceret afhængighed af operatører
- Pres fra diverse erhvervskredse, der ser deres egne interesser fremmet af øget trafik i Roskilde
- Pres fra politikere, der ikke ønsker, at lavprisselskaber skal etablere sig i Sturup, Sverige i stedet.

Vi ser ingen dokumentation for forventede skadevirkninger på Københavns Lufthavne A/S i det tilfælde, hvor der meddeles afslag til den aktuelle ansøgning. Direktør for Københavns Lufthavne A/S, Niels Boserup har således antydnet, at de nødvendige investeringer i Roskilde Lufthavn – hvor den skal kunne tage international rutetrafik – er så store, at der ikke er garanti for, at investeringerne kan forrentes. Også her gør vi gældende, at rapporten kan anses at være mangelfuld.

Kastrup er Skandinaviens største lufthavn og målt på udenrigspassagerer den 18. største i verden. I Danmark har vi desuden lufthavne i Roskilde, Odense, Billund, Thirstrup og Ålborg. Afstandene

## Stopstøjen

imellem disse lufthavne og deres antal og kapacitet i forhold til befolkningens størrelse indikerer, at vi i Danmark har rigelige muligheder for flytrafik.

At Københavns Lufthavne A/S har en sund økonomi, bekræftes af den fine kursudvikling, der har været for den børsnoterede aktie. Der er således intet, der tyder på, at virksomhedens udvikling er hæmmet eller trængt på kapacitet eller indtjening.

## Politikernes beslutningsgrundlag

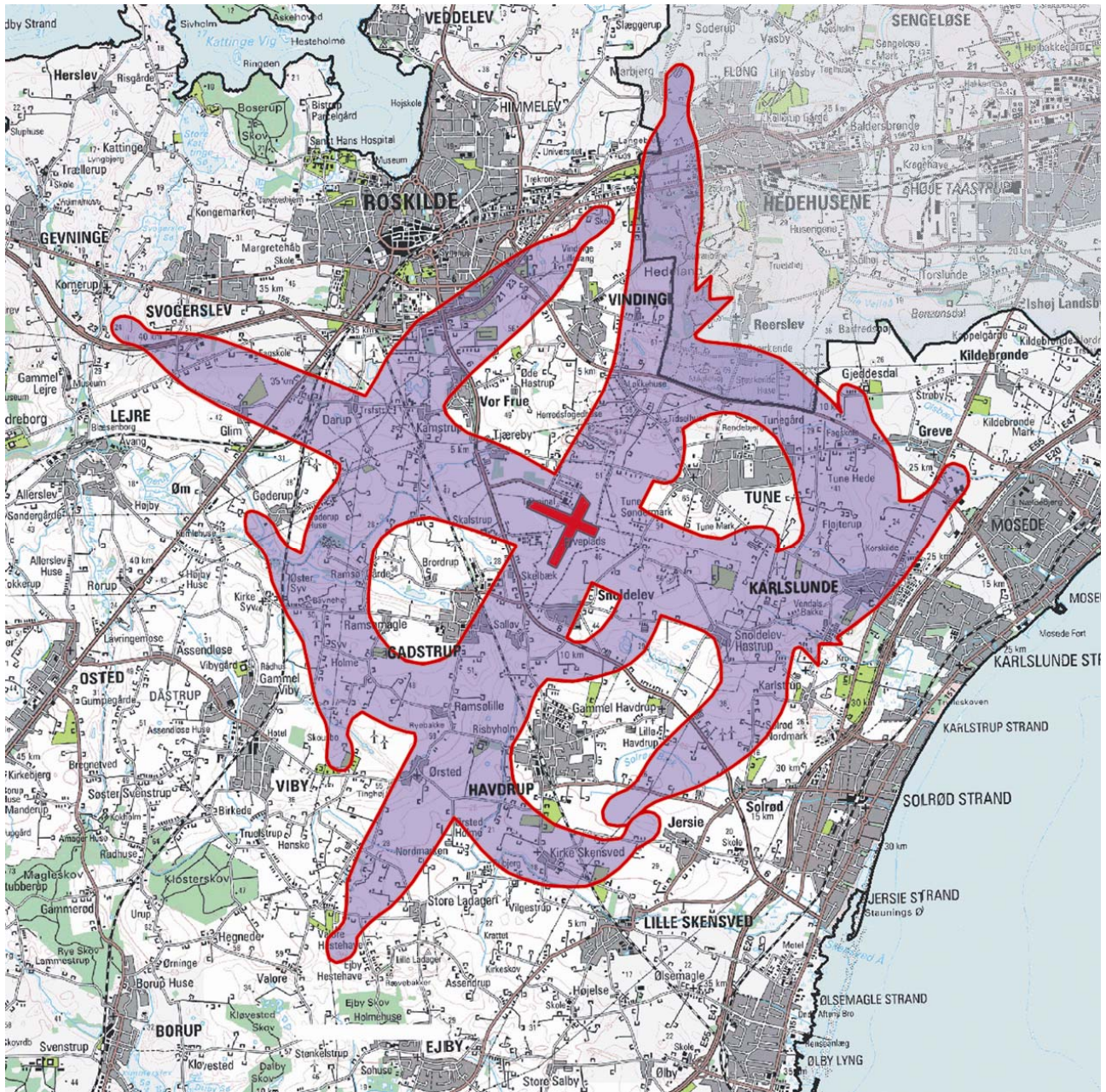
Område hvor der overflyves med støj over 80 dB, og som ligger uden for 50 dB gennemsnitsstøjzonen ?



