

# 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.
- Ansvar 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 ansvaret 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 lempet 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 huj og hast, nat og weekender - 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
- Lufthavnstøj fra motorafprøvninger og tomgangskørsler samt strømgeneratorer
- Afledt overfladevand med glykol og urea fra hhv. afisning af fly og baner
- Brændstofforbrug samt olie- og brændstofsild 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 blår i øjnene:

- Med denne miljøgodkendelse giver Roskilde Kommunen ikke blot tilladelse til at fire-femdobles den tunge trafik, men – godt skjult - også tilladelse til at fordobles 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 skærpente 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 døgnet.

**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