

Naturklagenævnet  
Frederiksborggade 15  
1360 København K

Karlsunde den 4. december 2006

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

På egne vegne og på vegne af 11.000 borgere samt borgergruppen StopStøjen fremsender jeg hermed klage jf. planlovens § 58, stk.1 nr. 3 (ikke begrænset til retlige spørgsmål), idet jeg forbeholder mig ret til at sende uddybende materiale.

Klagen vedrører følgende hovedpunkter

1. Indholdskrav til VVM-redegørelsen er ikke opfyldt
2. Procedureregler for VVM er ikke overholdt
3. Mangelfuld behandling af skriftlige indsigelser

Jeg ønsker klagen tillagt opsættende virkning jf. planlovens § 60, stk. 3 - og henviser i den forbindelse til sagens akter, hvoraf det fremgår, at Københavns Lufthavne A/S har tilstrækkelig kapacitet i Kastrup og ikke akut mangler kapacitetsforøgelse i Roskilde. Den opsættende virkning skal hindre spildte investeringer i anlægget samt 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.

Med venlig hilsen



Torben Steen Hansen  
Nylandsvej 40 B  
2690 Karlslunde

Borger i Karlslunde Landsby  
Formand for foreningen StopStøjen

## 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

## Klagepunkter

### **1 Indholdskrav til VVM-redegørelsen er ikke opfyldt**

#### **1.1 Indsigelse mod ”Udkast til regionsplantillæg med VVM redegørelse”.**

Bilag: Indsigelse mod ”Udkast til regionsplantillæg med VVM redegørelse dateret august 2006.

*Vi gør de anførte indsigelser mod VVM redegørelsen gældende – og i særdeleshed påstår vi, at rapporten bør erklæres ugyldig med henvisning til den manglende opfyldelse af planlovens krav til indholdet.*

### **2 Procedureregler for VVM-rapport er ikke overholdt**

#### **2.1 Ansøger - CPH’s lufthavne – søger ikke med udgangspunkt i eget behov.**

I sagens akter, kan der i den indledende korrespondance læses, at anmodning om opstart af VVM procedure, ifølge CPH’s lufthavne, sker med udgangspunkt i pres fra Roskilde Erhvervsudviklingsråd (REUR ), der angiveligt lægger ’flere kommuners henvendelser’ til grund.

Ansøgende virksomhed påpeger, at der intet aktuelt behov er for en udvidelse.

*Vi gør på denne baggrund gældende, at virksomheden ikke havde noget behov, og at en alternativ løsning derfor kunne være at afstå fra at gennemføre den ansøgte udvidelse.*

#### **2.2 Offentligheden er ikke reelt inddraget i VVM-beslutningsprocessen.**

Høringsprocessen afspejler den delmængde af den offentlige inddragelse, hvor offentligheden bliver informeret og får lejlighed til at ytre sig.

I denne sag er der fra offentligheden fremsat meget omfangsrige tilkendegivelser vedrørende det fremlagte udkast til VVM-redegørelse.

Såvel i antal som i indhold, i forhold til faglig kompetence, er der fremsat meget betydelige indsigelser mod VVM-rapporten.

Alligevel vælger Hovedstadens Udviklingsråd ( HUR ) at sende rapporten til godkendelse som planlagt d. 27/10-2006. Uden én eneste rettelse til rapporten.

Århus-konventionen (1999) beskriver i artikel 6-8, hvordan offentligheden skal have mulighed for at øve indflydelse på beslutninger om konkrete aktiviteter.

*Vi gør på denne baggrund gældende, at lovens hensigt, om inddragelse af offentligheden, ikke kan siges at være opfyldt i denne sag.*

## 2.3 Offentligheden har ikke haft fuld indsigt i vurderingsgrundlaget.

Grundlag for optælling af støjramte boliger, har ikke kunnet fremlægges fra Roskilde Amt. Trods konkret begæring af aktindsigt, er der i stedet for fremlægning af grundlaget, fremført forskellige forklaringer, beklagelser og undskyldninger for ikke at kunne fremlægge grundlaget. Bl.a. har der været henvist til ophavsretlige forbehold samt henvisning til grundlagets forankring i diverse elektroniske systemer. Dette til trods for, at antallet af støjramte borgere, må anses for centralt i den aktuelle sag.

*Vi gør på denne baggrund gældende, at lovens hensigt om offentlighedens adgang til myndighedernes oplysninger, ikke kan siges at være opfyldt i denne sag.*

## 2.4 HUR's VVM-rapport og vedtagelse af regionplantillæg med VVM, hviler på fejlagtigt opfattelse – og var givet på forhånd.

I VVM-rapporten skriver HUR, at CPH's lufthavne kan have en rimelig forventning om at få godkendt udvidelsen. I et af de indledende møder fremgår det af referatet, at repræsentant for CPH's lufthavne - uimodsagt - anfører at "CPH's lufthavne har vundet hæv" på den ansøgte udvidelse. Her lanceres altså den – efter vores opfattelse – fejlagtige påstand om hævdunden ret - til det ansøgte antal operationer. På mødet deltog repræsentanter for såvel Roskilde Amt samt Statens Luftfartsvæsen og CPH's lufthavne.

*Vi gør på denne baggrund gældende, at udarbejdelsen af VVM-rapporten er sket i en forudfattet atmosfære med den uheldige og fejlagtige opfattelse, at denne udvidelse – på forhånd – var en hævdunden ret. På denne baggrund må HUR's vurderinger om 'acceptabel påvirkning' anses at hvile på et forkert grundlag.*

## 3 Mangelfuld behandling af skriftlige indsigelser

Massive protester, tusindvis af indsigelser, borgermøder og læserbreve – intet har påvirket rapporten i løbet af høringsperioden.

HUR har med deres beslutning fastslået, at de ikke finder, at de indkomne hørings svar giver anledning til nye overvejelser i relation til VVM-redegørelsen.

