

Miljø- og Fødevarerklagenævnet

Først af alt, må jeg meddele, at jeg fastholder samtlige klagepunkter i min klage af 9. februar 2017, på trods af at jeg måske ikke underbygger alle punkter i dette dokument.

- Vedlagt Torben Steen Hansens klage Bilag 1
- Høringsbrev fra CPH
- Bemærkninger fra Roskilde Kommune af 28. februar
- Ikke skal foretage fysiske ændringer af baner - det er blevet udført ulovligt -
- Udnytte tillægget mens sagen pågår
- Klagesagen bør få opsættende virkning (Markant flere støjbelastede boliger) – skema -
- Veksling af 9.338 ubrugte fly-operationer til 9.338 aktive flyoperationer
- Faktiske forhold
- Antallet af boliger påvirket af støj (-CPH udsagn-) falder!!!!!!

Støjbelastede boliger iflg. HUR rapport 2006,
støjhandlingsplan 2009 og 2013 samt
DANAK 100/2227, Delta Rapport 2017

	2006	2009	2013	2017
by				199
land				155
tot	84	31	15	354

I forh. Til	2006	2009	2013
Stigning i %	421%	1142%	2360%

- Anlægsarbejde i lufthavnen de sidste 1-2 måneder
- Vedlagt NKNs svar vedrørende udvidelse
- Vedlagt ministerens svar på U-/udnyttede operationer
- Kumulationsprincippet
- Habitatdirektivet
- Øgede emissioner, som kan påvirke områderne
- VVM-, habitat-, og IE-direktivet.
-

Ad 1. - opsættende virkning

Københavns Lufthavne henviser til svar fra Roskilde Kommune, som de åbenbart er enige med. Jeg vil gerne fremføre de samme argumenter og klager som i klagen fra Torben Steen Hansen, idet jeg skrev min klage i fortrøstning til, at også hans klage blev behandlet. Da jeg kan forstå, at Miljø- og Fødevarerævnet i et brev af 3. oktober har afvist at behandle hans klage, vil jeg gerne fremføre de samme synspunkter som Torben Steen Hansen. Derfor vedlægger jeg som bilag hans klage. (Bilag 1)

Beslutningen om at TSH ikke er berettiget som klager undrer desuden, idet Miljøministeren i et svar på et i folketinget stillet spørgsmål har følgende ordlyd:

Tillægget til godkendelsen kan bl.a. påklages af enhver, der har en individuel, væsentlig interesse i sagens udfald, herunder også naboer til lufthavnen. (Bilag 2)

Det er mit indtryk, at lufthavnen allerede er i fuld gang med at udnytte tillæg til miljøgodkendelsen, eftersom jeg som direkte nabo oplever et tiltagende antal operationer med større fly samt hører fra andre naboer, at de er mere støjplagede end sædvanligt.

Der er også installeret lys på landingsbanen, se nedenstående.

Jeg anmoder derfor om, at klagen får opsættende virkning.

XXXX

Det er aldeles umuligt at vide, hvilket beregnet støjkonsekvensområde, Københavns Lufthavne her henviser til.

Jeg mener at der er en særlig grund til, at nævnet bør vurdere, at klagesagen skal have opsættende virkning, idet det er begrundet fra både CPH og RK, at der ikke skal foretages fysiske ændringer.

Udover at landingsbanen ulovligt er blevet forlænget med 300 meter, har Jeg ikke i min tidligere klage kommenteret på andre fysiske ændringer.

En af årsagerne til at ansøgningen af RK vurderes IKKE at skulle underlægges en VVM-undersøgelse er, at udvidelsen ikke medfører anlægsarbejder. Efter min indsigelse blev afleveret i februar 2017, har der i månederne august og september 2017 været anlægsarbejder i CPH-Roskilde med store tunge maskiner. Jeg vil derfor på det kraftigste fremhæve CPHs kommentarer angående de fysiske ændringer om, "at der ikke skal foretages ændringer", da der jo netop i sensommeren har været foretaget et større fysisk arbejde på lufthavnens område vedrørende landingsbanen.

Nu efterfølgende kan jeg konstatere, at der er store master med røde lys inde på lufthavnens område nær landingsbanen, som ikke tidligere har været der ej heller været i drift.

Jeg må formode, at når der nu skal være operationer med så mange og store fly, at det også er nødvendigt at udvide med ekstra landingslys.

Hvad er dette nye anlægsarbejde helt specifikt?

Jeg formoder, at dette anlægsarbejde udløser en VVM-undersøgelse? jvf. Nedenstående EU-dom.

EU-Domstolens dom af 28. februar 2008 i sag C-2/07, Abraham m.fl.. EU-Domstolen fandt følgende: at arbejder til ændring af en eksisterende lufthavns infrastruktur med henblik på at forøge kapaciteten, uden at der skulle ske ændring af landingsbanens længde, var omfattet af VVM-direktivet, så længe de bl.a. som følge af deres karakter, omfang og kendetegn kan anses for en ændring af selve lufthavnen, jf. præmis 40. Domstolen udtalte, at pligten til VVM-screening af udvidelser og ændringer omfatter *"alle arbejder vedrørende bygningerne, installationerne og udstyret"* på et anlæg omfattet af bilagene, jf. præmis 36. (se Bilag 4)

Disse spørgsmål ønsker jeg belyst, undersøgt samt forklaret.

Ifølge CPH bevirker ændringen af operationer IKKE, at der kommer mere støj, hvorfor klagesagen (ifølge CPH og RK) ikke bør få opsættende virkning.

Antallet af boliger påvirket af støj (set i forhold til foregående år).
Skemaet viser, at der ifølge HUR var 84 støjbelastede boliger i 2006, dette var faldet til 31 boliger jvf. støjhandlingsplan 2009 og dette faldt ifølge støjhandlingsplan 2013 til 15 boliger.

Med det nye tillæg til miljøgodkendelse vil der være 354 støjbelastede boliger.
Det vil med tal sige, at i forhold til 2013 vil det være en stigning på 2.360%

Støjbelastede boliger iflg. HUR rapport 2006,
støjhandlingsplan 2009 og 2013 samt
DANAK 100/2227, Delta Rapport 2017

	2006	2009	2013	2017
by				199
land				155
tot	84	31	15	354

I forh. Til	2006	2009	2013
Stigning i %	421%	1142%	2360%

CPHs udtalelse er en af de manøvrer på fordrejning af sandheden, som netop bør medføre, at **også her bør klagesagen få opsættende virkning.**

Københavns Lufthavne A/S (CPH) ønsker at udvide den årlige RCF (Rute Charter Fragt) kvote fra 2.662 operationer (starter eller landinger) til 12.000 operationer med fly med en maksimal startvægt på over 10 tons. Den gældende rammegodkendelse af 16. maj 1995 for Roskilde Lufthavn giver mulighed for i alt 121.116 operationer, men rummer ikke denne mulighed for udvidelse af Rute Charter Fragt.

