

Amtsgården
Køgevej 80
4000 Roskilde

Hastrup d. 19. december 2006

Klage til Miljøstyrelsen over miljøgodkendelse af Københavns Lufthavn, Roskilde

På egne vegne og på vegne af foreningen Stop Støjen fremsendes hermed klage til Miljøstyrelsen over miljøgodkendelse af Københavns Lufthavn, Roskilde - idet jeg forbeholder mig ret til at sende supplerende materiale.

Klagen vedrører følgende punkter

1. Miljøgodkendelsen bygger på forkerte præmisser
2. Miljøgodkendelsen lever ikke op godkendelsesbekendtgørelsen

Roskilde Amt har desuden forsømt at sikre overholdelse af bebyggelsesrestriktioner i det oprindelige støjkonsekvensområde fra 1973 og frem: Der er i perioden opført adskillige boliger inden for konsekvensområdet. Dette forhold er ikke belyst i forbindelse med behandlingen.

Vi påstår, at amtets sagsbehandling bærer tydeligt præg af stærke personlige / politiske interesser i en udvidelse – og at dette har bevirket, at borgernes retssikkerhed er tilsidesat i denne sag. Godkendelsen hviler ikke på et lovligt grundlag, og behandlingen af ansøgning om udvidelse bør derfor som helhed gøres om.

I øvrigt henvises til vedlagte:

- Indsigelse mod Regionplantillæg med VVM redegørelse, af 1. oktober 2006
- Klage til Naturklagenævnet af 4. december 2006

Med venlig hilsen

Talskvinde for StopStøjen



Bodil Nissen
Grønnegade 19
4621 Gadstrup

Indholdsfortegnelse	Side
1 Miljøgodkendelsen bygger på forkerte præmisser.....	3
1.1 Fejlagtig påstand om juridisk krav på udvidelse.....	3
1.2 Støjberegninger i VVM-redegørelsen er mangelfulde.....	3
1.3 Uholdbar fortolkning af lov om Københavns Lufthavne A/S.....	3
1.4 Risikoen for skade på drikkevandsressourcerne er ikke tilstrækkelig belyst.....	3
1.5 VVM-redegørelsen er uegnet som beslutningsgrundlag.....	3
2 Miljøgodkendelsen lever ikke op godkendelsesbekendtgørelsens bestemmelser	4
2.1 Afgørelse om godkendelse.....	4
2.2 Vilkår for godkendelse.....	5
2.3 Bortfald af godkendelser og tidsbegrænsning.....	6

1 Miljøgodkendelsen bygger på forkerte præmisser

1.1 Fejlagtig påstand om juridisk krav på udvidelse

Vi gør gældende, at præmissen om, at Københavns Lufthavne A/S skulle have et juridisk krav på den ansøgte udvidelse – er fejlagtigt. Den oprindelige rammegodkendelse er udløbet på grund af forældelse og uudnyttet kvote. Den oprindelige ramme fra 1973 var specifikt 25.000 operationer med fly op til 30 ton – altså med en klar øvre grænse. Denne grænse er fjernet i den aktuelle godkendelse – som altså her går langt videre end det oprindeligt planlagte niveau.

Udgangspunktet for hele sagens behandling – herunder sagsfremstillingen over for såvel teknik- og miljøudvalg som amtsråd og offentlighed – har været præget af denne fejlagtige opfattelse af forudsatte rettigheder. Hele den politiske behandling bør derfor gå om.

1.2 Støjberegninger i VVM-redegørelsen er mangelfulde

Støjberegningerne i VVM-redegørelsen udelader væsentlige aspekter – herunder max. støj i dagtimerne samt støjbidrag fra ambulanceflyvninger, flyvninger for rigspolitichefen, eftersøgnings- & redningsmissioner, miljø- & overvågningsflyvninger, flyvninger i forbindelse med suverænitetshåndhævelse m.v.

1.3 Uholdbar fortolkning af lov om Københavns Lufthavne A/S

Man kan ikke benytte begrebet ”aflastningslufthavn” til at underkende den oprindelige begrænsning fra miljøtilpasningsrapporten af 1973; at fly i Roskilde Lufthavn max. må veje 30 ton. Det er således ikke korrekt, når det i Miljøgodkendelsen nederst side 66 / øverst side 67 anføres, at loven giver ret til beflyvning med flytypefamilien MD80’ere.

