

Udkast til Fingerplan 2019 **høringssvar fra StopStøjen**

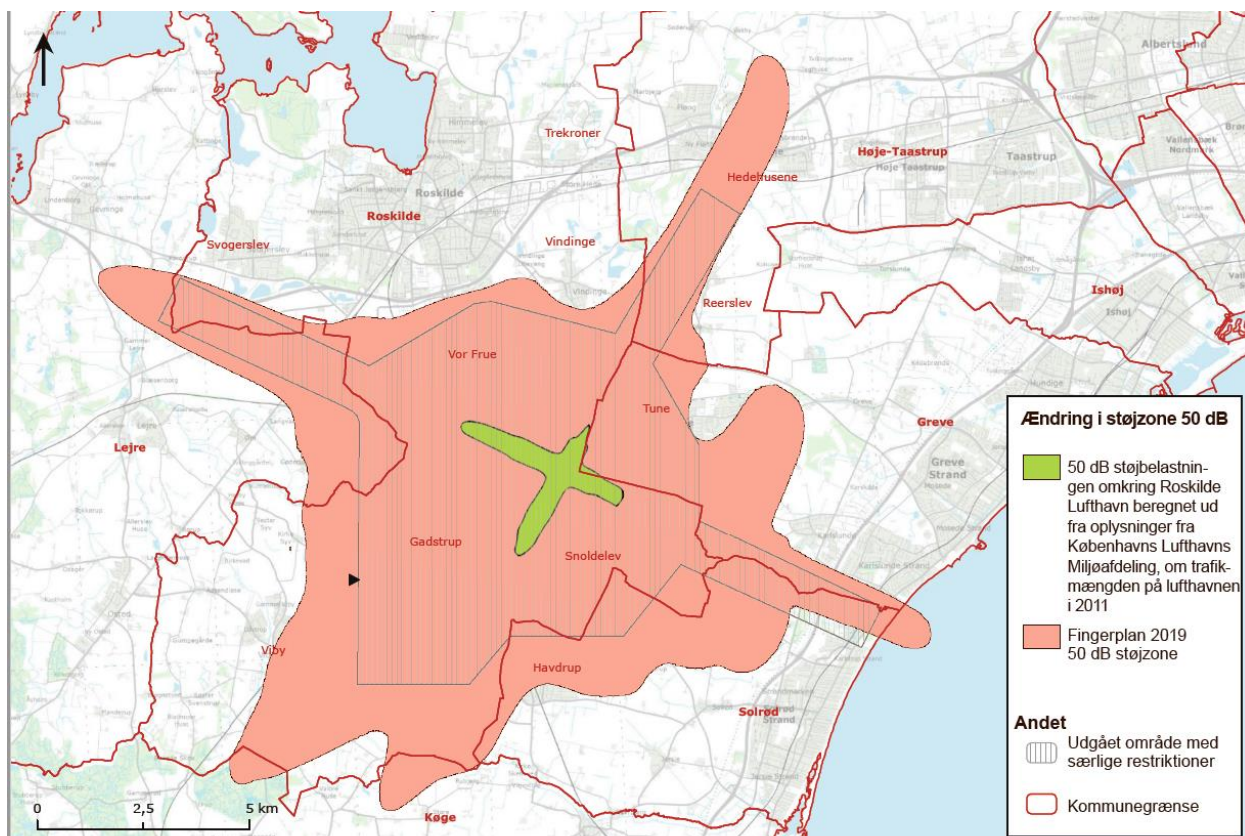
Udkast til Fingerplan 2019 – Høringssvar fra StopStøjen

StopStøjen har set frem til en fair og relevant revision af støjkonsekvensområdet omkring Roskilde Lufthavn, eftersom vi som naboer til Roskilde Lufthavn helt siden Regionplan 1997 har måttet leve med ikke blot ét - forældet - støjkonsekvensområde men ovenikøbet endnu et støjkonsekvensområde - dikteret af Københavns Lufthavne A/S og Trafikministeriet - lagt oven i det gamle.

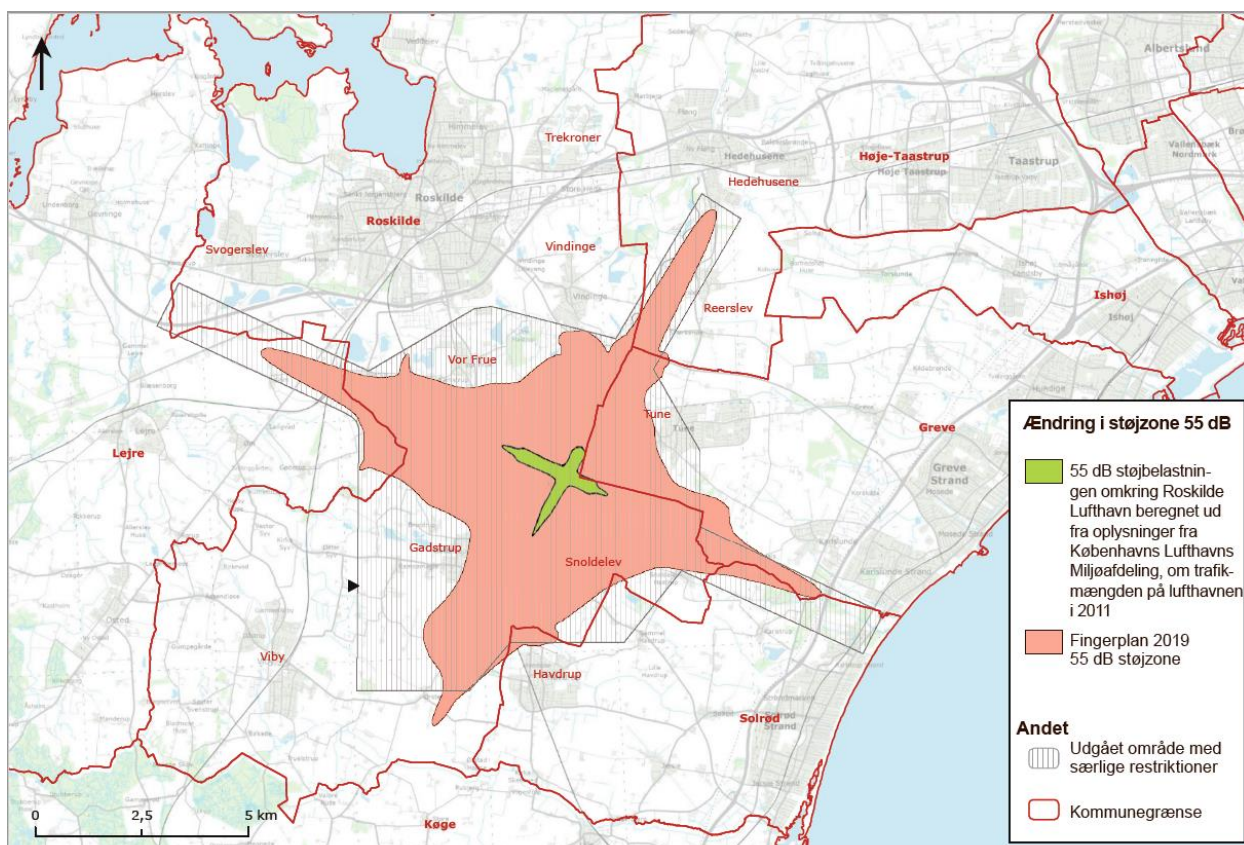
Det er derfor med forbløffelse, vi kan konstatere, at Erhvervsministeriet initieret af Københavns Lufthavne A/S og sekunderet af Transport-, Bolig- og Bygningsministeriet på ny foreslår et voldsomt forøget støjkonsekvensområde helt uden at inddrage de berørte borgere, som kommer til at betale prisen for denne erstatningsfri planlægning.