Forskellen er 9.338 RCF operationer

Det skal huskes, at antallet af operationer på lufthavnen ALDRIG har været fuldt udnyttet, dvs. 121.116 operationer.

CPH ønsker at ændre den gældende rammegodkendelse af 16. maj 1995 for Roskilde Lufthavn, som IKKE for nuværende giver mulighed for udvidelse af operationer af de tildelte 2.662 operationer med RCF (Rute

Charter Fragt).

CPH har ALDRIG kunnet udnytte deres kvote på 121.116 operationer fuldt ud og ønsker nu at veksle 9.338 UBRUGTE operationer med små fly (har aldrig fløjet under denne godkendelse – altså 0 dB) med 9.338 operationer med fly med en maksimal startvægt på over 10 tons (langt over 110 dB pr fly)

At veksle et GA fly (f.eks. en lille cesna) med et stort RCF(f.eks Airbus) en til en, kan jeg ikke begribe, at de skulle kunne veje hinanden op. Da det kun er specielt få udvalgte, der kan få lov at udføre disse beregninger, er det ikke nemt for mig at efterkontrollere.

Jeg kan som lægmand til gengæld fortælle, hvordan virkningen af de enkelte flys operationer er og virker på mennesker og dyr, og der kan de to flytyper absolut ikke opveje hinanden.

Når det ønskes, at antallet af operationer skal stige med 9.338 yderligere operationer, anser jeg det som en markant udvidelse og ønsker denne stignings lovlighed belyst med en VVM redegørelse.

Miljøministeren har på spørgsmål i folketinget svaret at (jvf Bilag 2):

Kommunens vurdering af de ændrede aktiviteter skal i den forbindelse baseres på de faktiske forhold

Ovenstående forhold ønsker jeg behandlet - med vurdering af opsættende virkning.

CPH bemærker endvidere, at der er tale om andre forudsætninger end i afgørelsen af 1995.

Jeg ser en betydelig udvidelse af operationer med fly med en maksimal startvægt på over 10 tons, hvilket har en væsentlig indvirkning på miljøet, tilsvarende afgørelsen af 1995.

CPH forklarer sig med at afgørelsen af 1995 baserede sig på banelængden, og ikke på antallet af operationer med deraf stigende miljøbelastninger. Her må jeg erindre om, at banelængden faktisk er forlænget med 300 meter.

I EU-Domstolens dom af 17. marts 2011 i sag C-275/09, Bruxelles Airport, fastslog EU-Domstolen, VVM-vurdering kræves alene, hvis der faktisk sker (eller er sket) fysiske ændringer eller fysiske indgreb. (jvf. Bilag 4)

Ad 2. - VVM-redegørelse

Jeg kan ikke se, hvordan sagen denne gang adskiller sig væsentligt fra sidste gang, miljøgodkendelsen af Naturklagenævnet blev hjemvist til fornyet behandling. Roskilde Kommune har også denne gang vurderet, at der ikke er VVM-pligt, men på et forkert grundlag: a) Hvis man ikke ulovligt havde udvidet banen i sin tid, havde man været tvunget til at udvide den nu, for at den ansøgte udvidelse kan lade sig gøre. B) Man har ikke forholdt sig til, hvor meget en udvidelse vil øge støjen i forhold til den reelle beflyvning fx i året før ansøgning om udvidelse. Derimod laver man en fiktiv sammenligning af støjen efter en udvidelse og i en miljøgodkendelse, der ikke er blevet udnyttet gennem mange år.

Konklusionen er derfor, at en udvidelse som den, Københavns Lufthavne har søgt om, reelt vil medføre en væsentlig forøgelse af støjen i forhold til i dag.

Jeg forstår heller ikke, at en borger, som er meget nær nabo til CPH Roskilde, og som tidligere har været partshørt, pludseligt ikke er berettiget til at indbringe indsigelser.
Miljøministeren svarer bl.a. i folketinget at:

Tillægget til godkendelsen kan bl.a. påklages af enhver, der har en individuel, væsentlig interesse i sagens udfald, herunder også naboer til lufthavnen. (Bilag 2)

Ad 3. Partshøring.

Én ting er, hvad loven forlanger. Noget andet er, hvad man kan betegne som godt naboskab og god forvaltning. Jeg undrer mig over, at det er helt almindeligt, at kommunerne laver høring af alle naboer, hvis der er én, der vil bygge en lille tilbygning. Det virker helt ude af proportioner, at man så ikke fra kommunens og lufthavnens side laver en partshøring eller inviterer til et orienterende møde, når man overvejer at tillade en udvidelse - især hvis de ikke har noget at skjule. Men en høring bør da være minimum i en situation, hvor øget støj kan medføre, at huspriser falder og folk må flytte, fordi de fx ikke kan sove for larmen. Jeg kan godt forstå de nabokommuner, som også finder det underligt, at Roskilde Kommune ikke har spurgt til deres holdning i sagen. Politiske beslutninger bør vel altid træffes på så velbelyst et grundlag som muligt og med afvejning af interesser. Her føler jeg, at Roskilde Kommune slet ikke er interesseret i at høre den part, som vil få alle ulemper, men kun de, der får fortjenesten.

Planer for udvikling af Hedeland.

Ad 4. Den igangværende revurderingsproces af rammegodkendelsen

Her henviser jeg til TSHs bemærkninger, som jeg er helt enig i. Jeg kan i øvrigt ikke forstå, at vi som borgere skal lades retsløse, fordi kommunen i 8 år har syltet en ny godkendelse. I andre sager betaler kommunen en kvalificeret konsulent til at lave arbejdet, hvis kommunen ikke selv har tiden og de nødvendige kompetencer. Derfor mener jeg også stadig, at en udvidelse skal vurderes i forbindelse med en samlet godkendelse. At der kommer skærpede krav til dokumentation af støjen er på høje tid. Alene løbende at danne sig et overblik over antallet af operationer fordelt på flytyper (som jo dog indgår i vilkår og bare burde fremgå af et regneark) har i årevis været et større arbejde.

Jeg har søgt og fået aktindsigt, og jeg har selv måttet indtaste og sammentælle tallene for operationer i regneark.

Jeg bemærker, at Roskilde Kommune IKKE mener, at der er akkumulerende miljømæssige belastninger. Jeg gentager hermed min anke til dette punkt, og nævner igen, og uddyber belastninger, i MEGET tæt afstand til CPH-Roskilde, og alt sammen i Roskilde Kommune.