1.4 Risikoen for skade på drikkevandsressourcerne er ikke tilstrækkelig belyst

Vurderingen af nedsivningsrisiko og tilhørende forureningsfare for grundvandet ved spild og uheld i området omkring lufthavnen er ikke fyldestgørende behandlet i VVM redegørelsen, og grundlaget må derfor anses at være utilstrækkeligt.

Amtet ville med den oprindelige undersøgelse vurdere, om der er risiko for grundvandet. Dette formål ændrede amtet siden til, at man blot vil kunne overvåge, om der sker forurening.

1.5 VVM-redegørelsen er uegnet som beslutningsgrundlag

Vi gør gældende, at miljøgodkendelsens grundlag – VVM-redegørelsen – er så fyldt med fejl, mangler, talmæssige manipulationer og bevidste udeladelser, at den må anses som uegnet som beslutningsgrundlag.

2 Miljøgodkendelsen lever ikke op til § 12 stk. 1, nr. 1, om at virksomheden har truffet de nødvendige foranstaltninger til at forebygge og begrænse forureningen ved anvendelse af bedste tilgængelige teknik. Miljøgodkendelsen giver således tilladelse til anvendelse af ældre og stærkt støjende fly. Man burde i stedet have lagt moderne fly på max. 30 ton til grund for tilladelsen.

2.1 Afgørelse om godkendelse

Miljøgodkendelsen lever ikke op til § 12 stk. 1, nr. 1, om at virksomheden har truffet de nødvendige foranstaltninger til at forebygge og begrænse forureningen ved anvendelse af bedste tilgængelige teknik. Miljøgodkendelsen giver således tilladelse til anvendelse af ældre og stærkt støjende fly. Man burde i stedet have lagt moderne fly på max. 30 ton til grund for tilladelsen.

Miljøgodkendelsen lever ikke op til § 12 stk. 1, nr. 2, om at virksomheden i øvrigt kan drives på stedet uden at påføre omgivelserne forurening, som er uforenelig med hensynet til omgivelsernes sårbarhed og kvalitet.

Vi henviser her til vedlagte indsigelse og klage over VVM-redegørelsen, som godtgør:

- At mange boliger også væsentlig flere end 540, vil blive ramt af støj, der overstiger de vejledende støjgrænser.
- At et ikke nærmere opgjort antal skoler og dagsinstitutioner vil blive berørt af støj over de vejledende støjgrænser, den ansøgte udvidelse vil medføre.
- At positiv bevaringsstatus for EU-fuglebeskyttelsesområder ikke kan opretholdes.
- At lufthavnen er placeret direkte oven på meget betydelige drikkevandsressourcer – og risikoen for forurening ved uheld er ikke fyldestgørende belyst. Der ikke er fremlagt målinger af det bestående forureningsniveau af grundvand (som anført i VVM redegørelsen side 71).
- At miljøgodkendelsen desuden er i direkte konflikt med områdets rekreative interesser; udbygning af Hedeland, etablering af en 4. grøn ring, skovrejsning, m.v.

Miljøgodkendelsen lever ikke op til § 12 stk. 2, om at til- og frakørsel vil kunne ske uden væsentlige miljømæssige gener for de omkringboende, idet det fremgår af VVM-redegørelsen, at vejledende støjgrænser på grund af udvidelsen vil blive overskredet ved adskillige boliger langs Køgevej.

Miljøgodkendelsen lever ikke op til § 12 stk. 3 nr. 6, om at der træffes nødvendige foranstaltninger til forebyggelse af uheld. Vi lægger her til grund, at voldsom forøgelse af operationer, og sammenblanding af store og små fly vil medføre en væsentlig risikoforøgelse, som godkendelsen helt undlader at forholde sig til.

Endvidere skal godkendelsen omfatte vilkår for de planlagte udvidelser af tankanlæg til flybrændstof m.v., idet disse må anses for at være en konsekvens af den ansøgte udvidelse.

2.2 Vilkår for godkendelsen

Miljøgodkendelsen lever ikke op til godkendelsesbekendtgørelsens § 13.