Det finder vi meget påfaldende – og *vi gør på denne baggrund gældende, at udarbejdelsen af VVM-rapporten er sket i direkte modstrid med lovens intentioner om offentlig medindflydelse, åbenhed i forvaltningen og lydhørhed over for argumenter. På denne baggrund må HUR's vurderinger om 'acceptabel påvirkning' anses at være et udtryk for magtfordrejning og magtmisbrug.*

**Stopstøjen**

www.stopstoejen.dk

# **Indsigelse mod Udkast til regionplantillæg med VVM redegørelse dateret august 2006**

Sendt til:

Hovedstadens Udviklingsråd  
Plandivisionen  
Gammel Køge Landevej 3  
2500 Valby

Roskilde Amt  
Køgevej 80  
4000 Roskilde

Miljøministeriet  
Højbro Plads 4  
1200 København K  
Tlf. 33 92 76 00



**Stopstøjen**

www.stopstoejen.dk

Indsigelse/VVM

**Hovedstadens Udvlingsråd  
Plandivisionen  
Gammel Køge Landevej 3  
2500 Valby**

**Karlsunde  
den 1. oktober 2006**

**Hermed fremsendes indsigelse mod Udkast til regionplantillæg med VVM redegørelse, dateret august 2006.**

Med henvisning til vedlagte indsigelse til HUR gør StopStøjen gældende, at de juridiske krav til en VVM-redegørelse ikke er opfyldt.

På vegne af ca. 11.000 borgere, hvis underskrifter afleveres senest d. 6/10-2006, fremsender StopStøjen hermed indsigelse.

Med venlig hilsen

Torben Steen Hansen  
Nylandsvej 40 B  
2690 Karlslunde

På vegne af  
StopStøjen

<b>1</b>	<b>Ulovlige forhold</b> .....	3
1.1	HURs udgangspunkt holder ikke .....	3
1.2	Historikken er ikke korrekt .....	3
1.3	HUR forstår øjensynlig ikke lovgivningen .....	3
1.4	Der er anvendt et forkert 0-alternativ.....	4
1.5	Udvidelse af lufthavnen er uforeneligt med EU's habitatdirektiv.....	4
1.6	Begrundelsen for at udtage arealer af området med restriktioner holder ikke.....	5
1.7	VVM-redegørelsen lever ikke op til samlebekendtgørelsens krav .....	5
<b>2</b>	<b>Alvorlige mangler</b> .....	6
2.1	Udkastet til regionplantillæg lever ikke op til Planlovens formål .....	6
2.2	Antallet af reelt støjbelastede boliger bliver højere end oplyst.....	6
2.3	Hvilke ejendomme underlægges nye bebyggelsesrestriktioner? .....	6
2.4	Forudsætningerne for støjkortene holder ikke .....	7
2.5	Som referencesituation er ikke brugt de korrekte data .....	7
2.6	Summen af støj inkl. andre støjkilder er ikke belyst.....	7
2.7	Antal boliger/personer berørt af terminalstøj er ikke opgjort .....	8
2.8	Der mangler data til belysning af konsekvenser .....	8
2.9	Lugt og partikelforureningen ikke ordentligt belyst .....	8
2.10	Vibrationer er ikke belyst.....	8
2.11	Påvirkning af vandkvalitet mangelfuldt belyst .....	9
2.12	Mangelfsnittet side 96 - er mangelfuldt .....	9
2.13	Alternative placeringer af aktiviteten er ikke belyst .....	9
2.14	Socioøkonomiske konsekvenser behandles reelt ikke .....	9
<b>3</b>	<b>Andre forhold</b> .....	11
3.1	Rapporten skaber ikke det nødvendige overblik.....	11
3.2	Fingerplanen er ikke nævnt.....	11
3.3	Kort-illustrationer er mangelfulde og godt gemt .....	11
3.4	Forvirring om begrebet støjkonsekvenszone .....	12
3.5	Uklare formuleringer.....	12
3.6	HUR foregriber sagens gang.....	13
3.7	Ingen holdbar begrundelse for en udvidelse .....	13
3.8	Sikkerhed og risiko er ikke belyst.....	14
3.9	Planlovgivningen er uoverskuelig.....	14
3.10	Rapporten lever ikke op til hensigten i EU's støjdirektiv .....	15
3.11	Der er ikke lagt op til kompensation.....	15
3.12	Proportionalitetsprincippet misbruges .....	16
3.13	Eksisterende gener tages ikke alvorligt.....	16
3.14	Lighedsprincippet er ikke overholdt .....	16
3.15	De ansvarlige myndigheder vil ikke kunne drages til ansvar .....	16
3.16	Rapporten blev fremsendt - som ”miljøgodkendelse” .....	17
3.17	Hovedkonklusionen svær at forstå.....	17



## 1 Ulovlige forhold

### 1.1 HURs udgangspunkt holder ikke

Rapporten tager på 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.

Rapporten fremhæver fra side 8, at alle de støjbelastede boliger ligger inden for regionplanens støjkonsekvensområde, og dette bruges af HUR som argument for, at støjbelastningen efter omstændighederne er acceptabel. Hvad der ikke fremgår, er at det senest udlagte støjkonsekvensområde fra 1997 – uden forudgående VVM-vurdering - netop blev udlagt, fordi Roskilde Lufthavn forlangte mulighed for en udvidelse svarende til den ansøgte - og at dette faktisk indlemmede flere boliger i det planmæssige støjkonsekvensområde.

HUR's påstand om ”en udvidelse inden for de oprindelige rammer” er forkert. Udvidelsen vil medføre:

- Udvidelse af banelængder og banebredder
- Brug af større fly end oprindeligt planlagt
- Max-støj over 80 dB langt uden for det eksisterende støjkonsekvensområde
- Bebyggelsesrestriktioner for nye – ikke tidligere omfattede ejendomme.