- FDM Sjællandsringen – køreteknisk institut
- FDM Sjællandsringen – ønsker om international formel 1000 bane
- Flere grusgrave
- Motocross center
- Go-Cart bane
- Redningshelikopter – den flyver ret indover byer, så beboelserne ryster
- Skydebane (Skalstrup) – ofte og langvarige maskingevær-salver

Jeg kan desuden læse af udredningsrapport for CPH (Opdatering af lov- og plangrundlag for udvidelse af Københavns Lufthavn 2016) vedrørende udbygning af CPH Kastrup:

”Proces

CPH var i 2015 i dialog med Trafikstyrelsen (nu Trafik- og Byggestyrelsen), Naturstyrelsen (nu Erhvervsstyrelsen/Styrelsen for Vand- og Naturforvaltning) samt Miljøstyrelsen angående processen for ændringen af udbygningsloven for Københavns Lufthavn. På baggrund af dialogen er der aftalt en todelt proces:

1. Første fase hvor CPH ansøger om, at der sker en ændring af udbygningsloven, så CPH får den principielle og politiske tilladelse til at nedlægge bane 12/30 samt til at ændre anvendelsen i nordområdet.
2. Anden fase hvor detailplanlægningen af udbygningen af lufthavnen, herunder udarbejdelse af VVM-redegørelse samt ændring af lokalplan, landsplandirektiv mv. gennemføres og godkendes.

Efter ændring af loven skal der således udarbejdes en VVM-redegørelse, og der skal laves en større revision af det resterende plangrundlag (lokalplan og støjcirculære), miljøgodkendelser mv. Udarbejdelse af VVM-redegørelse og opdatering af plangrundlaget for lufthavnen er estimeret til at tage 3 år inklusiv en offentlig høringsperiode på 1 år.”

At de holder møde med henblik på at ændre lovgivning for lufthavnen, forud for udarbejdelse af VVM for at fjerne hindringer.

Når CPH Kastrup kan holde den slags indledende forhandlinger, må jeg formode, at de selvsamme personer kan holde indledende møder vedrørende CPH Roskilde forud for afgørelser, der sikrer, at alle kan sno sig således at det er muligt at manipulere sig til en beslutning, der ikke kræver en VVM-redegørelse.

Min retsbevidsthed påvirkes i negativ retning ved læsning af sådanne forehavender.

Hvordan kan jeg som borger være tryk og sikker på, at der ikke er indgået aftaler forud for processen, når jeg kan konstatere, at en borger, ja selv en nabokommune ikke kan klage over en misvejledende og manipulerende screening, der afviser behovet for en VVM.

Karlslunde d. 29-01-2017

Til Natur- og Miljøklagenævnet og Roskilde Kommune

Klage over tillæg til miljøgodkendelse af Roskilde Lufthavn, januar 2017

Som berørt nabo indsender jeg hermed klage over følgende punkter:

1. Afgørelsen om, at der ikke skal gennemføres en vurdering af virkninger på miljøet (VVM)

Jeg vil i denne forbindelse bede klagenævnet overveje at give klagen opsættende virkning, eftersom jeg frygter, at anmelder, Københavns Lufthavne A/S, har handlet i ond tro:

Der er ikke noget i sagsfremstillingen, der forklarer, hvorfor Københavns Lufthavne A/S forsøger at presse en miljøgodkendelse igennem indenfor så usædvanligt kort tid, når det ifølge Roskilde Kommune er planen – at der efter mange års arbejde med sagen – skal offentliggøres en revideret miljøgodkendelse for hele Roskilde Lufthavn umiddelbart efter første kvartal 2017.

Det fremgår af ansøgning med bilag, at Københavns Lufthavne forsøger at fremstille 121.116 operationer som "fuld normal drift". Fuld normal drift har i 2015 været 67.263 operationer. Det fremgår ikke af godkendelse med bilag.

VVM-anmeldelsen er vildledende, jvnf. Pkt 5,6,19

Som naboer oplever vi en særdeles ringe retsbeskyttelse:

Roskilde Lufthavn drives efter en rammegodkendelse, der daterer sig helt tilbage til 1997.

Roskilde Lufthavn har i nyere tid fået lov til at øge antallet af helikopteroperationer, så støjgenerne allerede er øget væsentligt.

Støjkort er ren fiktion, eftersom flyene ikke holder sig til de angivne flyveveje ind og ud af lufthavnen. Det ved jeg fra utallige henvendelser fra naboer til flyvevejene.

Københavns Lufthavne har tidligere forsøgt at omgå VVM-reglerne - og gør det nu igen. VVM-reglerne skal sikre, at beslutninger om at give lov til at udvide træffes på et veldokumenteret grundlag, som både politikere og borgere kan forstå.

Ansaret for en så stor og kompliceret virksomhed som Roskilde Lufthavn burde slet ikke ligge hos en interessepart som Roskilde Kommune men hos staten: I Roskilde er kompetencen til at udstede miljøgodkendelse givet til én embedsmand, og siden 1995 har tre forskellige unge miljøsagsbehandlere på skift skullet løfte ansaret for miljøsagsbehandlingen på Roskilde Lufthavn. Her overfor står Københavns Lufthavns store miljøafdeling med topprofessionelle lufthavns-eksperter.

Jeg mener, at Københavns Lufthavne nu forsøger at benytte salamimetoden, hvor man skive for skive lemper sine ønsker igennem – uden at konsekvenserne for naboerne bliver fuldt belyst. Som nabo føler man sig igen hensat til en Bananrepublik" hvor de lokale myndigheder taber fokus på gældende lovgivning og ukritisk løber virksomhedernes ærinde. I denne sag virker det desværre som om både embedsværk og politikere i Roskilde, Lejre, Solrød og Greve kommuner er blevet "taget ved næsen" – hvis ikke ligefrem manipuleret af Københavns Lufthavn!

VVM-anmeldelsen/Screeningsskemaet

Punkt 2. Når Københavns Lufthavne i VVM-anmeldelsen skriver, at projektet ikke indebærer fysiske ændringer i arealanvendelse, bebyggelse eller befæstelse, så skyldes det bl.a., at Roskilde Lufthavn for otte år siden - i hurtig og hast - byggede en baneudvidelse hvis grundlag efterfølgende blev dømt ulovligt af Naturklagenævnet. En baneudvidelse, som kun gik igennem, fordi klagenævnet ikke indrømmede opsættende virkning på den klage, som naboerne indgav og siden vandt. En ulovlig udvidelse, som man nu bygger videre på – og anvender direkte i argumentet om "ikke indebærer fysiske ændringer". På denne måde belønnes Københavns Lufthavne for deres lovovertrædelser, som kynisk fortsætter udnyttelsen af miljø-myndighedernes manglende vilje til at forvalte i overensstemmelse med de gældende love og kræve disse overholdt. Også af store aktører som Københavns Lufthavne.

Punkt 5 og 6 Københavns Lufthavne skriver, at der ikke vil ske ændringer af flow af råstoffer, færdigvarer og affald – herunder spildevand - ind og ud af lufthavnen. Hvad er dokumentationen for, at det ikke skulle være tilfældet? Man må forvente, at en fordobling af trafikken – herunder en fire- femdobling af rute-, charter- og fragtfly - vil medføre forøgelse af bl.a.:

- Trafik til og fra lufthavnen
- Støj og luftforurening i oplandet
- Lufthavnsstøj fra motorafprøvninger og tomgangskørsler samt strømgeneratorer
- Afledt overfladevand med glykol og urea fra hhv. afisning af fly og baner
- Brændstofforbrug samt olie- og brændstofsudladning fra tankning af fly og strømgeneratorer

Punkt 9 er ikke besvaret.