Roskilde Lufthavn blev i 1973 dimensioneret til max 200.000 mindre fly på max 30 tons, men lufthavnen har i dag en miljøgodkendelse fra 1995 til maksimalt 121.116 operationer heraf max 2.662 rute-, charter og fragtflyvninger med fly over 10 tons. Lufthavnen har, i de over fyre år siden den blev taget i brug, aldrig haft over 100.000 årlige operationer. Danmark kan så rigeligt betjene egne borgere med luftransport med den nuværende kapacitet. Hvad er statens begrundelse for at fremlægge en plan for 2-3 gange så mange operationer som der gennemsnitligt har været i over 40 år – oven i købet med anlægsudvidelser og en andel på hele 60.000 rute-, charter- og fragtfly og flere natflyvninger? Er det fordi staten er storaktionær, at det er en "national interesse", at langsigtede muligheder for Københavns Lufthavn i Kastrup og Roskilde fastholdes, jf. vejledningen til §31-34? StopStøjen savner en rigtigt god planmæssig begrundelse for, at en privat virksomhed som Roskilde Lufthavn skal tildeles det størst mulige rum for udvidelse, Københavns Lufthavne A/S overhovedet kan regne sig frem til.

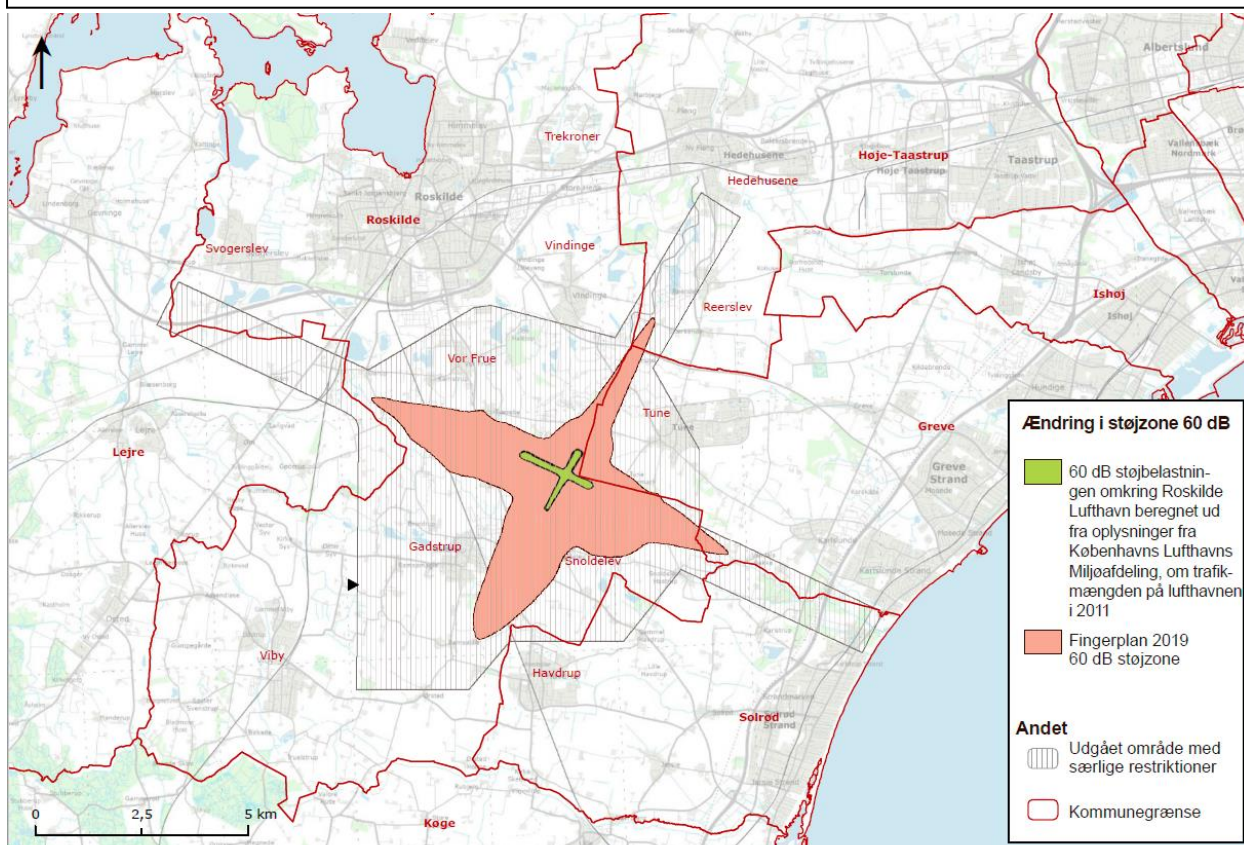
Af kortene nedenfor kan man se, hvordan støjbelastningen var i 2011 - hvorfra vi senest har støjkurver over den reelle beflyvning - sammenlignet med den støjbelastning Erhvervsministeriet foreslår, lufthavnen skal have lov til. Støjkonsekvenszonerne fra 2011 stammer fra Støjhandlingsplan 2013. I 2011 var der 62.814 operationer.



