

Regionplantillæg med VVM for Roskilde Lufthavn – endelig behandling

Indstilling:

Administrationen indstiller,

at *Udviklingsrådet, på baggrund af det udsendte forslag til regionplantillæg med VVM og vurderingerne i høringsnotat 2, vedtager forslaget til regionplantillæg for udvidelse af Roskilde Lufthavn.*

Beslutning:

Resume:

Roskilde Lufthavn ønsker at udvide den ene startbane med 300 m til i alt 2100 m, samt at øge beflyvningen til i alt 200.000 operationer (starter eller landinger), heraf 25.000 med store fly over 10 tons. Udvidelsen kræver et regionplantillæg med VVM, og at Roskilde Amt meddeler en miljøgodkendelse.

HUR vedtog i juni 2006 at sende forslag til regionplantillæg med VVM-redegørelse i offentlig høring. Den offentlige høring forløb fra den 1. august 2006 til den 2. oktober 2006.

Forslaget beskriver projektet, og vurderer de miljømæssige konsekvenser, hvor en hovedkonklusion er, at støj er den væsentligste miljøpåvirkning, og at lufthavnens planer vil betyde en stigning i antallet af støjbelastede boliger fra det nuværende støjniveau på 84 boliger til 540 ved baneforlængelse og en fuld udnyttelse af beflyvningsretten. Hvis lufthavnens aktivitetsniveau var udviklet som forudsat i anlægsloven fra 1969, dvs. 200.000 operationer, heraf 25.000 med store fly, men uden forlængelse af startbanen, ville 458 boliger i dag være støjbelastede.

I høringsperioden blev afholdt et offentligt borgermødemøde den 20. september 2006.

I høringsperioden er kommet 580 hørings svar, og mange har skrevet hørings svar i flere omgange. Disse er resumeret og vurderet i udkastet til høringsnotat 2. I høringsnotatet indgår også indtryk fra borgermødet den 20. september 2006. Høringsnotatet er udarbejdet i samarbejde med Københavns Lufthavne A/S, Roskilde Amt og Statens Luftfartsvæsen.

De fleste hørings svar vidner om modstand imod projektet, hvor især støjemnet får stor opmærksomhed. Herudover stilles der også spørgsmål til VVM-redegørelsens øvrige temaer. Det vedlagte høringsnotat vurderer alle indsigelser i temaer, og det er administrationens vurdering, at der ikke er indkommet oplysninger eller bemærkninger der gør, at administrationen vurderer, at VVM-redegørelsen ikke opfylder de lovgivningsmæssige krav til VVM-undersøgelser. Det er derudover administrationens vurdering, at der ikke er indkommet nye oplysninger eller bemærkninger vedrørende de plan- og miljøfaglige emner, der taler imod vedtagelsen af regionplantillægget.

Sagsfremstilling:

Roskilde Lufthavn blev anlagt i 1973 for at aflaste Københavns Lufthavn i Kastrup. Roskilde Lufthavn er dimensioneret til 200.000 operationer (starter eller landinger) årligt, heraf 25.000 operationer med fly over 10 tons. Det vil sige rute-, charter- og fragtfly. I 2002 havde lufthavnen ca. 100.000 operationer, hvor ca. 2.000 var rute-, charter- og fragtfly.

Roskilde Lufthavn ønsker nu at udvide den ene startbane med 300 m, og at udvide beflyvningen, så lufthavnen kan udvikles som forudsat i anlægsloven fra 1969. Udvidelse af beflyvningen vil kræve, at en del faciliteter i lufthavnen udvides. Det er standpladskapacitet, terminalbygning, parkeringsanlæg samt afisnings- og tankningsfaciliteter. Udvidelsen af startbanen vil give mulighed for, at lufthavnen kan bruges af mere moderne fly.

Udvidelse af Roskilde Lufthavn kræver et regionplantillæg med VVM, og at Roskilde Amt meddeler en miljøgodkendelse.