Punkt 11, 12 og 13 Københavns Lufthavne svarer at Best Available Technology (BAT) ikke er relevant. Det lever ikke op til retningslinjerne i godkendelsesbekendtgørelsen, BEK nr. 1517 af 07/12/2016, særregler om BAT ved godkendelse af bilag 1-virksomheder (kapitel 11).

Punkt 16 Her svarer Københavns Lufthavne, at ansøgningen er bilagt beregninger af støjudbredelsen fra den ansøgte drift sammenlignet med "den nuværende, normale drift". Dette er ikke korrekt. Det fremgår af miljøgodkendelsen, at kortet er baseret på en rent fiktiv drift – nemlig 121.116 operationer, som er den ramme lufthavnen fik i 1995. Det faktiske antal operationer – som ikke engang er oplyst i miljøgodkendelsen – var 67.263 i 2015, og støjkort for den normale daglige drift burde have været beregnet herefter. Københavns Lufthavne oplyser endvidere fejlagtigt, at der efter en reel fordobling af operationer - herunder en fire-femdobling af den tunge trafik - vil blive færre støjramte boliger, og man vurderer, at det ansøgte ikke vil medføre væsentligt ændrede støjforhold omkring Roskilde Lufthavn. Dette er åbenlyst forkert og virker stærkt manipulerende. Desuden mener jeg at kommunen kan påstås at være mangelfuld i sin forvaltning når der ses bort fra det forhold at,

En tilladelse efter miljøbeskyttelsesloven eller efter regler, der er udstedt i medfør af denne lov, bortfalder, hvis den ikke har været udnyttet i 3 på hinanden følgende år, jf.

miljøbeskyttelseslovens § 78 a.

Jeg mener ikke RL har udnyttet sin kvote, og savner fuldstændig dokumentation for det skulle være tilfældet. Det fremlagte materiale peger netop på en lang ringere eksisterende udnyttelse. Det kan

ses som en alvorlig mangel ved tillægget. og det er min opfattelse at kvoten IKKE har været udnyttet og at kommunen burde have lagt reelle tal til grund for vurderingen.

Punkt 17 Se under punkt 5-6 og 19.

Punkt 19 Alt andet lige må man forvente øgede lugtgener hos de nærmeste naboer, selv om lugtgenerne naturligvis afhænger af vindretningen.

Punkt 23 Der mangler en godtgørelse af, at lufthavnen heller ikke fremover – efter en udvidelse med bl.a. øget brændstofforbrug til følge - vil være omfattet af risikobekendtgørelsen.

Punkt 29 Jeg er bekendt med, at lufthavnen har forlangt fældning af store træer i oplandet, og jeg frygter, at den nyplantede skov ved Tune, som skal beskytte vores drikkevand, på sigt vil komme under pres fra Lufthavnen.

Punkt 32 Der mangler konkret dokumentation i.f.h.t. omtalte sø og evt. beskyttede arter, som kan lide skade.

Punkt 35 Der mangler dokumentation. Roskilde Lufthavn har tidligere – inden kommunerne iværksatte arbejdet med vandplaner - udledt meget store mængder urea til Gadstrup Renseanlæg via Skelbækken – vistnok svarende til 10.000 PE (Gadstrup by rummer kun knap 2.000 indb.).

Punkt 36 og 37 Projektet er placeret i et område med særlige drikkevandsinteresser. Der har tidligere været diskussion om fare for grundvandsforurening, bl.a. fordi der blev gennemført brandslukningsøvelser på lufthavnsarealet.

Punkt 40 Der mangler generelt – også i godkendelsen - en redegørelse for, hvordan Københavns Lufthavne vil forebygge og begrænse væsentlige skadelige virkninger på miljøet.

2. Tillæg til miljøgodkendelse af Roskilde Lufthavn

Afsnit 2 Det fremgår, at der er opstillet/præciseret vilkår for en mere hensigtsmæssig egenkontrol, som skal gøre det enklere at efterleve og håndhæve vilkår vedr. støj. Jeg er meget uenig i, at godkendelsen vil gøre det enklere at håndhæve vilkårene – jf. mine bemærkninger under afsnittet "Egenkontrol" nedenfor.

Roskilde Kommune skriver, at øvrige vilkår fra den eksisterende rammegodkendelse gælder uændret. Det er at stikke befolkning og politikere blå i øjnene:

Med denne miljøgodkendelse giver Roskilde Kommunen ikke blot tilladelse til at fire- femdoble den tunge trafik, men – godt skjult - også tilladelse til at fordoble trafikken på lufthavnen generelt.

Lufthavnen har ikke krav på de 121.116 årlige operationer fra 1995-godkendelsen. Ifølge miljøbeskyttelseslovens §78a bortfalder en tilladelse allerede, hvis den ikke er blevet udnyttet i tre på hinanden følgende år.

Fremgangsmåden kortslutter den samlede proces bag en reel og samlet revision af lufthavnens miljøgodkendelse.

Afsnit 3 Det fremgår, at miljøgodkendelsen bliver givet på baggrund af virksomhedens ansøgningsmateriale. VVM-anmeldelsen er mangelfuld, og Roskilde Kommunes embedsværk er blevet ført bag lyset, jf. bl.a. afsnit 5, "Planafsnittet i Roskilde Kommune". Der skulle have været

truffet afgørelse om VVM-pligt. Støjkonturerne ved "fuld normal drift" skal afspejle den reelle trafik på lufthavnen, som er ca. det halve af, hvad der er vist støjkonturer for. Også antallet af operationer fordelt på kategorier – som kun er opført under den miljøtekniske vurdering – bør opstilles, så man tydeligt kan se forskellen på trafikken i dag, og den trafik som lufthavnen ønsker tilladelse til. Som godkendelsen er opstillet nu, er det helt umuligt for borgere og politikere at se, hvilket før og efter de reelt skal forholde sig til. I den sammenhæng finder jeg at det er en skærpende omstændighed at såvel kommune som ansøger, ved – eller burde vide – at kvoten ikke har været udnyttet og dermed i henhold til lov – bortfaldet.

Vilkår for godkendelsen

Flytrafik Da Roskilde Lufthavn ikke har krav på 121.116 operationer, og reelt kun har haft den halve trafik eller måske mindre i 2016, skal alle vilkår i punkt 1-4 tilbagevises og bør indgå i den samlede revision af miljøgodkendelsen, som ifølge forvaltningens oplysninger forventes fremlagt til politisk behandling umiddelbart efter 1. kvartal 2017.

Egenkontrol Vilkårene i punkt 3-7 er helt utidssvarende og efter dagens standard usædvanligt svagt formuleret, hvis man sammenligner med de vilkår, som andre - selv mindre lufthavne - skal leve op til. Lufthavnen har mig bekendt alle nødvendige data til løbende beregning af TDENL, og bør være forpligtet til straks at underrette kommunen med en redegørelse, når støjvilkår overskrides. Tilsvarende bør kommunen løbende modtage oversigt over antal operationer pr. flytype, banebenyttelse og fordeling på døgn.