### 1.2 Historikken er ikke korrekt

Der gøres i rapporten meget ud af at referere til, hvad lufthavnen oprindeligt var dimensioneret til. Det opgivne er imidlertid ikke korrekt. Ifølge aktstykke 164 af d. 12. februar 1969 blev Roskilde Lufthavn anlagt til 200.000 operationer primært for at aflaste Kastrup for små fly, så kapaciteten på Kastrup kunne blive frigjort. Af aktstykket fremgår desuden, at der ikke påregnes senere udvidelser. Det var oprindeligt planlagt, at der måtte være

- ”25.000 indenrigsflyvninger” med fly på **max. 30 tons**

Nu hedder kategorien i stedet

- ”25.000 **operationer** med store fly **over 10 tons**”.

### 1.3 HUR forstår øjensynlig ikke lovgivningen

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. Set i sammenhæng med rapportens indhold, hvor planforholdene tillægges afgørende vægt, mens miljøforholdene tillægges sekundær betydning, tyder dette på, at HUR rent faktisk ikke mener, de behøver at tage miljøhensyn, hvis en udvidelse kan rummes indenfor de allerede afstukne planmæssige rammer. Vi mener, at dette er i strid med VVM-lovgivningens hensigt.

Tilsvarende hævder embedsværket i Roskilde Amt, at lufthavnen faktisk allerede har tilladelse til 200.000 operationer, 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.

Vi finder det således dybt betænkeligt, at fremtrædende personer, der medvirker til rapportens udarbejdelse, revidering og senere bedømmelse – udtrykker holdninger og opfattelser, som kan opfattes som værende i strid med lovgivningen på området.

#### **1.4 Der er anvendt et forkert 0-alternativ**

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 skal 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. baneudvidelsen fra 1997 samt 200.000 operationer.

Dette er i høj grad med til at sløre det reelle beslutningsgrundlag, og VVM-arbejdet bør alene af denne grund gøres om.

#### **1.5 Udvidelse af lufthavnen er uforeneligt med EU's habitatdirektiv**

Stop Støjen mener 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 vil kunne påvirke bevaringsmålsætningen for lokaliteten, skal identificeres før godkendelsen heraf 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 konsessionshaveren – 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 rasteplasser”.

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.



## **1.6 Begrundelsen for at udtage arealer af området med restriktioner holder ikke**

I rapporten anføres, at restriktioner på arealanvendelsen ”mindskes væsentligt”. Når man kan komme frem til dette resultat, skyldes det alene, at man uden lovhjælp undlader at medregne max-støj med MD87, men vælger at bruge data uden MD87.

## **1.7 VVM-redegørelsen lever ikke op til samlebekendtgørelsens krav**

Som det fremgår i det følgende, finder vi ikke, at VVM-redegørelsen lever op til samlebekendtgørelsen, der siger, at redegørelsen på passende måde skal påvise, beskrive og vurdere det pågældende anlægs direkte og indirekte virkninger. De direkte og indirekte virkninger er mangelfuldt beskrevet.

## 2 Alvorlige mangler

### 2.1 Udkastet til regionplantillæg lever ikke op til Planlovens formål

Vi gør gældende, at udkastet til regionplantillæg med VVM ikke lever op til Planlovens formål om

- at bevare værdifulde bebyggelser, bymiljøer og landskaber,
- at forebygge forurening af luft, vand og jord samt støjulemper
- at inddrage offentligheden i videst muligt omfang i planlægningsarbejdet.

Vi mener således, der mangler proportionalitet, når man for en nettotilvækst på 500 arbejdspladser vil:

- Tillade, at ca. 170 km<sup>2</sup> af Den Grønne Kile mellem Roskilde og Køge – der indeholder værdifulde bymiljøer og landskaber – bliver udsat for støj, der gør området uegnet til rekreation med overnatning.
- Øge forureningen af luft, vand og jord samt udsætte (minimum) 500 familier for gennemsnitlig støj over 55 dB.
- Gennemføre en så vidtrækkende beslutning uden, at de miljømæssige og socioøkonomiske konsekvenser er tilstrækkeligt belyst – jf. samlebekendtgørelsen.

Ovenstående er uddybet i det følgende.

### 2.2 Antallet af reelt støjbelastede boliger bliver højere end oplyst

Grundlæggende må det opfattes som en mangel, at det ikke er oplyst, hvor mange tusind støjbelastede boliger, der ligger i 50 dB-zonen, som med øget beflyvning bliver uegnet til rekreation med overnatning. Men derudover mener vi, at antallet af støjbelastede boliger vil vise sig at blive mange gange større end oplyst i rapporten. Dels går grænserne mellem de forskellige støjzoner direkte forbi og igennem tætbebyggede 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.

StopStøjen har gentagne gange bedt Roskilde Amt om adgang til de kort, der er anvendt til optælling af støjbelastede boliger. Det er – i strid med Miljøoplysningsloven - blevet afvist – senest per mail –

Fra: Inge Banke [<mailto:tfvib@ra.dk>]

Sendt: 16. september 2006 07:23..

1.1.

### 2.3 Hvilke ejendomme underlægges nye bebyggelsesrestriktioner?

HUR konkluderer i rapporten, 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 iøvrigt at redegøre for, med hvilken lovhjemmel man ved udarbejdelsen af de nye planmæssige støjkonsekvenszoner vælger at se bort fra max-støj med MD87.

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.

## **2.4 Forudsætningerne for støjkortene holder ikke**

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 naboerne bliver stærkt generet af fly, der ikke flyver uden om bebyggelser. Optagelse fra kontrolltårnet i Roskilde bør kunne bekræfte dette forhold.

Da der ikke er anvendt de *faktiske flyvehøjder* til beregning af støjkort, må disse anses for at være uanvendelige!