Man må undre sig over, hvorfor maks.-støj over 80 dB støjzonen (lilla område) går ud over den gennemsnitlige 50 dB støjzone (rosa område), 50 dB støjzonen er uegnet til rekreation med overnatning. I dag bør der ikke ligge sommerhuse, camping, kolonihaver og lignende inden for det rosa område.

# Politikernes beslutningsgrundlag 1

*Hvor bliver der daglig overflyvning med støj over 80 dB?*



**Hvor høj bliver støjen i midten af Roskilde? I det markerede område må der nemlig være daglig overflyvning med støj over 80 dB, hvis lufthavnen får den ønskede udvidelse. Og der er ikke stille uden for det markerede område - her er støjen blot over 70 dB... over 60 dB... og så videre i en ikke nærmere oplyst afstand. Der findes ingen vejledende støjgrænser for flystøj om dagen.**

Selv om man ikke kan sammenligne støj, svarer 80 dB i styrke nogenlunde til, at man bliver passeret af en stor lastvogn på klods hold. HUR mener, at der sagtens kan bygges huse inden for de områder, der dagligt får højere støj end det, for der er ikke grænseværdier for, hvor høj flystøjen maksimalt må være om dagen. HUR har i øvrigt ikke ment, at der er grund til at vise på kortet, hvilken spredning, der vil være omkring flyvevejene. At flyene vil spredes omkring flyvevejene betyder, at flere boliger end dem inden for markeringen reelt vil blive ramt af maks.-støj over 80 dB. Men vi ved i praksis ikke, hvor mange gange dagligt flyene vil overflyve og ad hvilke veje, for af VVM-rapporten fremgår kun, at der i snit vil være 70 operationer med store fly i døgnet.

**Daglig overflyvning med støj over 80 dB.** Dette er, hvad politikerne i VVM-redegørelsen kan få oplyst om det område, der vil få daglig maks.-støj over 80 dB.