Miljøteknisk vurdering I den miljøtekniske vurdering indrømmes det – men forklares ikke – hvorfor og hvordan trafik i forbindelse med flystævner trækkes ud af støjberegningen. Naboerne til lufthavnen skal i forvejen finde sig i, at støjen fra militær og redningsflyvning ikke er blevet regnet med. Forudsætningerne for beregning af støjkurver skulle have ligget som bilag til miljøgodkendelsen.

Samlet set virker miljøgodkendelsen både rodet og uoverskuelig og langt fra på niveau med det, man kunne forvente udarbejdet for så kompliceret en virksomhed som Roskilde Lufthavn. Ingen af støjkurverne viser den reelle, samlede støjudbredelse i dag. Dermed savner konklusionerne om, at det samlede antal støjbelastede boliger i byområder vil blive reduceret med ca. 10 % og det samlede antal støjbelastede boliger i landzone vil blive reduceret med ca. 6 procent, fuldstændig hold i dokumentationen. Det ville have fremgået, hvis man havde sammenlignet støjkonturer med den aktuelle beflyvning med det godkendte. Det reelle billede må nødvendigvis være, at langt flere boliger end i dag vil blive støjbelastet. Disse boliger bør identificeres, så ejerne kan partshøres, inden der kan træffes beslutning om miljøgodkendelse.

Afsluttende bemærkninger

Bestyrelsen for Københavns Lufthavne skriver i indledningen til Koncernårsrapport 2015:

"Det er meget vigtigt, at vækst og udvikling i Københavns Lufthavn sker med respekt for miljøet og med fokus på høj sikkerhed for de rejsende og alle, der arbejder i lufthavnen. Nogle af de vigtigste områder i vores arbejde med ansvarlighed er energibesparelser og medarbejdertrivsel".

Som nabo til Roskilde Lufthavn kunne jeg ønske, at der også var fokus på at reducere den støj, som vi, der bor omkring Roskilde Lufthavn, oplever som generende, og som jeg også i min egenskab af formand for foreningen StopStøjen får mange henvendelser om.

Med forbehold for at der kan komme uddybende argumenter – set i lyset af den meget korte klagefrist -

venlig hilsen

Torben Steen Hansen

Nylandsvej 40 B

2690 Karlslunde

Tlf.: 6127 3518

Bilag 2. Miljø- og fødevareministerens besvarelse af spørgsmål nr. S 718 stillet den 3. februar 2017 af Maria Reumert Gjerding (EL).

Miljø- og fødevareministerens besvarelse af spørgsmål nr. S 718 stillet den 3. februar 2017 af Maria Reumert Gjerding (EL).

Spørgsmål nr. S 718

Mener ministeren, at det er rimeligt, at Roskilde Kommune vil femdoble antallet af fly over 10 tons fra Roskilde Lufthavn, uden at borgerne i de berørte nabokommuner er blevet hørt?

Svar

Jeg har forelagt spørgsmålet for Miljøstyrelsen, der oplyser følgende:

”Det er Roskilde Kommune, der er tilsynsmyndighed i forhold til miljøgodkendelse af Roskilde Lufthavn. Roskilde Kommune har oplyst, at der den 12. januar 2017 er meddelt tillæg til miljøgodkendelsen, som har kunnet påklages til Natur- og Miljøklagenævnet med frist frem til 9. februar 2017. Tillægget til godkendelsen kan bl.a. påklages af enhver, der har en individuel, væsentlig interesse i sagens udfald, herunder også naboer til lufthavnen.

Det er tillige Roskilde Kommune, der er VVM-myndighed for lufthavnen. Roskilde Kommune har oplyst, at kommunen i forhold til ændringen i godkendelsen har foretaget en VVM-screening og vurderet, at udvidelsen af aktiviteterne ikke er VVM-pligtig. Kommunens vurdering af de ændrede aktiviteter skal i den forbindelse baseres på de faktiske forhold, og kommunens afgørelse om VVM-pligt kan ligeledes påklages til Natur- og Miljøklagenævnet bl.a. af enhver, der har en individuel, væsentlig interesse i sagens udfald.”

På den baggrund ønsker jeg ikke at gå ind i den konkrete sag.

Esben Lunde /
Larsen

Claus Torp

Screeningafgørelser

Hvad angår screeningspligtige projekter er ordlyden af bestemmelsen herom i artikel 4, stk. 4, ændret, ligesom der er indsat et nyt bilag II.A. Bilaget indeholder en oversigt over de oplysninger, som bygherren skal fremlægge ved sin anmeldelse af et bilag II-projekt. Der er fokus på centrale aspekter, der gør det muligt for VVM-myndigheden at træffe sin afgørelse. Det drejer sig om en beskrivelse af projektet, herunder dets fysiske karakteristika og placering, de miljøaspekter, der kan forventes berørt, og de forventelige væsentligste virkninger på miljøet. Hvis det er relevant, skal bygherren tillige tage hensyn til andre vurderinger af påvirkninger af miljøet foretaget i henhold til anden EU-lovgivning (f.eks. fugle- og habitatdirektivet). Bygherren kan også beskrive påtænkte afværgeforanstaltninger.

VVM-myndigheden vil derfor træffe sin screeningsafgørelse på baggrund af bygherrens oplysninger, hvis relevant andre vurderinger af miljøpåvirkning samt screeningskriterierne i bilag III.

VVM-myndigheden skal træffe sin afgørelse inden for maksimalt 90 dage fra tidspunktet, hvor bygherren har fremlagt alle de i bilag II.A krævede oplysninger. Der er mulighed for dispensation fra tidsfristen i særlige tilfælde. Ligesom for VVM-afgørelser stilles der krav om begrundelse af screeningsafgørelser med angivelse af hovedårsagerne til afgørelsen.

Bilag 4. notat-om-de-eu-retlige-rammer-for-en-ny-regulering-af-anlæg-til-intensiv-husdyr
Kammeradvokaten, 17. DECEMBER 2014

I EU-Domstolens

I EU-Domstolens dom af 28. februar 2008 i sag C-2/07, Abraham m.fl., fandt EUDomstolen, at arbejder til ændring af en eksisterende lufthavns infrastruktur med henblik på at forøge kapaciteten, uden at der skulle ske ændring af landingsbanens længde, var omfattet af VVM-direktivet, så længe de bl.a. som følge af deres karakter, omfang og kendetegn kan anses for en ændring af selve lufthavnen, jf. præmis 40. Domstolen udtalte, at pligten til VVM-screening af udvidelser og ændringer omfatter "*alle arbejder vedrørende bygningerne, installationerne og udstyret*" på et anlæg omfattet af bilagene, jf. præmis 36.