StopStøjen ønsker endvidere oplyst, om de forudsatte flyveveje 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 støjkluder.

Som *mest støjende flytype er 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 udelader at medtage en spredning omkring flyvevejene i støjberegningerne – herunder max-støj-kortet.

Ifølge vore oplysninger fra en flyvekyndig person, vil nedstigning til landing ske længere fra startbanerne end forudsat i støjberegningerne. Dermed vil et større område blive belastet med støj over de vejledende støjgrænser.

Man har udeladt støjen fra redningsflyvning m.v. afs.4.5. Det er muligt, at Roskilde Amt af forskellige årsager finder det vanskeligt at stille vilkår for denne type flyvning, men det berettiger ikke til, at støjen fra de pågældende flyvninger ikke er estimeret og medregnet. Støjbidrag fra disse operationer bør indgå i støjkortene.

## **2.5 Som referencesituation er ikke brugt de korrekte data**

Til at belyse den nuværende flystøj – referencesituationen - burde der være anvendt de nyeste, tilgængelige data. I stedet er valgt data fra 2002, hvor beflyvningen på lufthavnen var større end året før og årene efter. Det får forskellen til en udvidelse til at være mindre, end det faktisk er tilfældet.

## **2.6 Summen af støj inkl. andre støjkluder er ikke belyst**

Området omkring Roskilde Lufthavn har en del støjkluder i forvejen.

Det drejer sig bl.a. om en GO-cart bane, motocross bane, motorvej, jernbane m.v. Næstefter København er Roskilde det amt, der har mest støj i Danmark.

Den reelle 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. Vi gør derfor gældende, at en ny VVM-rapport bør udarbejdes.

### 2.7 Antal boliger/personer berørt af terminalstøj er ikke opgjort

I rapporten anføres, at det ikke er muligt at opgøre, hvor mange boliger, der vil blive berørt af støj fra turboprop og jetfly på opvarmning. Det anser vi for at være en alvorlig mangel.

### 2.8 Der mangler data til belysning af konsekvenser

Hvis politikerne skal have et ordentligt beslutningsgrundlag, bør rapporten som minimum indeholde tabeller og kort, der sammenstiller data for hhv. referencesituationen og de ansøgte scenarier. Man kan undre sig over, at myndigheden ikke har ladet sig inspirere af datapræsentationen som den kræves i støjbekendtgørelsen, bekendtgørelse nr. 717 af 13. juni 2006, Kortlægning af ekstern støj og udarbejdelse af støjhandlingsplaner, der implementerer EUs støjdirektiv - ikke mindst fordi støjdata for referencesituationen jf. denne lov skal offentliggøres inden 1. juli 2007.

Som minimum bør VVM-redegørelsen indeholde:

#### *Max-støj*

areal og antal boliger/daginstitutioner/skoler/personer ramt af maxstøj  $\geq 80$  dB  
 areal og antal boliger/daginstitutioner/skoler/personer ramt af maxstøj  $\geq 70$  dB og  $< 80$  dB  
 areal og antal boliger/daginstitutioner/skoler/personer ramt af maxstøj  $\geq 60$  dB og  $< 70$  dB  
 areal og antal boliger/daginstitutioner/skoler/personer ramt af maxstøj  $\geq 55$  dB og  $< 60$  dB  
 areal og antal boliger/daginstitutioner/skoler/personer ramt af maxstøj  $\geq 50$  dB og  $< 55$  dB  
 areal og antal boliger/daginstitutioner/skoler/personer ramt af maxstøj  $\geq 45$  dB og  $< 50$  dB

For maxstøj bør desuden på kort angives det årlige antal operationer forventet på de forskellige flyveveje.

#### *Gennemsnitsstøj*

For gennemsnitsstøj bør tilvejebringes data svarende til data for maxstøj – bortset for operationer på flyveveje.

Endvidere bør for alle data præsenteres den procentuelle forskel mellem referencesituationen og de øvrige scenarier.

### 2.9 Lugt og partikelforureningen ikke ordentligt belyst

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.

### 2.10 Vibrationer er ikke belyst

Til trods for, at boliger tæt på lufthavnen vil blive belastet med væsentlig, øget lavfrekvent støj fra motorafprøvninger, starter, landinger m.v., er vibrationer ikke belyst. Det mener vi er i strid med Samlebekendtgørelsen.



## **2.11 Påvirkning af vandkvalitet mangelfuldt belyst**

Området mellem Roskilde og Køge er et af de vigtigste drikkevandsreservoirer på Sjælland. Samtidig er det meget sårbart, fordi lerlaget er tyndt.

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.

## **2.12 Mangelfuldt side 96 - er mangelfuldt**

Som det fremgår ovenfor, finder vi, at der er væsentligt flere mangler i rapporten end udeladelsen af at belyse de helbredsmæssige konsekvenser. Udeladelsen heraf er dog – med den viden man i dag har om støj og fine partikler – tilstrækkelig til, at vi mener rapporten alene af den grund er uegnet som beslutningsgrundlag. Vi henviser bl.a. til WHO's udredninger på området og Environmental Noise, Main Focus: Aircraft Noise, Jorge Guerra Gonzalez, March 2004 fra Europäische Akademie.

## **2.13 Alternative placeringer af aktiviteten er ikke belyst**

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, som offentligheden har ønsket belyst.

VVM-direktivets og samlebekendtgørelsens krav er således ikke opfyldt på dette punkt.

## **2.14 Socioøkonomiske konsekvenser behandles reelt ikke**

Vi mener, at anlæggets miljøkonsekvenser vil have en negativ indflydelse på de rekreative og erhvervsmæssige aktiviteter i både boligbebyggelser, Hedeland (golfbaner, opera, rideskoler, naturstier m.v.) og EU-fuglebeskyttelsesområder m.v. Vi mener således, at rapporten skal beskrive de socioøkonomiske konsekvenser af, at færre personer end ellers må forventes at finde området attraktivt som boligområde og til rekreative formål, hvis en udvidelse af lufthavnen bliver tilladt.