Administrationen i HUR har i samarbejde med Københavns Lufthavne A/S, Roskilde Amt og Statens Luftfartsvæsen udarbejdet det forslag til regionplantillæg med VVM-redegørelse, der har været i høring.

Roskilde Amt har i samarbejde med Københavns Lufthavne A/S, HUR og Statens Luftfartsvæsen udarbejdet udkast til miljøgodkendelse for projektet.

Planforhold

Regionplan 2005 indeholder et støjkonsekvensområde omkring Roskilde Lufthavn. Støjkonsekvensområdet er en planlægningszone, som skal sikre lufthavnens udviklingsmuligheder og minimere fremtidige miljøkonflikter mellem lufthavnen, naboer og anden støjfølsom arealanvendelse. Støjkonsekvensområdet i Regionplan 2005 er således ikke et udtryk for hvor meget støj Roskilde Lufthavn giver anledning til i dag, men er et udtryk for hvad der støjmæssigt kan forventes ved en fuld udnyttelse af lufthavnens kapacitet.

Støjkonsekvensområdet omfatter restriktioner for fremtidig anvendelse af naboarealerne til støjfølsom anvendelse afhængig af støjniveauet. Det nuværende støjkonsekvensområde er delt i tre zoner med forskellige restriktioner:

- zone 1, hvor der ikke må etableres spredt bebyggelse i det åbne land,

- zone 2, hvor der ikke må bygges boliger,
- zone 3, hvor der ikke må etableres rekreative anlæg med overnatning

Det nye støjkonsekvensområde, som er angivet i regionplantillægget tager udgangspunkt i Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier for støj fra lufthavne. Det betyder, at der på arealer, hvor den vejledende grænseværdi kan blive overskredet efter udvidelse af lufthavnen, ikke må ske nybygning af støjfølsom arealanvendelse.

I zone 1 i det eksisterende støjkonsekvensområde er der restriktioner for etablering spredt bebyggelse i det åbne land. Restriktionerne bibeholdes, og arealet af dette område øges fra ca. 12 km² til ca. 14 km². Det gamle og det nye områder omfatter overvejende de samme arealer.

Den væsentligste restriktion i det eksisterende støjkonsekvensområde er de arealer, hvor der ikke må bygges boliger, svarende til ovenstående zone 2. Dette område indskrænkes væsentligt, idet det samlede areal, hvor der kan forventes støjgener, reduceres fra ca. 75 km² til ca. 40 km². Der er i princippet tale om, at det område, hvor lufthavnen indtil nu er planlagt til at måtte støjforurene, næsten halveres.

I zone 3 er der restriktioner for rekreative arealer med overnatning. Arealet af dette område er uændret på ca. 101 km². Det gamle og det nye områder omfatter i høj grad de samme arealer.

VVM

VVM-undersøgelserne viser, at den væsentligste miljøpåvirkning fra udvidelse af Roskilde Lufthavn er støj. Udvidelse af lufthavnen vil ved en fuld udnyttelse medføre en stigning i antal støjbelastede boliger fra 84 til 540. Hvis lufthavnens aktivitetsniveau var udviklet som forudsat i anlægsloven fra 1969, dvs. 200.000 operationer, heraf 25.000 med store fly, men uden forlængelse af startbanen, ville 458 boliger i dag være støjbelastede. Udbygning af lufthavnen, så den kan tage se større fly, der anvendes i dag, medfører ved en fuld udnyttelse af tilladelserne en stigning i støjbelastede boliger fra 458 til 540.

Terminalstøj med afprøvning af motorer vil også medføre overskridelse af grænseværdierne for støj. Motorafprøvninger med de mest støjende fly vil foregå i dagtimerne, højst foregå 1 gang om ugen, og vil være af maksimalt 20 minutters varighed.

Trafik til og fra lufthavnen vil også have konsekvenser for de omkringboende. VVM-redegørelsen er det beregnet, at ca. 80 boliger i 2015 vil være støjramte langs Køgevej ved den almindelige trafikudvikling, og 20 flere boliger langs Køgevej vil blive støjbelastet som følge af en udbygning af lufthavnen. Årsagen til de relativt lave tal, er at der ikke er mange boliger langs Køgevej.