I EU-Domstolens dom af 17. marts 2011 i sag C-275/09, Bruxelles Airport, fastslog EUDomstolen, at forlængelsen af en eksisterende godkendelse til drift af en lufthavn ikke kan kvalificeres som et "projekt" i VVM-direktivets forstand, idet der ikke er tale om arbejder eller indgreb, som ændrer områdets fysiske karakteristika, jf. præmis 24. VVM-vurdering kræves alene, hvis der faktisk sker (eller er sket) fysiske ændringer eller fysiske indgreb, som er omfattet af direktivets projektbegreb. Det gjaldt uanset, at antallet af flyafgange mv. ændrede sig.

I EU-Domstolens dom af 19. april 2012 i sag C-121/11, Pro-Braine, fastslog EU-Domstolen med henvisning til Domstolens dom af 17. marts 2011 i sag C-275/09, Bruxelles Airport, at VVM-direktivet ikke omfatter den blotte forlængelse af en tilladelse til fortsat drift, men i

Side 12/49

det omfang den tilladte overgangsplan vedrører en ændring eller udvidelse ved hjælp af arbejder eller indgreb, som ændrer områdets fysiske karakteristika af et sådant område med nedgravning, og den kan være til skade for miljøet, er tilladelsen omfattet af VVMdirektivets regler, jf. præmis 31-33.

Om en ændring eller en udvidelse af et projekt er omfattet af VVM-direktivets screeningspligt, afhænger derfor af, om disse indebærer arbejder eller indgreb, som ændrer områdets fysiske karakteristika (og om ændringerne/udvidelserne kan være til skade for miljøet, jf. bilag II, pkt. 13, litra a).

Det bemærkes i den forbindelse, at efter Aarhus-konventionens artikel 6, stk. 10, skal de kontraherende stater sikre, at bestemmelserne i artikel 6, stk. 2 – 9, om offentlighed mv. med de nødvendige ændringer og efter omstændighederne anvendes, når en offentlig myndighed tager driftsvilkårene for en aktivitet, der er omfattet af artikel 6, stk. 1, op til fornyet overvejelse eller ajourføring.

EU er kontraherende part under Aarhus-konventionen, og konventionens bestemmelser om obligatorisk inddragelse af offentligheden er bl.a. gennemført i VVM-direktivet og IEdirektivet. Det må antages, at der er sket en tilstrækkelig gennemførelse af Aarhuskonventionens artikel 6, stk. 10, herunder i forbindelse med ajourføring eller revurdering af vilkårene for godkendelsespligtige virksomheder.

2.1.3 Projekter som kan have væsentlig virkning på miljøet (VVM-screening)

Bilag I-projekter, herunder etablering af anlæg til intensiv fjerkræavl og svineavl, som ligger

over bestemte grænseværdier udtrykt i antallet af dyr, jf. direktivets bilag I, pkt. 17, skal ifølge direktivets artikel 4, stk. 1, altid undergives VVM-vurdering. De projekter, der er omfattet af bilag II, skal derimod i overensstemmelse med artikel 4, stk. 2, jf. artikel 2, kun undergives en VVM-vurdering, hvis disse vurderes at kunne have væsentlige indvirkninger på miljøet. Metoden til at finde ud af, om det er tilfældet, kaldes VVM-screening.

Screeningsproceduren bør sikre, at der kun kræves en miljøkonsekvensvurdering af projekter, der forventes at få væsentlige indvirkninger på miljøet, jf. VVM-direktivets præambelbetragtning 27, som viderefører præambelbetragtning 10, 2. pkt. i VVM-direktivet (2011/92).

Som anført ovenfor omfatter direktivets bilag II, punkt 1, litra e), anlæg til intensiv husdyravl, som ikke er omfattet af bilag I, dvs. husdyrbrug eller udvidelser af husdyrbrug, der ikke overskrider de i bilag I fastsatte grænseværdier. Udvidelser af eksisterende husdyrbrug, der ligger over bilag I-grænseværdierne er således omfattet af bilag II, jf. også bilag II, pkt. 13, medmindre udvidelsen i sig selv opfylder bilag I-grænseværdien, se hertil bilag I pkt. 24.

Side 13/49

Disse projekter skal derfor screenes for VVM-pligt, når der er tale om arbejder eller andre fysiske indgreb, jf. afsnit 2.1.2 ovenfor.

Af VVM-direktivets artikel 4, stk. 2, fremgår således:

”2. Med forbehold af artikel 2, stk. 4, skal medlemsstaterne afgøre, om projektet skal vurderes i henhold til artikel 5-10, for projekter, der er opført i bilag II. Medlemsstaterne skal foretage denne vurdering ved hjælp af:
a) en undersøgelse i hvert enkelt tilfælde, eller
b) tærskelværdier eller kriterier fastsat af medlemsstaten.
Medlemsstaten kan beslutte at anvende begge de i litra a) og b) nævnte procedurer.”

Stillingtagen til, om et bilag II-projekt kan have en væsentlig indvirkning på miljøet, kan således ske ved en konkret vurdering af det enkelte projekts potentielle miljøpåvirkning. Medlemsstaterne er dog ikke forpligtet til i alle tilfælde at lade sådanne projekter undergå en konkret vurdering i hvert enkelt tilfælde, idet staterne i stedet kan vælge at fastsætte tærskelværdier eller kriterier for, hvornår projekter vil have en væsentlig virkning på miljøet, jf. artikel 4, stk. 2, litra b).

Anvendelsen af kriterier eller grænseværdier kan derfor ses som en måde at standardisere screeningen på. VVM-direktivet åbner også for, at der ved f.eks. lov eller bekendtgørelse kan fastsættes tærskelværdier f.eks. for mindre ændringer i bygninger, som ikke skal underkastes en konkret screeningsafgørelse. Denne mulighed er tydeliggjort ved ændring af VVM-direktivet i 2014.

Reglerne om fastsættelse af grænseværdierne fremgår af VVM-direktivets artikel 4, stk. 3 og 4. Af disse bestemmelser, således som ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv af 16. april 2014 (2014/52), fremgår følgende:

”3. Ved en undersøgelse i hvert enkelt tilfælde eller ved fastsættelse af tærskelværdier eller kriterier i henhold til stk. 2 skal der tages hensyn til de relevante udvælgelseskriterier

i bilag III. Medlemsstaterne kan fastsætte tærskelværdier eller kriterier for, hvornår det ikke er nødvendigt at underkaste projekter hverken afgørelsen i henhold til stk. 4 og 5 eller en miljøkonsekvensvurdering, og/eller tærskelværdier eller kriterier for, hvornår projekter under alle omstændigheder skal underkastes en miljøkonsekvensvurdering uden at skulle underkastes en afgørelse i henhold til stk. 4 og 5.