Figur 1. I hele det orange område med tilladelse til støj over 50 dB vil der fremover blive forbud mod at etablere rekreative områder med overnatning (bortset fra shelters, toiletter og bålhytter), og beboerne i området bør lydisolere soverum, hvis der er mere end 45 dB og (LAeq,24h =30dB). Det grønne område viser, hvor der var over 50 dB i 2011.



Figur 2. I hele det orange område med tilladelse til støj over 55 dB vil der fremover blive forbud mod nye boliger (medmindre de har tilknytning til landbrugs- og skovdrift) og kun tilladelse til nye virksomheder og liberale erhverv. Nye grønne områder kan ikke være rekreative. Det grønne område viser, hvor der var over 55 dB i 2011.



Figur 3. I hele det orange område med tilladelse til støj over 60 dB vil der fremover blive forbud mod at udlægge nye arealer til liberale erhverv. Der kan heller ikke tillades boliger med tilknytning til landbrugs- og skovdrift. Det grønne område viser, hvor der var over 60 dB i 2011.

StopStøjen var ellers enig med erhvervsminister Rasmus Jarlov, der den 24. januar 2019 udtalte i TV2 Lorry: *"I den nye ændrede Fingerplan er støjzonen omkring lufthavnen nemlig blevet opdateret, så spaderne forhåbentligt snart kan stikkes i jorden i Tune. Vi har ikke nogen planer om, at Roskilde Lufthavn skal have så meget trafik, som man har haft tidligere. Vi holder os mere til Københavns Lufthavn, som også bliver udvidet. Derfor synes vi ikke, at det giver mening i flere årtier at have en meget bred støjzone om Roskilde Lufthavn, som ikke bliver brugt - alene for at bevare potentielle muligheder for at gøre det i fremtiden."*

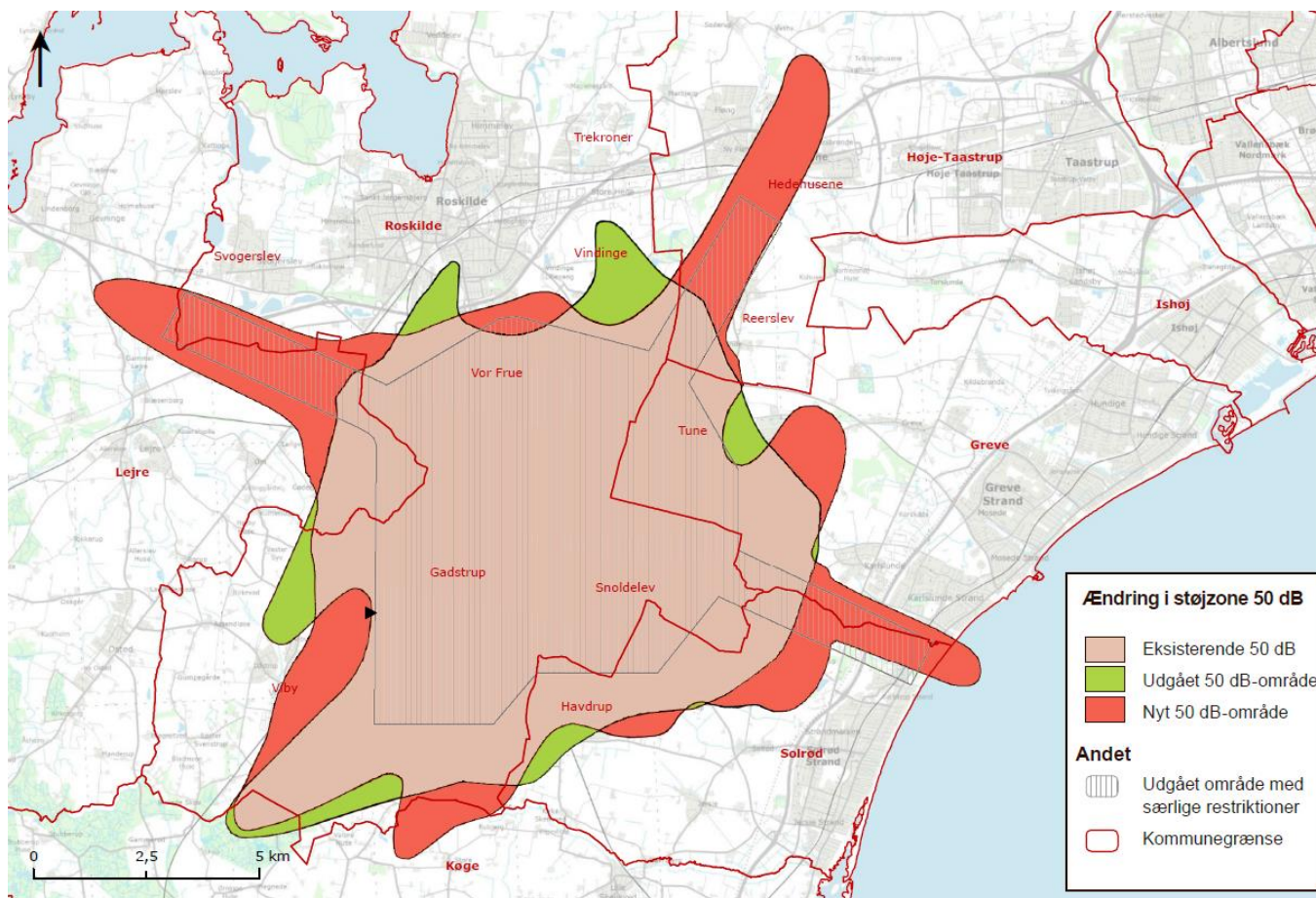
StopStøjen har også ventet med spænding på endelig at få en opdateret miljøgodkendelse af Roskilde lufthavn, fordi den gamle er over 20 år gammel og ifølge loven skal revideres senest efter 10 år. I 2016 iværksatte Roskilde Kommune da også en revision med følgende udgangspunkt: *Revurderingen skal sikre, at vilkårene i godkendelsen er tilpasset lufthavnens reelle drift og forurening, samt at vilkårene afspejler de nyeste retningslinjer for miljøregulering af lufthavne. Udgangspunktet for revurderingen af godkendelsen er, at lufthavnen ikke har behov for større driftsændringer og ønsker forsat mulighed for at have op til 121.000 flyoperationer pr. år (afgange og landinger). I 2015 afviklede lufthavnen ca. 67.000 flyoperationer.*