En beskrivelse bør som minimum indeholde overslag over de økonomiske konsekvenser af:

- Den negative virkning på indtjeningsgrundlaget for eksisterende erhverv i fritidssektoren
- Den negative virkning på huspriserne, som følge af hhv. bebyggelsesrestriktioner (ca. 500 boliger) og støj over de vejledende grænseværdier (anslået. 3.500 boliger).
- Den negative virkning på det offentlige økonomi som følge af øgede sygdomsudgifter, udgifter til trafikbetjening af lufthavnen, ændret befolkningssammensætning samt faldende ejendomsværdier, ejendomsskatter og indkomstskat.

Endelig bør det også beskrives, hvad sagsanlæg fra de berørte boligejere og virksomheder kan koste i form af sagsbehandling og i form af udbetaling af erstatninger.

Først side 92 omtales socioøkonomi overfladisk i rapporten, og det konkluderes uden begrundelse, at der ikke har været grundlag for at opgøre de helbredsmæssige konsekvenser i VVM-redegørelsen. Vi finder ikke dette acceptabelt, da vi anser denne information som afgørende for, om man set fra et samfundsøkonomisk perspektiv kan gå ind for udvidelsen.

Hvis de socioøkonomiske konsekvenser af en udvidelse hhv. ingen udvidelse skal kunne udgøre en del af et objektivt beslutningsgrundlag, bør man også beskrive mulighed for øget boligbebyggelse, muligheder for øget friluftsliv, arbejdspladser m.v. hvis man indskrænker støjkonsekvensområdet til referencesituationen – dvs. til kun at omfatte det område, der i dag er belastet med støj over de vejledende støjgrænser.



## 3 Andre forhold

### 3.1 Rapporten skaber ikke det nødvendige overblik

Vi finder ikke, at rapporten lever op til VVM-vejledningen, vejledning nr. 12392 af 10. oktober 2001, der anfører, at VVM-rapporten skal skabe det nødvendige overblik over bedømmelses- og beslutningsgrundlaget.

Vi gør gældende, at rapportens disponering, indhold og kommunikation gør det unødvendigt vanskeligt at gennemskue og vurdere konsekvenserne af at gennemføre det ansøgte projekt hhv. ikke at gøre det. Der er eksempelvis intet juridisk til hinder for, at HUR kunne vælge at indsnævre det planmæssige støjkonsekvensområde, så det svarer til den beflyvning, lufthavnen aktuelt har tilladelse til. Men konsekvenserne heraf – herunder alternative muligheder for udvikling af området - er slet ikke behandlet i rapporten. Dette til trods for at flere af de nuværende kommuner har flere projekter i gang med planer om udstykning og udbygning i disse områder.

Dertil kommer, at det ”ikke tekniske resume” er uden kort og tabeller, der kan skabe overblik. Det eneste kort er et kort over lufthavnens indretning.

Først fra side 50 og frem vises kort over den beregnede fremtidige og den beregnede nuværende støj, og disse er ikke forsøgt sammenholdt i ét kort som det er gjort allerede på side 9 og 10 for så vidt angår de planmæssige støjkonsekvensområder.

Vi mener, at læsevejledningen i forordet er vildledende. Man tror, man finder beslutningsgrundlaget i det ikke tekniske resume – det gør man ikke. I det ikke tekniske resume præsenteres kun de myndighedsmæssige vurderinger, men ikke en fyldestgørende beskrivelse af de virkninger på miljøet, som udgør beslutningsgrundlaget.

### 3.2 Fingerplanen er ikke nævnt

Fingerplanen er berømmet verden over, fordi den sikrer udviklingsmuligheder for hovedstadsregionen samtidig med, at den sikrer bevarelse af rekreative områder – de såkaldt grønne kiler. Selvom Fingerplan 2006, som skal ophøjes til landsplandirektiv, i skrivende stund er i teknisk høring, er denne ikke nævnt med et ord. Dette til trods for, at en afvisning af lufthavnens udvidelsesønsker og en indsnævring af den planmæssige støjkonsekvenszone til den nuværende beflyvning ville være i langt større overensstemmelse med intentionerne i Fingerplanen og EU's støjdirektiv og samtidig ville frigøre store arealer til boligbebyggelse, som kunne afhjælpe en del af bolig manglen i hovedstadsområdet. Er HUR ikke indstillet på at forholde sig til dette scenarium?

### 3.3 Kort-illustrationer er mangelfulde og godt gemt

Et billede siger mere end tusind ord. Vi mener, at en hæderlig behandling af boligejernes interesser fordrer, at rapporten – herunder det tekniske resumé - indeholder kort, der tydeligt sammenstiller den aktuelle støjbelastning, den miljøgodkendte støjbelastning og den forventede støjbelastning efter en udvidelse, idet støjen angives som den væsentligste miljøbelastning. Læseren skal helt frem til side 51, før der overhovedet er præsenteret et kort over referencesituationen.



Generelt er kortkvaliteten ringe. Kort har ikke samme målestoksforhold, og kortene er så små og gnidrede, at det ikke er muligt for borgere på zonegrænserne, at se, om de er underlagt restriktioner eller ej.

### 3.4 Forvirring om begrebet støjkonsekvenszone

Rapporten fremhæver, 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>. Vi mener - jf. overstående, at rapporten tilsvarende skal oplyse politikere og borgere om, hvor meget det planmæssige støjkonsekvensområde kan reduceres, hvis lufthavnen *ikke får lov* til at udvide sit støjkonsekvensområde.

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.

Rapporten bør – klart og tydeligt – redegøre for de muligheder, forskellige valg og afledte støjkonsekvenszoner tilvejebringer.