4. Beslutter medlemsstaterne at kræve en afgørelse for så vidt angår projekter i de kategorier, der er opført i bilag II, skal bygherren fremlægge oplysninger om projektets karakteristika og dets forventede væsentlige indvirkninger på miljøet. En detaljeret oversigt over, hvilke oplysninger der skal fremlægges, findes i bilag II.A, Bygher

Side 14/49

ren skal, hvis det er relevant, tage hensyn til de tilgængelige resultater af andre relevante vurderinger af indvirkninger på miljøet, der er foretaget i medfør af anden EU-lovgivning end dette direktiv. Bygherren kan også fremlægge en beskrivelse af særkender ved projektet og/eller af de foranstaltninger, der påtænkes truffet for at undgå eller forebygge, hvad der ellers kunne have været væsentlige skadelige indvirkninger på miljøet.”

Bilag III til direktivet indeholder en række kriterier, der skal tages hensyn til ved en screening eller ved fastsættelsen af grænseværdier.

Det oprindelige VVM-direktiv (85/337) blev vedtaget i 1985 (Rådets direktiv 85/337/EØF af 27. juni 1985 om vurdering af visse offentlige og private projekters indvirkning på miljøet). VVM-direktivet blev senere ændret i 1997, 2003 og 2009. Ved kodificeringen, jf. Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2011/92/EU af 13. december 2011 om vurdering af visse offentlige og private projekters indvirkning på miljøet, havde artikel 4, stk. 2-4, følgende ordlyd:

”2. Med forbehold af artikel 2, stk. 4, skal medlemsstaterne afgøre, om projektet skal vurderes i henhold til artikel 5-10, for projekter, der er opført i bilag II. Medlemsstaterne skal foretage denne afgørelse ved hjælp af:

a) en undersøgelse i hvert enkelt tilfælde,
eller

b) tærskelværdier eller kriterier fastsat af medlemsstaten.

Medlemsstaterne kan beslutte at anvende begge de i litra a) og b) nævnte procedurer.

3. Ved en undersøgelse i hvert enkelt tilfælde eller ved fastsættelse af grænseværdier eller kriterier i henhold til stk. 2 skal der tages hensyn til de relevante udvælgelseskriterier i bilag III.

4. Medlemsstaterne sørger for, at de kompetente myndigheders afgørelser efter stk. 2 stilles til rådighed for offentligheden.”

EU-Domstolen har i en række afgørelser fortolket de tidligere gældende bestemmelser i VVM-direktivet i relation til medlemsstaternes mulighed for at forenkle og begrænse konkrete screeningsvurderinger gennem generelle tærskelværdier og kriterier.

I EU-Domstolens dom af 2. maj 1996 i sag C-133/94, Kommissionen mod Belgien, havde Belgien bl.a. fastsat en grænseværdi for integrerede kemiske anlæg, således at anlæg med en kapacitet på under 100.000 ton om året ikke skulle være genstand for en VVM. EU-Domstolen accepterede ikke en sådan kvantitativ afgrænsning af visse kategorier af projekter

fra vurderingspligten efter artikel 4, stk. 2.

Domstolen udtalte i den forbindelse bl.a. i præmis 42:

Side 15/49

”... de i [direktivets] artikel 4, stk. 2, omtalte kriterier og/eller grænseværdier har til formål at lette vurderingen af de konkrete kendetegn for et projekt med henblik på at afgøre, om det er omfattet af forpligtelsen til at foretage en vurdering, men ikke har til formål på forhånd at udelukke hele kategorier af projekter, der er opregnet i bilag II, og som påtænkes gennemført i en medlemsstat, fra denne forpligtelse.” (understreget her)

I EU-Domstolens dom af 24. oktober 1996 i sag C-72/95, Kraaijeveld m.fl., skulle EUDomstolen tage stilling til en hollandsk regel, hvorefter der alene skulle gennemføres en VVM-vurdering af projekter om bygning af diger, hvis diget havde en længde på 500 meter eller mere og en tværprofil på 250 m² eller mere, mens der ikke skulle gennemføres en VVM-vurdering for mindre diger. Sagen for EU-Domstolen omhandlede en ny digeføring, og der var ikke foretaget en vurdering af virkningerne heraf på miljøet, allerede fordi der var tale om et projekt, hvis størrelse lå under de i national lovgivning fastsatte grænser herfor.

Domstolen udtalte hertil, at VVM-direktivets artikel 4, stk. 2, indrømmer medlemsstaterne et vist skøn, idet bestemmelsen præciserer, at projekter, der henhører under de i bilag II anførte grupper, vurderes, ”når medlemsstaterne finder, at det er påkrævet på grund af projekternes karakter”, og at medlemsstaterne med henblik herpå navnlig kan udpege visse typer projekter, der skal vurderes, eller fastsætte kriterier og/eller grænseværdier for at afgøre, hvilke projekter der skal vurderes, jf. dommens præmis 48.

Domstolen anførte endvidere, at medlemsstaternes udøvelse af skønnet til at fastsætte kriterier eller grænseværdier dog ikke var fuldstændigt frit, idet skønnet er afgrænset af forpligtelsen i artikel 2, stk. 1, til at foretage en undersøgelse af indvirkningerne af projekter, der bl.a. på grund af deres art, dimensioner eller placering kan få væsentlig indvirkning på miljøet, jf. præmis 50. Når en medlemsstat fastsætter kriterier eller grænseværdier for et projekt på et sådant niveau, at samtlige projekter omfattet af et bilagspunkt i praksis på forhånd bliver holdt uden for screeningen, overskrider dette grænserne for det skøn, som medlemsstaterne har i henhold til artikel 2, stk. 1, og artikel 4, stk. 2, medmindre samtlige udelukkede projekter på grundlag af en samlet vurdering ikke kan anses for at have væsentlig indvirkning på miljøet.

Der kan henvises endvidere til EU-Domstolens dom af 22. oktober 1998 i sag C-301/95, Kommissionen mod Tyskland, hvor Domstolen udtalte følgende (præmis 45):

”45 Netop på grundlag af dette princip har Domstolen fastslået, at det skøn, som er tildelt medlemsstaterne ved direktivets artikel 4, stk. 2, er afgrænset af vurderingspligten i artikel 2, stk. 1 (jf. dom af 24.10.1996, sag C-72/95, Kraai

Side 16/49

jeveld m.fl., Sml. I, s. 5403, præmis 50), og at de i artikel 4, stk. 2, omtalte kriterier og/eller grænseværdier har til formål at lette vurderingen af de konkrete kendetegn for et projekt med henblik på at afgøre, om det er omfattet af forpligtelsen

til at foretage en vurdering, men ikke har til formål på forhånd at udelukke hele kategorier af projekter, der er opregnet i bilag II, og som påtænkes gennemført i en medlemsstat, fra denne forpligtelse (dommen i sagen Kommissionen mod Belgien, a.st., præmis 42)."