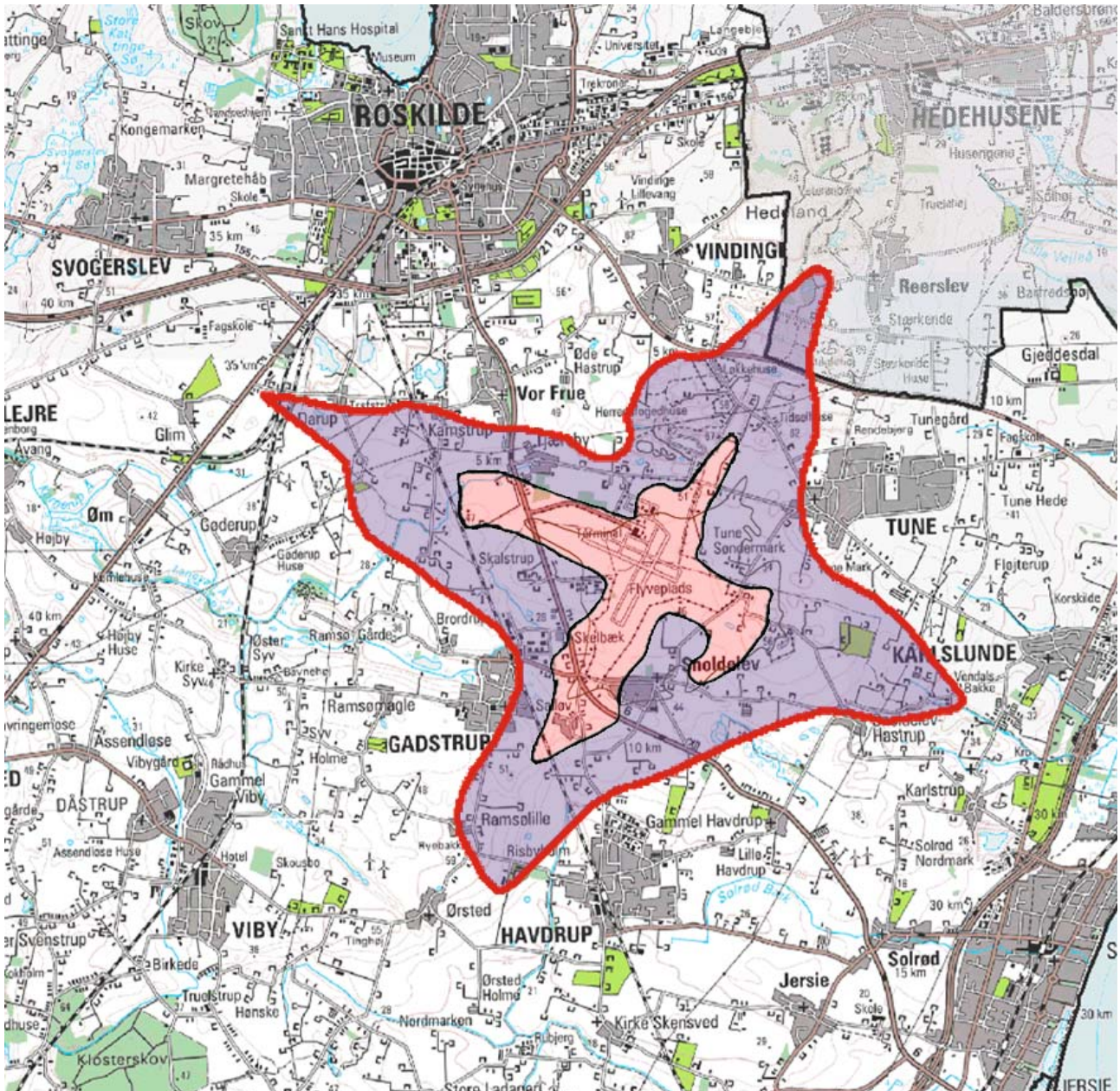
	Boliger	Daginstitutioner	Skoler	Areal
Forslag	?	?	?	?
I dag?	?	?	?	?
Forskel	?	?	?	?

Med til det fuldstændige billede hører, at støjen over 80 dB i de viste områder faktisk må være der helt til kl. 23 om aftenen og allerede fra kl. 6 om morgenen. Men det er "kun" 100 gange om året – svarende til i gennemsnit hver 3.-4. dag – og det er vel ikke noget at pive over.