På ovenstående baggrund havde StopStøjen set frem til et nyt, relevant og fair støjkonsekvensområde; et støjkonsekvensområde, der tager udgangspunkt i den trafik, der rent faktisk er tilladt på lufthavnen og et støjkonsekvensområde, der er udtryk for **en saglig afvejning af interesser**. Et støjkonsekvensområde, som ikke kun indfrier lufthavnens - eller statens? - økonomiske drømme men også tager hensyn til naboer, natur, miljø og klima.

I stedet foreslår Erhvervsministeriet på opfordring fra Københavns Lufthavn A/S og med opbakning fra Transport-, Bolig- og Bygningsministeriet et nyt støjkonsekvensområde, der er **større** end det, der i regionplan 1997 blev lagt oven i den gamle restriktionszone. Det er et nyt støjkonsekvensområde, der giver Københavns Lufthavn Roskilde en begrundet forventning om at få tilladelse til efterhånden at;

- 2-3 doble trafikken i forhold til den trafik, der har været på lufthavnen de senere år.
- mangedoble andelen af større, stærkt larmende helikoptere og fly
- udlede den dertil hørende CO₂ samt luftforurening og støj, som dokumenteret påvirker huspriser, søvn og sundhed negativt.
- udvide alle startbaner fra oprindeligt 1.500m til 2.100 m og ændre de nugældende flyveveje
- øge den dertil hørende affalds- og spildevandsmængde og trafikbelastning på vejene
- måske gøre Roskilde Lufthavn til en risikovirksomhed pga. store brændstoflagre med dertil hørende risiko for det grundvandsmagasin, som lufthavnen ligger oven på.

I miljøvurderingen af det ny støjkonsekvensområde, Evt. revision af Fingerplan 2017 vedr. støjzone omkring Københavns Lufthavn Roskilde, har man ikke inddraget alle disse forhold, og man har slet ikke nævnt 0-alternativet i det "ikke tekniske" resumé. Det er ellers netop 0-alternativet, der ligger til grund for alle de beregninger, kort og konklusioner, der er i miljørapporten, og det er valget af 0-alternativ – nemlig de samlede tidligere støjkonsekvensområder – der får ændringen til et nyt "opdateret" støjkonsekvensområde til at tage sig helt ubetydelige ud. StopStøjen mener, at et nyt støjkonsekvensområde skal tage afsæt i **den faktiske beflyvning på lufthavnen** - ikke mindst fordi støjkonsekvensområdet fra 1997 var helt udemokratisk fastlagt fra statens side. "Et billede siger mere end 1000 ord", siger man. Sådant plejer det også at være, men i miljørapporten har man tilsyneladende bedt Rambøll, der står bag, om at gøre kortene så uoverskuelige og teksterne så kryptiske, at det kommer til at virke som om opdateringen af støjkonsekvensområdet er en ren gevinst for både kommuner og naboer til lufthavnen. Det er grov manipulation! Det, man reelt gør, er at lade en privat virksomhed, Københavns Lufthavn, komme med alle deres visioner for fremtidige udvidelser, hvorefter man lægger dem sammen og kun trækker en smule fra, der hvor det er uforeneligt med nyt aktuelt boligbyggeri ved Hedehusene. Man undslipper behændigt et udviklingsområde i Tune, så byen kan få sit længe ønskede plejehjem.



Figur 4.

Hvis de foreslåede støjkonsekvensområder godkendes, vil der være tale om en foregrebet ekspropriation, eftersom de berørte ejendomme bliver ramt af rådighedsbegrænsninger, der har betydning for ejernes mulighed for tilbygning, nybyggeri og belåning, selv om der efter sagens oplysninger ikke er forventning om, at der faktisk vil ske en sådan udvidelse af lufthavnens drift. De foreslåede støjkonsekvenszoner vil bl.a. betyde forbud mod at bygge boliger og etablere rekreative områder med overnatning her:

Kommune	Forbud mod at bygge boliger Byområde	Forbud mod at etablere rekreative områder med overnatning Område
Roskilde	½ Snoldelev får 60 dB ½ Snoldelev får 55 dB Gadstrup øst 60 dB og 55 dB Gadstrup 55 dB kurve udvides ½ Gadstrup får 55 dB Vor Frue 55 dB kurve udvides Vindinge 55 dB kurve udvides	Hedeland
Greve	Tune Vest 55 dB kurve udvides	
Høje Taastrup	Hedehusene 55 dB kurve udvides	Hedeland Syd og nord for haveforeninger
Solrød	Havdrup Nord 55 dB kurve udvides	Karlstrup Golfbane Karlstrup Kalkgrav Karlsunde Skov og Mose Firemileskoven

Figur 5.