I EU-Domstolens dom af 16. september 1999 i sag C 435/97, WWF m.fl., var der tale om national regel, hvorefter der aldrig skulle foretages en fuldstændig VVM-vurdering ved ændringer af lufthavne med en start- og landingsbane på under 2.100 meter, jf. bilag 1, pkt. 7, litra a), men alene en forenklet "undersøgelse af dets indvirkning på miljøet". Domstolen udtalte hertil, at uanset hvilken metode, en medlemsstat vælger til bestemmelse af, om et bestemt projekt skal vurderes eller ej, må denne metode ikke bringe direktivets formål i fare, som er, at intet projekt, der kan have væsentlig indvirkning på miljøet i direktivets forstand, må unddrages en vurdering, medmindre det bestemte projekt, der udelukkes herfra, på grundlag af en samlet bedømmelse kan anses for ikke at have væsentlig indvirkning på miljøet, jf. dommens præmis 45.

I EU-Domstolens dom af 21. september 1999 i sag C-392/96, Kommissionen mod Irland, præmis 64 og 65, udtalte Domstolen følgende (præmis 64 og 65):

"64 Det bemærkes vedrørende klagepunktet om grænseværdierne, at selv om medlemsstaterne efter direktivets artikel 4, stk. 2, andet afsnit, har et skøn ved udpegelsen af visse typer projekter, der skal vurderes, eller ved fastsættelsen af kriterier og/eller grænseværdier, begrænses dette skøn af pligten ifølge artikel 2, stk. 1, til at lade projekter, der bl.a. på grund af deres art, dimensioner eller placering, kan få væsentlig indvirkning på miljøet, underkaste en vurdering af denne indvirkning (dommen i sagen Kraaijeveld m.fl., præmis 50).

65 En medlemsstat, der fastsætter kriterier og/eller grænseværdier, ved hvilke der kun lægges vægt på projekternes dimensioner og ikke desuden på deres art eller placering, overskrider således grænserne for det skøn, den har i henhold til direktivets artikel 2, stk. 1, og artikel 4, stk. 2."

5.4 Boligoptællinger - Belastede boliger ved 2.662 operationer MTOM > 10tons

Baseret på forudsætningerne om boligernes placering omkring Roskilde Lufthavn i Afsnit 4 er antallet af støjbelastede boliger blevet optalt for området, der indbefatter Roskilde, Lejre og Greve kommuner. Resultatet er vist i 1 dB-intervaller af støjbelastningen L_{DEN} over 50 dB.

L_{DEN}	Optælling i 1 dB-intervaller		
	Byzone	Landzone	Totalt
50-51	247	93	340
51-52	93	37	130
52-53	39	42	81
53-54	18	21	39
54-55	65	54	119
55-56	54	55	109
56-57	30	25	55
57-58	29	13	42
58-59	37	10	47
59-60	16	20	36
60-61	11	14	25
61-62	40	6	46
62-63	0	7	7
63-64	0	4	4
64-65	0	0	0
65-66	3	0	3
66-67	0	0	0
67-68	0	0	0
68-69	0	0	0
69-70	0	0	0
> 70	0	0	0

Tabel 17

Støjbelastede boliger omkring Roskilde Lufthavn. Optælling i 1 dB-intervaller af støjbelastningen L_{DEN} .



5.4 Boligoptællinger - Belastede boliger ved 12.000 operationer MTOM > 10tons

Baseret på forudsætningerne om boligers placering omkring Roskilde Lufthavn i Afsnit 4 er antallet af støjbelastede boliger blevet optalt for området, der indbefatter Roskilde, Lejre og Greve kommuner. Resultatet er vist i 1 dB-intervaller af støjbelastningen L_{DEN} over 50 dB.

L_{DEN}	Optælling i 1 dB-intervaller		
	Byzone	Landzone	Totalt
50-51	206	84	290
51-52	67	43	110
52-53	26	25	51
53-54	17	31	48
54-55	78	51	129
55-56	46	58	104
56-57	29	18	47
57-58	24	19	43
58-59	18	16	34
59-60	34	15	49
60-61	8	14	22
61-62	25	8	33
62-63	12	4	16
63-64	0	3	3
64-65	0	0	0
65-66	3	0	3
66-67	0	0	0
67-68	0	0	0
68-69	0	0	0
69-70	0	0	0
> 70	0	0	0

Tabel 17

Støjbelastede boliger omkring Roskilde Lufthavn. Optælling i 1 dB-intervaller af støjbelastningen L_{DEN} .

Bilag 7. Minimerede - Årsrapporter for CPH-roskilde 2007 - 3. kv. 2016 (se uddybet Bilag 8)

Antal operationer pr år

		2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	3. kv. 2016
Vilkår	I/V	Sum år I+V	Sum år I+V	Sum år I+V	Sum år I+V	Sum år I+V	Sum år I+V	Sum år I+V	Sum år I+V	Sum år I+V	Sum år I+V
		75.975	46.405	78.478	78.071	66.751	73.867	72.649	66.456	67.263	59.297

Bilag 8. Årsrapporter for CPH-roskilde 2007 - 3. kv 2016 (se forenklet Bilag 7)

Antal operationer pr år

		2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	3. kv 16
Vilkår	I/V	Sum år I+V	Sum år I+V	Sum år I+V	Sum år I+V	Sum år I+V	Sum år I+V	Sum år I+V	Sum år I+V	Sum år I+V	Sum år I+V
1a	I	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	V	186	239	590	20	26	16	36	4	0	24
1b	I	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	V	39.391	25.922	39.927	41.735	32.586	37.226	36.115	34.348	35.077	28.254
1b 8	I	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	V	390	4	38	0	0	54	126	94	92	150
1b 12	I	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	V	98	68	128	80	112	120	118	220	162	108
1c	I	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	V	4.420	2.531	5.367	6.153	6.883	8.417	8.193	6.421	7.005	8.639
1d	I	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	V	30.803	17.302	31.744	29.382	26.471	27.357	27.440	24.717	24.320	21.651
1d h	I	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	V	687	339	684	701	673	677	621	652	607	471
2 sum		75.975	46.405	78.478	78.071	66.751	73.867	72.649	66.456	67.263	59.297

1b Total	39.879	25.994	40.093	41.815	32.698	37.400	36.359	34.662	35.331	28.512
-----------------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------

1d Total	31.490	17.641	32.428	30.083	27.144	28.034	28.061	25.369	24.927	22.122
-----------------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------

Bilag 9. Aarhus-konventionens artikel 6, stk. 10

Det bemærkes i den forbindelse, at efter Aarhus-konventionens artikel 6, stk. 10, skal de kontraherende stater sikre, at bestemmelserne i artikel 6, stk. 2 – 9, om offentlighed mv. med de nødvendige ændringer og efter omstændighederne anvendes, når en offentlig myndighed tager driftsvilkårene for en aktivitet, der er omfattet af artikel 6, stk. 1, op til fornyet overvejelse eller ajourføring.

EU er kontraherende part under Aarhus-konventionen, og konventionens bestemmelser om obligatorisk inddragelse af offentligheden er bl.a. gennemført i VVM-direktivet og IEdirektivet. Det må antages, at der er sket en tilstrækkelig gennemførelse af Aarhuskonventionens artikel 6, stk. 10, herunder i forbindelse med ajourføring eller revurdering af vilkårene for godkendelsespligtige virksomheder.