Om natten - fra kl. 22 aften til kl. 7 morgen har HUR og Roskilde Amt besluttet, at borgerne skal skånes: Man skærer så at sige de lange arme af på kortet, så støjen over 80 dB "kun" må nå ud til Ringstedvej, op til Reerslev, ned forbi Havdrup og ud forbi Karlslunde. Men så må der altså også kun være 5.000 operationer eller 13-14 operationer pr. nat i snit, før lufthavnen ifølge miljøgodkendelsen skal begynde at tænke på at lave en handlingsplan... Og der er som sagt ikke stille uden for de markerede områder!

## Politikernes beslutningsgrundlag 2

*Hvilket område bliver uegnet til boliger?*



**Uegnet til boliger på grund af støj. Der er ikke stille uden for det markerede område!**

I dag er den vejledende grænseværdi for boliger på gennemsnitligt 55 dB overskredet i det rosa område. Fremover bliver den overskredet i det lille område også. Uden for området er gennemsnitsstøjen over 50 dB og over 45 dB i en ikke nærmere angivet afstand (normalt bør den i byområder være under 45). Bemærk at støjgrænsen skærer gennem boligområder i Gadstrup, Tune og Vor Frue og ligger tæt på Havdrup, Vindinge og Hastrup, det betyder, at blot nogle få meters usikkerhed i støjregningerne eller flyenes sammensætning og flyvemønster reelt kan betyde, at mange flere boliger bliver omfattet af gennemsnitsstøj over 55dB (i Hastrup alene er der 60 husstande).



**Område uegnet til boliger**

Dette er, hvad politikerne i VVM-redegørelsen kan få oplyst om det område, der vil blive uegnet til boliger

		Boliger	Daginstitutioner	Skoler	Areal rekreativt**	Areal i alt
	Forslag	<b>549</b>	?	?	?	?
	I dag*	<b>82</b>	?	?	?	?
	Forskel	<b>+ 467</b>	?	?	?	?

\* Myndighederne har valgt 2002 som reference

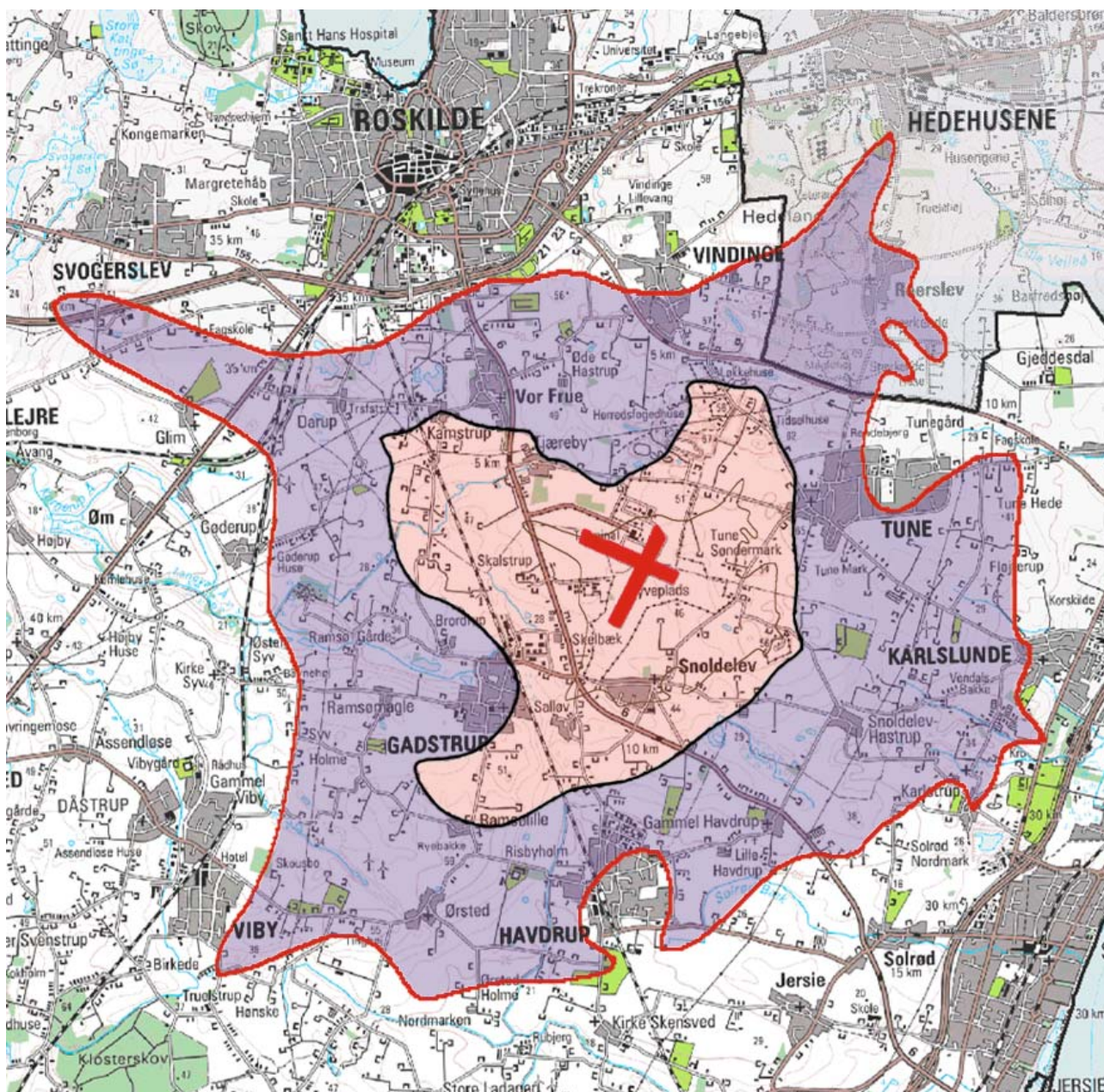
\*\* Hedeland, Ramsø Mose, Havdrup Mose og Snoldelev Mose