### 3.5 Uklare formuleringer

VVM-rapporten er fyldt med uklare formuleringer, som gør rapporten tung at læse og konklusionerne unødigt svære at gennemskue. Som eksempler kan nævnes:

Side 21: *”Det er HURs vurdering, at undersøgelsen viser, at der ikke er nogen betydende påvirkning af fugle- og plantelivet omkring Roskilde Lufthavn som følge af en udbygning efter 0-alternativet eller Hovedforslaget”.*

- Det er altså undersøgelsens skyld, hvis HURs vurdering er forkert?
- Hvad med dyrelivet ud over fuglene?
- Er der alene tale om baneforlængelsens konsekvenser eller konsekvenserne af 200.000 operationer?

Side 22: *”Det er HURs vurdering, at en udbygning af Roskilde Lufthavn ikke vil påvirke kultursporene direkte, hverken i 0-alternativet eller i Hovedforslaget. Men oplevelsen af det omgivende kulturmiljø og kulturlandskab vil blive påvirket af den øgede trafik visuelt og støjmæssigt. Det er ligeledes HURs vurdering, at det samme gør sig gældende for friluftslivet. Ændringer i regionplanens støjkonsekvensområde vil kunne få mindre betydning for friluftslivet, idet afgrænsningen ændres.”*

- Flyene vil altså ikke lave bremsespor i kulturhistoriske landsbyer og på gravhøjene?
- Vil den visuelle og støjmæssige oplevelse af kulturmiljø og friluftsliv blive påvirket positivt?
- Vil ændring i regionplanens støjkonsekvensområde kunne få større betydning, hvis afgrænsningen ikke var blevet ændret?

Side 10: *”Det nye område (med bebyggelsesmæssige restriktioner) er desuden væsentligt mindre”.*

Dette er ikke en relevant formulering for den enkelte, nye husstand, der vil blive omfattet af bebyggelsesrestriktioner.



### **3.6 HUR foregriber sagens gang**

Hvordan kan HUR på side 30 skrive, at en efterfølgende miljøgodkendelse ”vil gøre det muligt at udvide lufthavnen”? Det er jo en politisk afgørelse, der først skal træffes af miljømyndigheden, efter høringen er gennemført, og efter planmyndigheden har vurderet miljøpåvirkningen og truffet endelig beslutning om plangrundlaget.

### **3.7 Ingen holdbar begrundelse for en udvidelse**

Den formelle ansøger, Københavns Lufthavne A/S, som ejer det bestående anlæg ved Roskilde, 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.

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.

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

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 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. Heller ikke her synes der at være tungtvejende argumenter for en udvidelse.

### 3.8 Sikkerhed og risiko er ikke belyst

Rapporten forholder sig ikke til den sikkerhedsrisiko, der opstår, når små og store fly blandes og trafikken intensiveres voldsomt.

Vi mener, det bør undersøges og dokumenteres i hvor høj grad:

- De små fly udgør en sikkerhedsrisiko
- Nærheden til Kastrup udgør en sikkerhedsrisiko
- Fugle er truede/udgør en fly-risiko indenfor 13 km zonen
- Der findes lovgivning om beredskabsplaner, risikovurdering og terrorsikring, som stiller krav

### 3.9 Planlovgivningen er uoverskuelig

Behandlingen af ansøgningen foregår på et tidspunkt, hvor planloven er under konstant revision. VVM-rapporten henviser således til bekendtgørelse nr. 428 af 2. juni 1999, som er historisk.

Forud for vedtagelse af den nu gældende planlov, Lovbekendtgørelse nr. 883 af 18. august 2004 vedtages, har planloven gennemgået følgende ændringer:

[LOV Nr. 440 af 10/06/2003](#)

[LOV Nr. 1151 af 17/12/2003](#)

[LOV Nr. 435 af 09/06/2004](#) § 36

[LOV Nr. 453 af 09/06/2004](#) 6, 11, 13

[LOV Nr. 454 af 09/06/2004](#)

[LOV Nr. 455 af 09/06/2004](#)

[LOV Nr. 456 af 09/06/2004](#)

[LOV Nr. 458 af 09/06/2004](#) § 13

[LOV Nr. 484 af 09/06/2004](#) § 2

[LBK Nr. 883 af 18/08/2004](#)

- og efter godkendelse er der gennemført følgende ændringer:

[LOV Nr. 430 af 06/06/2005](#) § 21

[LOV Nr. 431 af 06/06/2005](#) § 15

[LOV Nr. 535 af 24/06/2005](#) § 36

[LOV Nr. 571 af 24/06/2005](#)

[LOV Nr. 520 af 07/06/2006](#) § 5

[LOV Nr. 538 af 08/06/2006](#) § 88

[LOV Nr. 539 af 08/06/2006](#) § 12

[LOV Nr. 571 af 09/06/2006](#) § 11

I rapportens forord henvises som nævnt til VVM-reglerne i bekendtgørelse nr. 428 af 2. juni 1999, og disse regler er afløst af bekendtgørelse nr. 1006 af 20. oktober 2005, som pr. 1. januar 2007 vil blive afløst af en ny bekendtgørelse, som også afløser bekendtgørelse 849 af 30. september 1994 om tilladelse mv. til de anlæg, der er omfattet af miljøvurderinger i henhold til lov om planlægning (VVM) og har været i høring frem til 1. september 2006.



Bekendtgørelse nr. 428 af 2. juni 1999, har inden afløsning af bekendtgørelse 1006 af 20. oktober 2005 gennemgået følgende ændringer:

[BEK Nr. 1008 af 16/11/2000](#) § 10

[BEK Nr. 605 af 15/07/2002](#)

[BEK Nr. 475 af 06/06/2003](#)

[BEK Nr. 655 af 07/07/2003](#)

[BEK Nr. 1006 af 20/10/2005](#)

Der findes desuden to bekendtgørelser under populærnavnet ”Støjbekendtgørelsen”!