Af kortet på forrige side ses tydeligt, hvad det er for en byttehandel, man gennemfører. Men resultatet er altså, at det samlede støjkonsekvensområde bliver større end det var før, og at boliger, som ikke før har været omfattet af bebyggelsesrestriktioner og støj over 55 dB, bliver det. Man truer ovenikøbet med, at alternativet til ikke at acceptere det foreslåede støjkonsekvensområde bliver, at man fastholder det gamle – inklusiv det fra 1973 - som gør det umuligt at udvikle i Tune. Det er mildt sagt uartig. I 2006 og 2011 var der ifølge støjhandlingsplaner for lufthavnen hhv. 31 og 15 boliger, der var belastet af støj mellem 55 og 60 dB. Hvis lufthavnen udvider, som der er lagt op til, vil antallet af **boliger belastet med støj over 60 dB stige fra 165 i dag til 347!**

Det virker ærligt talt som om stat og lufthavn i forening har gjort alt, hvad der står i deres magt for at gøre det svært for kommuner og borgere at gennemskue, hvilken voldsom betydning, det foreslåede støjkonsekvensområde kan få. I forslaget til fingerplan skal man fx helt hen til sidst i vejledningen og til bilag U for at finde noget præcist om Roskilde lufthavn, og i den samlede miljøvurdering for hele fingerplanen figurerer navnet Roskilde Lufthavn slet ikke. I den særskilte miljøvurdering af lufthavnen har alle 125 sider sidenummer 70, og miljøvurderingen indeholder uendelig megen unødigt information mens al væsentlig information er godt skjult. I miljørapportens bilag 5 skal der fx være en støjberegning, men siden er tom. Det må have været vanskeligt for en velrenommeret virksomhed som Rambøll at lægge navn til en miljøvurdering som denne.

StopStøjen mener, der skulle have været en saglig afvejning af interesser.

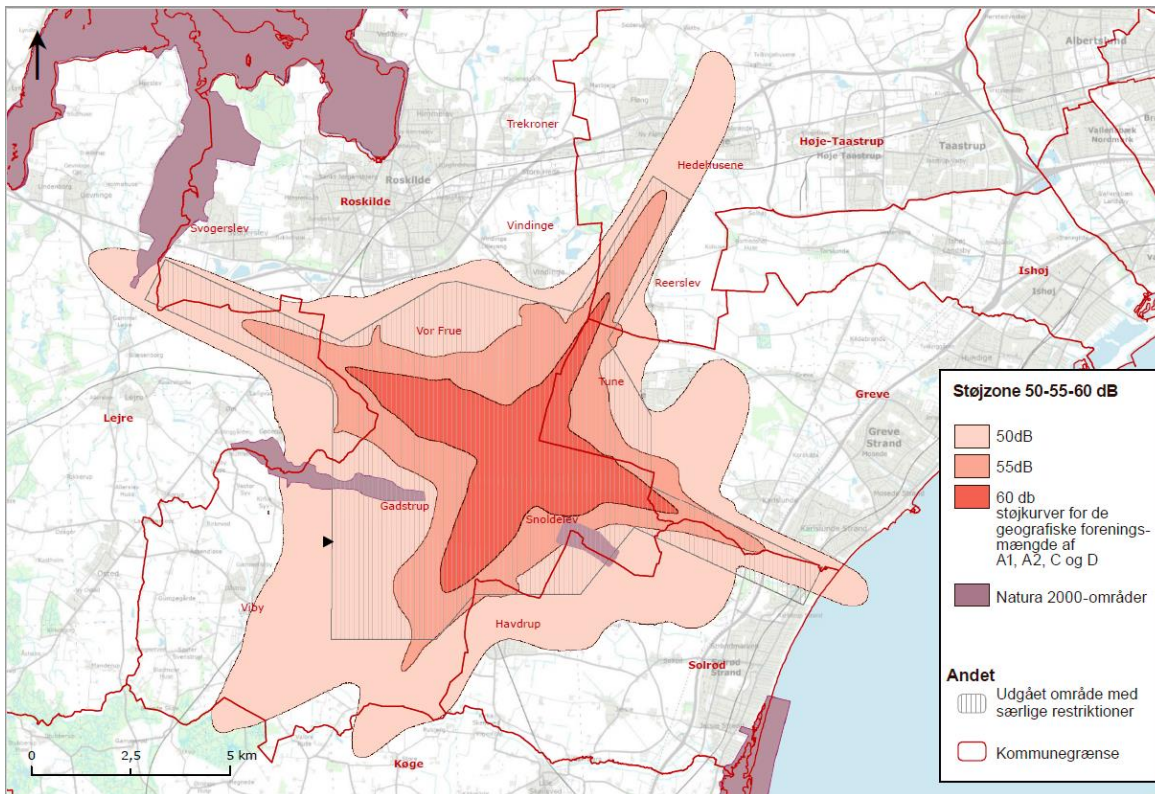
Der bliver således ALENE taget hensyn til virksomheden, Københavns Lufthavne A/S, men IKKE til naboer, klima, natur og miljø. Støjkonsekvensområdet er også i **strid med det almindelige miljøretlige princip** om, at teknologisk fremskridt skal komme miljøet til gode.

Ikke nok med, at erhvervsministeriet efterkommer lufthavnens og Transport-, Bolig- og Bygningsministeriet ønske om at fastholde 200.000 operationer som beregningsgrundlag - til trods for at lufthavnen i de over 40 år den har eksisteret - aldrig har udnyttet mere end maksimalt 100.000 og kun har miljøgodkendelse til lidt over 121.000 operationer. Man mangedobler også andelen af operationer med større, mere larmende maskiner, selv om natten - i forhold til det miljøgodkendte - som grundlag for beregningen af et nyt støjkonsekvensområde. Og der argumenteres ingen steder for den samfundsmæssige nødvendighed heraf. Man konstaterer uden nærmere forklaring, at det er en national interesse.