Hvis man som gennemsnit sætter, at der bor 3 personer pr. husstand, giver det 1.368 flere mennesker, som vil komme til at leve i et område med støj over de vejledende grænseværdier. Hvad VVM-rapporten ikke oplyser, er hvor mange af dem, der kan forventes at blive syge af støjen. Undersøgelse på undersøgelse dokumenterer nemlig, at støj på de niveauer kan give stress, hjertekarsygdomme – og for tidlig død. Rapporten nævner heller ikke, at der allerede i dag er mange klager pr. år, og at flystøj virker mere generende end støj fra biltrafik – som de fleste undersøgelser er lavet på.

Til støjen fra lufthavnen skal for resten lige lægges støjen fra vejene, jernbanen og overflyvningen til Kastrup. Men den støj melder rapporten ikke noget om – heller ikke at Roskilde Amt er det mest støjbelastede amt efter København!

## Politikernes beslutningsgrundlag 3

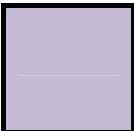

*Hvilket område bliver uegnet til rekreation med overnatning?*



**Uegnet til rekreation med overnatning.** I dag bør der ikke ligge sommerhuse, camping, kolonihaver og lignende inden for det rosa område. Fremover bliver også det lilla område uegnet som område, hvor man forventer fred og ro. Inden for området vil gennemsnitsstøjen overskride den vejledende grænseværdi på gennemsnitligt 50 dB, men der er ikke stille uden for det markerede område - her er den gennemsnitlige støj blot under 50 dB (normalt bør den i byområder være under 45).

**Område uegnet til rekreation med overnatning**

*Dette er, hvad politikerne i VVM-redegørelsen kan få oplyst om det område, der vil blive uegnet til rekreation med overnatning*

	Boliger	Daginstitutioner	Skoler	Areal rekreativt**	Areal i alt
	Forslag	?	?	?	101 km <sup>2</sup>
	i 2002*	?	?	?	?
	Forskel	?	?	?	?

\* Myndighederne har valgt 2002 som reference

\*\* Hedeland, Ramsø Mose, Havdrup Mose og Snoldelev Mose

Det bliver ikke så slemt – siger politikerne – og sammenligner med den flystøj, man for over 30 år siden mente, man måtte leve med.

Vi lader de fyldestgørende oplysninger tale for sig selv.

Bodil Nissen  
46 15 45 80