Inden for VVM-redegørelsens andre undersøgelsesområder er der ikke fundet væsentlige miljøpåvirkninger.

Høringen

Høringen af forslag til regionplantillæg med VVM blev afsluttet den 2. oktober 2006, og der er indkommet 590 høringssvar, fordelt på flere end 1000 breve og e-mails. Herudover er der indkommet 10.923 underskrifter imod lufthavnens planer. Derudover afholdte HUR et borgermøde den 20. september med ca. 2000 deltagere.

Administrationen har gennemlæst alle breve og mails, der er registreret og tematiseret i vedlagte skema. Dette skema er baggrunden for de tematiserede vurderinger der er foretaget i høringsnotatet. Herudover indeholder høringsnotatet et indtryk fra debatten på borgermødet.

Notatet indeholder administrationens vurderinger inden for disse emner:

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

- Flysikkerhed og terrorrisiko
- Eksisterende forhold i Roskilde Lufthavn
- Planloven
- Støjbekendtgørelsen

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

Som nævnt er støj det emne, der får størst opmærksomhed. En række indsigere stiller spørgsmålstegn ved de beregninger der er udført samt validiteten af beregningerne. Administrationen henviser til, at beregningerne er udført i overensstemmelse med Miljøstyrelsens vejledning, samt at der i de tekniske baggrundsrapporter udførligt er beskrevet hvilke forudsætninger og modeller, der er baggrunden for de støjkonklusioner, der fremgår af VVM-redegørelsen.

I VVM-redegørelsen er det beskrevet, at en øget støjpåvirkning kan medføre helbredsmæssige effekter for de omkringboende. Denne oplysning har mange reageret på. Der er lavet mange undersøgelser af de helbredsmæssige konsekvenser af støj, men ingen, der umiddelbart kan overføres til omgivelserne omkring Roskilde Lufthavn. Og de undersøgelser, der er lavet, når frem til forskellige resultater. Det er således ikke muligt at opgøre en præcis effekt. Det vurderes imidlertid, at eventuelle helbredsmæssige effekter vil være små, blandt andet fordi stigningen i støjen i området maksimalt vil være 5-7 dB højere end støjniveauet i dag.

Vurdering

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

Administrationen er også af den opfattelse, at Københavns Lufthavn A/S har 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 og i amtets rammemiljøgodkendelse fra 1992, der begge giver lufthavnen mulighed for 200.000 operationer, heraf 25.000 med fly over 10 tons.

Støjpåvirkningen af en fuld udbygget lufthavn har indgået i regionplanlægningen siden 1973. Det har dermed været hensigten at færrest muligt ville få støjmæssige konsekvenser ved en fuld udnyttelse af lufthavnens kapacitet.

Ud fra en planmæssig vurdering, vil der samlet set ske en væsentlig formindskelse af restriktionerne overfor boligbyggeri i forhold til det hidtil gældende. Dermed er lufthavnen ikke længere en hindring for byudvikling i en række bysamfund i nærheden af lufthavnen.

Samlet set indstiller administrationen, at regionplantillæg og VVM vedtages. Det vurderes, at den planlægningmæssige baggrund, som strækker sig tilbage til folketinget i 1969, og som er videreført i den fysiske planlægning siden 1973, taler for en vedtagelse af regionplantillægget. Det er administrationens vurdering, at de miljømæssige konsekvenser af en øget beflyvning må anses som acceptable, og derfor heller ikke taler mod en vedtagelse af Regionplantillæg og VVM.

Behandling:

September 2003	Udviklingsrådet vedtog at sætte VVM-processen i gang
December 2003	Udviklingsrådet vedtog at udsende debatoplæg i offentlig høring
April 2004	Udviklingsrådet tiltrådte vurderingerne i hvidbogen fra 1. høring
Juni 2006	Udviklingsrådet vedtog at udsende VVM-redegørelse i offentlig høring