Dette kaos betyder samlet, at det har været yderst vanskeligt for almindelige borgere at følge med i, hvad der gælder, og hvad der ikke glæder. Borgerne burde således have adgang til gratis juridisk bistand i høringsfasen – og bør også siden hen have gratis juridisk bistand til fri proces, hvis en udvidelse godkendes, og borgerne rejser søgsmål.

### **3.10 Rapporten lever ikke op til hensigten i EU's støjdirektiv**

Det virker besynderligt, at man forsøger at haste en udvidelse igennem netop inden krav om støjkortlægning jf. Bekendtgørelse om kortlægning af ekstern støj og udarbejdelse af støjhandlingsplaner (Støjbekendtgørelsen) BEK nr 717 af 13/06/2006 effektueres.

Formålet med denne bekendtgørelse er at implementere EU's støjdirektiv ved

”...at skabe et grundlag for at undgå, forebygge eller begrænse de skadelige virkninger, herunder gener, der skyldes eksponering for ekstern støj, samt at opretholde støjmiljøets kvalitet der, hvor den er acceptabel.”

Senest den 30. juni 2007 og herefter hvert femte år skal der således være udarbejdet støjkort for lufthavnen (§7), som giver et meget mere detaljeret billede af den konkrete støjbelastning end HURs rapport. Som støjindikatorer skal desuden anvendes både  $L_{den}$  og  $L_{night}$  (§15).

Endelig skal der senest den 18. juli 2008 og herefter hvert femte år være udarbejdet støjhandlingsplaner beregnet på håndtering af støjproblemer og -virkninger fra større lufthavne (§19).

StopStøjen gør gældende, at bekendtgørelsen fastsætter minimumskrav, og at borgernes retsbeskyttelse samt EU-direktivets hensigt kun kan anses at være opfyldt, såfremt støjkort og støjhandlingsplaner foreligger inden en udvidelse.

StopStøjen er indstillet på at prøve dette spørgsmål ved EU-domstolen.

### **3.11 Der er ikke lagt op til kompensation**

Hvis statens og regionens interesser i lufthavnen er så store, at det er det værd at lade

- 500 boliger blive uegnede til beboelse
- anslået. 3.500 boliger blive uegnede til rekreation med overnatning

- børnene i x børneinstitutioner og børnene i y skoler blive plaget af støj, er det naturligvis et valg, man kan tage. Men så må de ansvarlige myndigheder som minimum sikre fuld kompensation til de berørte.

### 3.12 Proportionalitetsprincippet misbruges

De enkelte grundejere skal finde sig i måske at miste flere hundredetusinde kroner som følge af fald i ejendomspriser, men med henvisning til proportionalitetsprincippet vil Roskilde Amt og HUR ikke forlange, at Roskilde lufthavn skal beskrive miljøkonsekvenserne ved 121.000 operationer, som er det reelle 0-alternativ. Det fremgår af amtets udkast til miljøgodkendelse og faldne bemærkninger på borgermødet d. 20. september.

### 3.13 Eksisterende gener tages ikke alvorligt

Rapporten omtaler ikke de eksisterende klager over lufthavnen.

Allerede i dag er der problemer, fordi folk bliver generet af støj også udenfor 55Lden dB-zonen, men klagerne tages ikke alvorligt. Mange borgere har derfor helt opgivet håbet om, at klager kan gøre en forskel og medføre mere hensynsfuld flyvning. Flyveledelsen i Roskilde – tidligere Statens Luftfartsvæsen under Trafikministeriet - nu Naviair – har på møde med borgere klart tilkendegivet, at flyveledelsen alene opfattede det som sin opgave at holde øje med flysikkerheden - ikke at holde øje med, om flyene generer de omkringboende ved at overflyve unødigt, overflyve i for lav højde, eller overflyve med fuld power. Naviairs opfattelse af egen rolle som alene varetagende kundernes og sikkerhedens interesser fremgår af præsentationsvideoen på deres hjemmeside. Det bør derfor sikres, at en miljøgodkendelse via passende driftsvilkår og kontrolmuligheder, sikrer borgernes retssikkerhed.

### 3.14 Lighedsprincippet er ikke overholdt

I forbindelse med mindre sager end denne, henvender myndigheden sig typisk skriftligt til de enkelte naboer med en høring, hvis sagens udfald kan have væsentlig betydning for de pågældende. I nærværende sag kan en udvidelse medføre trusler mod helbredet, restriktioner for bebyggelse, ringere mulighed for udstykning, fald i ejendomspriserne med videre. Vi mener derfor, at sagen har en karakter, så der bør være en individuel høring af de husstande, der forventes belastet med gennemsnitlig støj over 55 dB eller maxstøj over 80 dB. Som minimum bør adresser og matrikelnumre for disse boliger være oplyst i rapporten – ikke mindst fordi rapportens kort som nævnt er af så ringe kvalitet, at omfattede/ikke omfattede ikke kan skelnes i støjzonerne.

StopStøjen har kendskab til en virksomhed i Roskilde Amt, som af amtet er blevet pålagt at investere en million kr. for at nedbringe støjniveaueu 1 dB til den vejledende grænseværdi til trods for, at der ikke var klager fra naboerne. Set i det lys virker det helt ude af proportioner, at HUR og Roskilde Amt eksempelvis vil give Roskilde Lufthavn tilladelse til operationer med max-støj over 80 dB, endda mellem kl. 06 og 07 morgen, og mellem kl. 22 og 23 aften, hvor mange naboer – unge som gamle - formodes at ville sove.