StopStøjen mener dette er i strid med proportionalitetsprincippet. Forslaget til nyt støjkonsekvensområde fortsætter således en kedelig og ulovlig tradition med at pålægge kommuner og naboer til lufthavnen uforholdsmæssigt store byrder i forhold til at sikre lufthavnen rimelige udvidelsesmuligheder. **Forslaget til støjkonsekvensområde er efter StopStøjens vurdering også i strid med forebyggelsesprincippet og forureneren betaler-princippet.**

StopStøjen mener, at forslaget til nye støjkonsekvensområder er uforeneligt med principperne for de grønne kiler. Det er bl.a. problematisk, at den fremtidigt tilladte støj – i forhold til den eksisterende i dag – vil komme til at berøre det store rekreative naturområde Hedeland, og at det måske kan blive endnu vanskeligere at få tilladelse til naturgenopretning med fx vådområder, fordi man ikke ønsker fugle i området. **De foreslåede støjkonsekvensområder vil desuden berøre Natura2000 og EU-fuglebeskyttelsesområder. En konsekvensvurdering af det er imidlertid ikke indeholdt i miljøvurderingen af planen.** I miljøvurderingen begrundes dette med, at en konsekvensvurdering må afvente, at lufthavnen ansøger om udvidelse af antal flyvninger. **Det er i strid med EU-domstolens praksis,** der har afvist, at en miljøvurdering af en plan kan erstatte konsekvensvurdering af en plan, og at miljøvurdering af et projekt kan erstatte miljøvurdering af en plan.

Miljøvurderingen forholder sig desuden alene til, hvordan **ændringen af støjzonen** vil påvirke fuglebeskyttelsesområder, **selv om det af EU-domstolens faste praksis følger, at konsekvensvurdering af en plan eller et projekt ikke kan begrænse sig til ændringen, men skal omfatte den samlede virkning!**



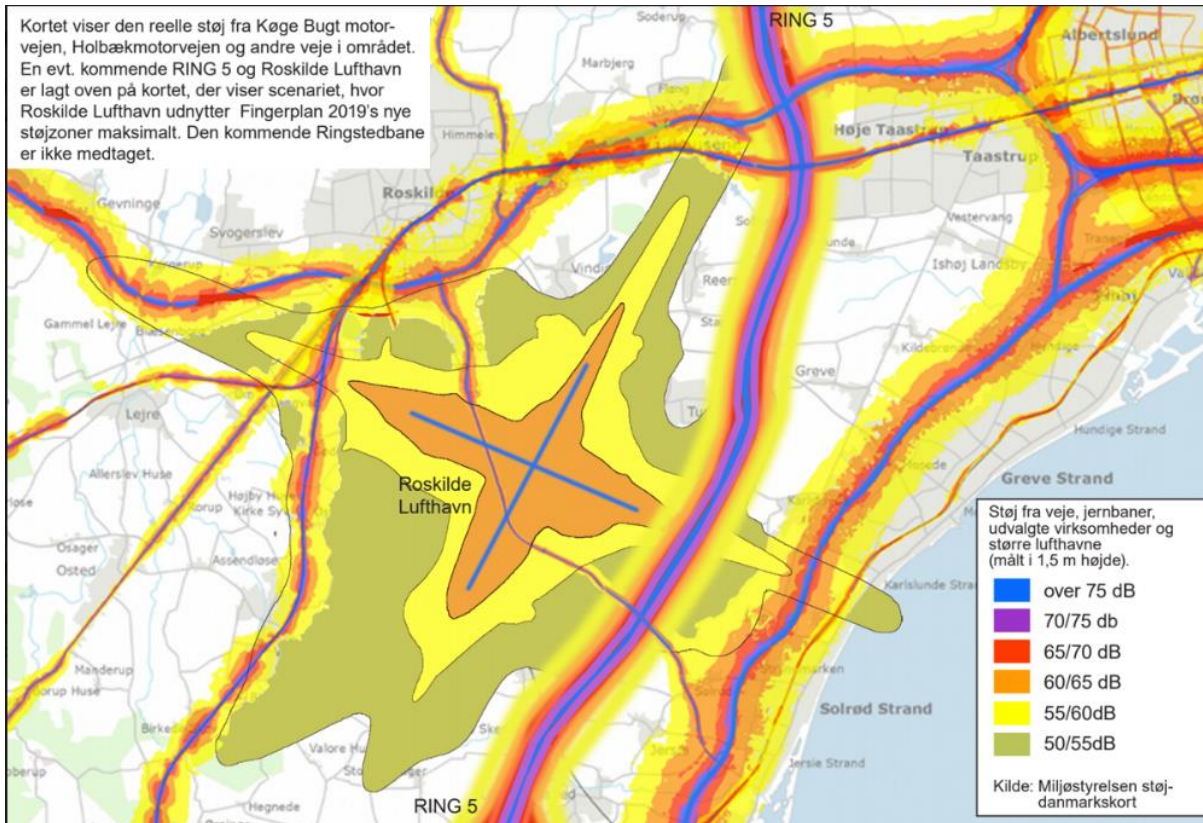
Figur 6. Hedeland, og tre Natura2000-områder vil blive ramt af støj, hvis Roskilde Lufthavn får lov til at udvide, som der lægges op til.

StopStøjen mener, at det er en stor mangel, når miljøvurderingerne ikke forholder sig til akkumuleret støj.

Fingerplanen indeholder en transportkorridor, som ifølge regeringen er planlagt til en motorring 5 syd, og forundersøgelser herom er netop sat i gang. Ved ikke at belyse den akkumulerede støj ved fingerplanens gennemførelse, kan politikerne træffe beslutninger på et uoplyst grundlag, som det netop er sket med regeringens "langsigtede" plan for investering i infrastruktur, der vil medføre, at store områder bliver uegnet til beboelse (støj over 55 dB) og endnu større områder uegnet til rekreation med overnatning (støj over 50 dB).