Vi mener ikke, at vilkårene sikrer kravene i godkendelsesbekendtgørelsens § 12 stk. 1 opfyldt. Vi mener således ikke, at hensynet til omgivelsernes sårbarhed og kvalitet er sikret, når:

- Der tillades en 20-dobling af store fly, og den øvre grænse på 25.000 store fly – herunder oprindelige øvre grænse på maks. 30 tons – reelt er bortfaldet (det kaldes af EU for salamimetoden)
- Godkendelsen anses for udnyttet på særdeles lempelige vilkår (inden udgangen af det 6. år jf. vilkår A1)
- Der gives tilladelse til et stort antal helikopterlandingsrunder. Der ansøges om 7.500, men tillades 8.000! Det samlede antal tilladte helikopteroperationer øges dermed fra 4.000 til 12.000.
- Motor- og tomgangskøringer for jetfly, turbopropfly og helikoptere er tilladt på bane 11, - dvs. at der ikke er forlangt bygget motorafprøvningsskade for disse luftfartøjer – og at ambulanceflyvninger m.fl. ikke er omfattet af krav mht. motor- og tomgangskøringer.
- Det ikke er anført, hvorvidt lufthavnen er omfattet af risikobekendtgørelsen
- Der ikke stilles faste vilkår til begrænsning af luftforureningen
- Miljøgodkendelsen ikke indeholder vilkår til begrænsning af lugtgener
- Man kan forvente APU i drift i hele den tid, et lavprischarterfly befinder sig på lufthavnen
- Der ikke gives påbud om øjeblikkelig opgradering af brændstofudskillere til de anførte standarder
- Der ikke stilles krav om platform til afisning, før der er flere end 5000 årlige RCF-operationer
- Frister til forureningsbegrænsning generelt ikke sikrer vilkårene opfyldt inden en eventuel udvidelse af driften
- Vilkår til boringskontrol efter 1. april 2007 begrænses til 1 årlig prøve, og der kun analyseres for Benzen, toluen, ethylbenzen, xylen, Glyfosat og AMPA og ikke alle stoffer, der anvendes på lufthavnen, samt nedbrydningsprodukter heraf, der kan nedrive til grundvandet
- Mange vilkår står og falder med, at Statens Luftfartsvæsen rent faktisk indarbejder en tilstrækkelig restriktiv tekst i AIP Danmark
- Mange vilkår defineres af lufthavnen, eftersom der gives rum for tolkning som eksempelvis ved de anvendte begreber i vilkår B5 "forhåndsgodkendelse" og "lufthavnens positivliste"

- Beregninger af flystøj ikke sker med udgangspunkt i de til enhver tid gældende vejledninger for beregning af flystøj.
- Vilklårene for egenkontrol er formuleret på en måde, der i praksis gør det umuligt for borgere at vide, hvornår støjvilkårene er overholdt.

Generelt finder vi det i øvrigt særdeles problematisk, at det ikke er beskrevet, hvordan myndighederne fremover har tænkt sig at sikre overholdelse af flyveveje og overflyvningsforbud. Af sagens akter fremgår det således, at det ikke har været muligt for myndighederne at håndhæve de vilkår, der har været gældende hidtil. Vi savner en operationel beskrivelse af de praktiske metoder, der tænkes bragt i anvendelse til sikring af overholdelse af de nye vilkår.

Princippet om offentlighed i forvaltningen forudsætter, at vilkår i almindelighed er formuleret og forklaret, så de er forståelige for lægfolk. Det er ikke tilfældet for de stillede støjvilkår, idet man uden nærmere forklaring opererer med begreber som TDENL-metode og L_{DEN} m.v.

2.3 Bortfald af godkendelser og tidsbegrænsning

Miljøgodkendelsen lever ikke op til godkendelsesbekendtgørelsens § 15 stk. 2. Vilkår B12 betyder således i praksis, at vilklårenes gyldighedsperiode væsentligt kan overskride 5 år, fordi den støjrapport, der skal lægges til grund for en miljøgodkendelse, såfremt muligheden for udvidelse ikke udnyttes, først skal foreligge 5½ år efter meddelelse af nærværende godkendelse, og at nærværende godkendelse har virkning frem til godkendelsesmyndigheden har meddelt nye vilkår om støjbelastning. Sidstnævnte har erfaringsmæssigt taget flere år.