### 3.15 De ansvarlige myndigheder vil ikke kunne drages til ansvar

Det kan virke krænkende på retsbevidstheden, at de personer, som skal træffe vidtgående beslutninger, ikke sidder på et normalt demokratisk mandat, men som ”forretningsministerier”, der nedlægges, når sagen er afsluttet. Set i lyset af, at udkast til

- Vurderingen af Virkninger på Miljøet
- Regionplantillæg samt
- Miljøgodkendelse



har været så længe under vejs, virker det besynderligt, at det ikke er de myndigheder, der efter den 1. januar 2007 skal administrere beslutningerne, der også skal træffe beslutning om en eventuel udvidelse. På denne baggrund og på baggrund af ovennævnte mangler finder StopStøjen, at sagen bør videregives til Miljøministeriet, som må forventes at have de tilstrækkelige faglige kompetencer til at behandle og føre tilsyn med de komplicerede miljøforhold.

### **3.16 Rapporten blev fremsendt - som "miljøgodkendelse"**

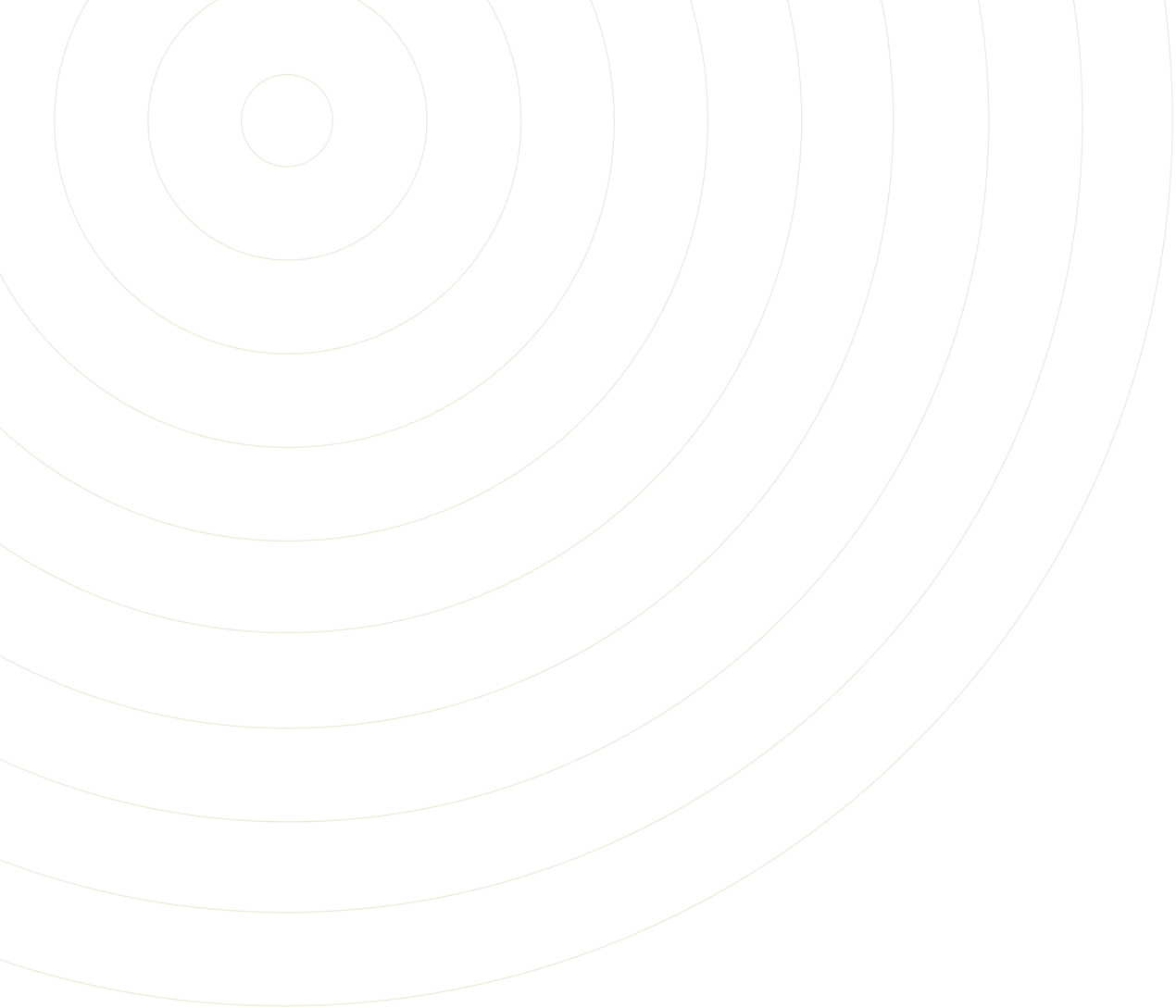
Mange er i tvivl om, hvad de har med at gøre, fordi det ikke på forside og titelblad tydeligt fremgår, at der er tale om et **forslag til regionplantillæg med VVM-redegørelse** – endda i nævnte rækkefølge. Endog har HUR, i den mail, hvor rapporten sendes til høring hos kommunerne, omtalt den som en "miljøgodkendelse". Det giver risiko for, at nogle kommuner slet ikke har overvejet at forholde sig til den.

### **3.17 Hovedkonklusionen svær at forstå**

Det forekommer almindelige borgere svært at forstå, hvordan HUR kan nå frem til en konklusion om, at det er acceptabelt for 456 familier omkring lufthavnen og – op til 20 boliger (omkring lufthavnen og langs Køgevej), som ikke før har været væsentligt støjbelastet, fremover at blive belastet med flystøj over 55 dB, for at der kan tilvejebringes en nettotilvækst på 500 arbejdspladser.

Hvis der er andre argumenter – nationale interesser, regionale interesser eller andet, bør det fremgå, da det ellers strider mod Planlovens formål om at inddrage befolkningen så meget som muligt i planlægningen.

---



Stopstøjen

[www.stopstoejen.dk](http://www.stopstoejen.dk)