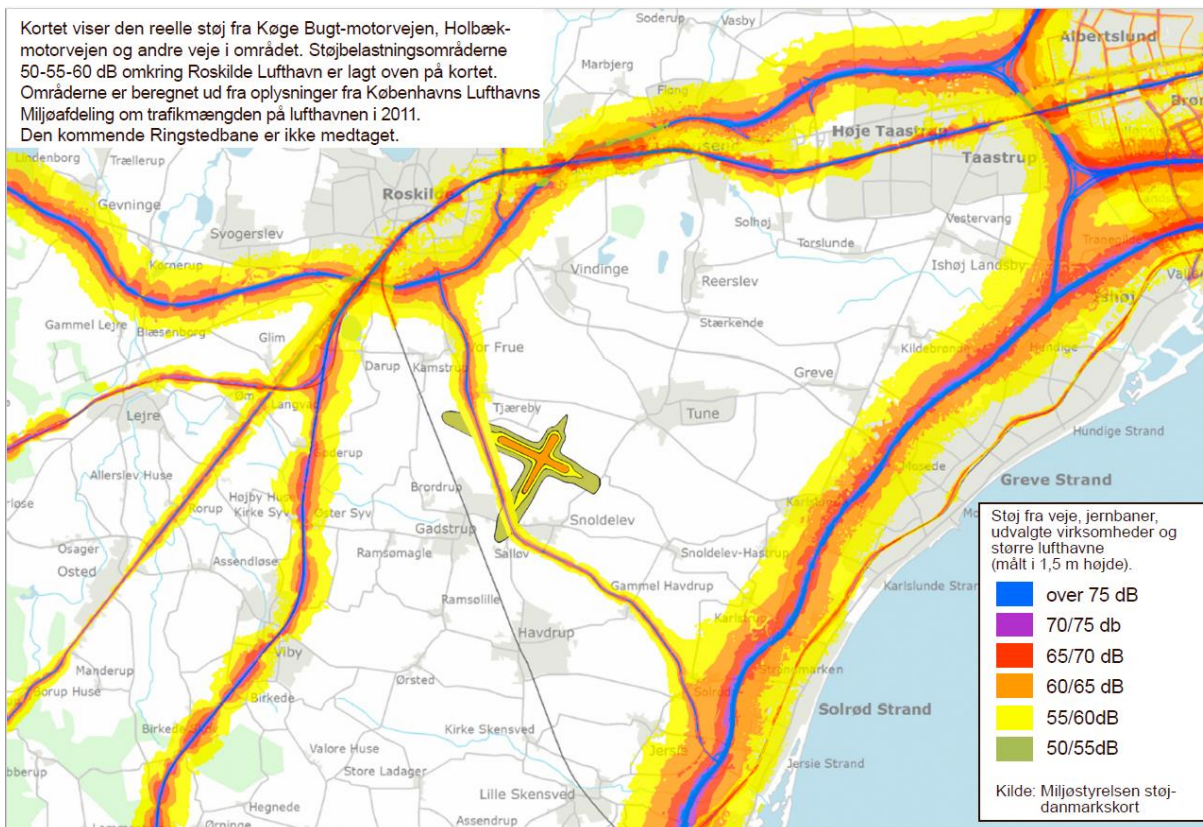
Hele den foreslåede støjkonsekvenszone kan blive uegnet til rekreation med overnatning, hvis Roskilde Lufthavn får lov til at udvide i henhold til det foreslåede støjkonsekvensområde. **Det er meget dårligt nyt for de tusindvis af borgere, der bor i området og derfor er nødt til at kunne rekreatere sig inde og ude. StopStøjen mener, at det er en overtrædelse af den private ejendomsret og at staten her misbruger sine magtbeføjelser.**

StopStøjen finder det direkte uanstændigt, at miljøvurderingen af støjkonsekvensområderne for Roskilde Lufthavn ikke forholder sig til beboernes tab af ejendomsværdi, men kun forholder sig til den del af de "materielle goder" som har med kommunernes planlægning at gøre. Hvordan tror de ansvarlige politikere, huspriserne vil udvikle sig i et område, der i værste fald kan komme til at se sådan ud:



Figur 6.

Mange huse i det åbne land var der, længe før lufthavnen blev anlagt, og virkeligheden i dag ser nærmere sådan ud:



Figur 7.

Det kan i øvrigt undre, at man på Støjkortet.dk kan finde støj fra de store veje og fra Kastrup Lufthavn, men ikke fra Roskilde Lufthavn. StopStøjen har derfor været nødt til selv at indsætte den eksisterende støjzone med data fra 2011 (Støjhandleplan 2013).

Beboerne i hele området risikerer at tabe store beløb, fordi deres huse falder i værdi, og de risikerer at blive stavnsbundet, fordi deres huse bliver usælgelige. Sidst men ikke mindst risikerer de dårlig nattesøvn og stress af bekymring for fremtiden og – hvis udvidelserne kommer - dårligt helbred, fordi de ikke kan rekreere sig i hus og have.

De støjgener, som naboer i dag oplever, og som langt hen ad vejen er til at løse, skyldes typisk, at piloterne i indflyvning og udflyvning fra lufthavnen ikke holder sig til de flyveveje, der er forudsat i støjkonsekvenszonerne, men skærer ind over bebyggelser i lav højde – **selv hvor der er overflyvningsforbud**. Tilsvarende oplever naboerne, at helikoptere kommer lavt hen over bebyggelse udenfor flyvevejene i stedet for at holde sig til flyvevejene og gå op i/ned fra stor højde. Der er generelt forståelse for, at redningshelikoptere på vej til og fra redningsaktioner måske ikke har tid til at gå i højden før udflyvning. Men der er meget lidt forståelse for, at piloter ikke tager hensyn, når de kan, og at der fortsat bruges motorreversering til opbremsning samt at der fortsat flyves med fly, der larmer som om de "har tabt lyd-potten".

StopStøjen forventer således ikke, at det foreslåede støjkonsekvensområde vil mindske antallet af konflikter og støjklager. Tvært imod må man forvente **langt flere støjplagede borgere og langt flere støjklager, hvis antallet af operationer på lufthavnen øges, sådan som forslaget til støjkonsekvensområde lægger op til.**

Ifølge Planloven skal offentligheden så vidt muligt inddrages i planlægningen. Der er fire interessenter; staten lufthavnen, kommunerne og naboerne, men kun de tre første er blevet direkte hørt. End ikke naboer, der vil blive direkte berørt af restriktioner eller StopStøjen, som varetager interesserne fra borgerne i området, har modtaget et høringsbrev.

I forhåbning om, at politikerne nu vil lytte til borgerne i stedet for bare at "køre dem over"

Med venlig hilsen

StopStøjen

Kenn Lindholm
Dan Bjerring
Niels Stoubæk Schmidt
Rasmus Hjerrild
Bodil Nissen
Torben Steen Hansen, formand

StopStøjen
c/o Kenn Lindholm
Kildebakkevej 7
2690 Karlslunde

info@stopstoejen.dk

Karlslunde, 17. marts 2019



Torben Steen Hansen
Formand StopStøjen

Bilag 1 Historik der viser, hvorfor naboer til lufthavnen i Roskilde føler sig dårligt behandlet.

- **1969** Folketinget udarbejder aktstykke 164 af 12. februar om etablering af Tune Lufthavn. Det fremgår af aktstykket, at lufthavnen etableres til små fly, som af sikkerhedsmæssige hensyn skal væk fra Kastруп. Lufthavnen dimensioneres til 200.000 flyvninger – heraf 25.000 **på max 30 tons. Der påregnes ikke senere udvidelser.**
- **1973** Lufthavnen etableres **uden den lovpligtige regionplan, kommuneplan og lokalplan**, og et restriktionsområde på 72,7 km² lægges ned over eksisterende boliger.
- **1979** Lufthavnen søger om miljøgodkendelse, men først i ...
- **1992 – 13 år senere** - meddeler Roskilde Amt miljøgodkendelse. **Nu med 25.000 fly over 10 tons – uden øvre vægtgrænse!**
- **1997** Roskilde Amt vedtager **uden forudgående VVM**, tillæg 1 til miljøgodkendelse, som dermed - **ulovligt** - giver mulighed for at forlænge den ene landingsbane fra 1500 m til 1800 meter og udvide trafikken til 143.000 årlige operationer, nemlig de daværende 121.000 tillagt stigningen fra de daværende 2.662 til 25.000 operationer med fly over 10 tons.
- **1997** Naboerne klager over afgørelsen, og **Naturklagenævnet afgør, at amtets beslutning om, at der ikke skal gennemføres VVM er truffet på et forkert grundlag** og hjemviser sagen til fornyet behandling. Lufthavnen tilbagekalder umiddelbart derefter sin ansøgning om udvidelse.
- **1998** Trafikministeriet samt Miljø- og energiministeriet gør indsigelse mod regionplanforslag om indskrænkning af restriktionsområdet, som Roskilde Amt, presset af de omkringliggende kommuner, har foreslået. Københavns Lufthavne A/S truer forinden daværende miljøminister Svend Auken med, at man vil gå til trafikministeriet, hvis han vælger at ophæve det gamle restriktionsområde. **I stedet får Københavns Lufthavne/Trafikministeriet altså gennemtruffet - at både det oprindelige restriktionsområde og et nyt støjkonsekvensområde, ønsket af Københavns Lufthavne A/S, skal gælde i regionplan 1997.**
- **1998** Der indføres overflyvningsforbud for visuelle flyvninger over Gadstrup, Tjæreby, Tune, Vindinge og Vor Frue. **I Snoldelev-Hastrup undrer man sig over, hvorfor de ca. 60 husstande her ikke er omfattet.**
- **1998** Roskilde Lufthavn nedsætter Dialoggruppen vedr. Roskilde Lufthavn med repræsentanter fra naboer og brugere af lufthavnen.
- **1999** En af dialoggruppens medlemmer indsender en opgørelse til Statens Luftfartsvæsen og Roskilde Amt over 32 registrerede overflyvninger, der ikke er indsendt klager over. Overflyvningerne finder sted i perioden 1/7-98 til 1/1-99. **Pointen er, at Statens Luftfartsvæsens klagestatistikker ikke giver et retvisende billede af generne for de omkringboende.**
- **1999** Dialoggruppen vedrørende Roskilde Lufthavn nedlægger sig selv ved udgangen af 1999 – fordi borgerrepræsentanterne fra Gadstrup, Tjæreby og Hastrup ikke oplever, at dialogen fører nogen vegne.
- **2004** HUR indleder en VVM-proces for udvidelse af lufthavnen **selv om lufthavnen endnu ikke har fremsendt en egentlig ansøgning om miljøgodkendelse.**
- **2006** På trods af 650 indsigelser vedtager HUR regionplantillæg med VVM uden ændringer, og **Roskilde Amt vedtager miljøgodkendelsen.**
- **2007** StopStøjen påklager på naboernes vegne afgørelserne.
- **2008 Miljøklagenævnet ophæver Roskilde Amts afgørelse af 20. november 2006** om Roskilde Lufthavn og hjemviser sagen til fornyet behandling med henvisning til, at sagen vedrører flere kommuner som har fælles godkendelseskompetence. **Naturklagenævnet ophæver Regionplantillæg med VVM** med henvisning til at reglerne i miljøvurderingsloven skulle have været fulgt.
- **2008** Roskilde Kommune annoncerer uden videre i Roskilde Avis tilladelse til at Roskilde Lufthavn øger fra **4000 til 8000 helikopteroperationer** ved at konvertere 4000 almene flyvninger til helikopteroperationer.
- **2016** Roskilde Kommune iværksætter en længe ventet revision. Tidsfristen for regelmæssig revision må ikke overstige 10 år, men **den eksisterende godkendelse er over 20 år gammel.** Udgangspunktet for revisionen er, at trafikken ikke skal øges væsentligt, og en revideret godkendelse forventes klar i foråret 2017

- **2017** Roskilde Kommune offentliggør pludselig i januar – **udenfor den samlede revision – og uden VVM** - et tillæg til miljøgodkendelse med tilladelse til at øge antallet af rute-, charter- og fragtflyvning fra 2.662 til 12.000 årlige operationer. Argumentet for tilladelsen uden VVM er, at den ikke kræver anlægsudvidelser (trods brug af den ulovligt etablerede baneforlængelse fra 2006) og at støjen ikke overstiger det, der er tilladt i de to støjkonsekvensområder. Man sammenligner **igen** med en hypotetisk tilladt støjkonsekvenszone i stedet for at sammenligne med den reelle beflyvning på lufthavnen.
- **2017** StopStøjen påklager afgørelsen til Natur- og Miljøklagenævnet (Miljø- og Fødevareklagenævnet/Planklagenævnet), og Københavns Lufthavne A/S kalder kort herefter ansøgningen om udvidelse tilbage.
- I al den tid naboer har klaget til lufthavnen, Roskilde Kommune eller Statens Luftfartsvæsen over støjgener, har svaret været, at der var tale om lovlige overflyvninger.