

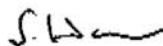
NATURKLAGENÆVNET
SEKRETARIATET

Frederiksborggade 15, 1360 København K.
Tlf.: 3395 5700
Fax: 3395 5769
E-mail: nkn@nkn.dk Web: www.nkn.dk
CVR: 18210932

12. februar 2008
NKN-33-00820
salha

Herved følger Naturklagenævnets afgørelse af dags dato i sagen om regionplantillæg med tilhørende VVM-redegørelse for en udvidelse af Roskilde Lufthavn.

Med venlig hilsen



Sally Hansen
Kontorfuldmægtig

Afgørelsen er sendt til:

- Ebbe René Hjort, Hastrup Bygade 4C, Hastrup, 4621 Gadstrup
- Jane Guldberg og Steen Laursen, Akacievej 13, Fløng, 2640 Hedehusene
- Grundejerforeningen Trylleskoven v/formand Else Bastrup, Engstien 5, 2680 Solrød Strand
- Kim Knudsholt, Fruervej 51, 4621 Gadstrup
- Erik S. Jensen, Naturparken 1, 4000 Roskilde
- Rasmus Hjerrild, Lønbjergparken 7, Vindinge, 4000 Roskilde
- Danmarks Naturfredningsforening, Masnedøgade 20, 2100 København Ø
- Solrød Kommune, Sekretariatet, Att.: Lotte Kjær/Anne Lise Johansen, Solrød Center 1, 2680 Solrød Strand
- I/S Hedeland, Maglehøjgårdsvej 6 A, 2640 Hedehusene
- June Bach Pedersen, Fruervej 40, 4621 Gadstrup
- Torben Steen Hansen, Nylandsvej 40 B, 2690 Karlslunde
- Kenn Lindholm, Kildebakkevej 7, 2690 Karlslunde
- Bodil Nissen, Grønnegade 19, 4621 Gadstrup
- Knud Erik Klint, Nakskovvej 7, 4000 Roskilde
- Miljøcenter Roskilde, Ny Østergade 7-11, 4000 Roskilde

- Roskilde Kommune, 0899 Kommuneservice
- Københavns Lufthavne A/S, Lufthavnsboulevarden 6, Postboks 74, 2770 Kastrup
- J. Nissen, Almindegården, Darup, 4000 Roskilde
- Høje Taastrup Kommune, Bygaden 2, 2630 Taastrup
- Greve Kommune, Rådhusolmen 10, 2670 Greve
- Miljøklagenævnet, Frederiksborggade 15, 1360 København K
- By- og Landskabsstyrelsen, Att.: Bo Christiansen, Haraldsgade 53, 2100 København Ø
- By- og Landskabsstyrelsen, Att.: Gert Johansen, Haraldsgade 53, 2100 København Ø
- By- og Landskabsstyrelsen, Att.: Anne Maric Madsen, Haraldsgade 53, 2100 København Ø

12 FEB. 2008

J.nr.: NKN-33-00820

ssc/tutbi

Afgørelse
i sagen om regionplantillæg med tilhørende VVM-redegørelse for en
udvidelse af Roskilde Lufthavn

Hovedstadens Udviklingsråd (HUR) har den 27. oktober 2006 vedtaget et regionplantillæg med tilhørende VVM-redegørelse for en udvidelse af Roskilde Lufthavn og efterfølgende annonceret afgørelsen. Roskilde Amt har den 14. november 2006 truffet afgørelse om miljøgodkendelsen for samme anlæg. Denne afgørelse er påklaget til Miljøklagenævnet.

Afgørelsen om regionplantillæg med tilhørende VVM-redegørelse og miljøvurderingen af planen er påklaget til Naturklagenævnet ved 15 forskellige klager af en række omboende, to lokale foreninger (Stop Støjen og Grundejerforeningen Trylleskoven), I/S Hedeland, Danmarks Naturfredningsforening og en fælles klage fra Greve, Høje-Tåstrup, Ramsøe og Solrød Kommuner.

Den nuværende trafik i Roskilde Lufthavn består især af mindre fly, herunder skole-, taxa-, fragt-, ambulance-, forretnings-, privat- og sportsfly. I 2002 var der ikke rutefly af betydning i lufthavnen, men der var næsten 100.000 operationer med mindre fly, et antal som har været stabilt siden 1990.

I forbindelse med at Kastrup Lufthavn er blevet systematisk omlagt og ombygget, finder Københavns Lufthavne ikke, at der er et aktuelt behov for at bruge andre lufthavne som aflastning for Kastrup Lufthavn. Men behovet kan opstå, og derfor har der været et regionalt ønske om at få vurderet konsekvenserne af en øget brug af Roskilde Lufthavn. HUR har i samarbejde med Roskilde Amt, Statens Luftfartsvæsen og Københavns Lufthavne udarbejdet regionplantillægget med tilhørende VVM-redegørelse for udvidelsen.

Det fremgår ikke af VVM-redegørelsen, hvilken bestemmelse i samlebekendtgørelsen redegørelsen udarbejdet i henhold til. En udvidelse af Roskilde Lufthavn som beskrevet i redegørelsen kan både være omfattet af samlebekendtgørelsens bilag 1, punkt 7a "Nyanlæg af jernbaner til fjerntrafik samt lufthavne med start- og landingsbane på mindst 2.100 m" og af bilag 1, punkt 7b "Flyve-

pladser, hvis støjkonsekvensområder medfører væsentlige støjgener i områder, der er bebygget, udlagt til boligformål eller anden støjfølsom anvendelse”.

Sagens forhistorie

Naturklagenævnet har i december 1997 behandlet en klagesag om udvidelse af lufthavnen, hvilket er beskrevet i Naturklagenævnet Orienterer nr. 158 (NKO 158). Heraf fremgår bl.a.:

Roskilde Amt traf i forbindelse med vedtagelsen af tillæg nr. 1 til eksisterende miljøgodkendelse af Københavns Lufthavn, Roskilde (Tune Lufthavn) afgørelse om, at der ikke krævedes tilvejebragt et regionplantillæg med tilhørende VVM-redegørelse. Lufthavnen var med en miljøgodkendelse fra 1992 godkendt til et maksimalt årligt antal operationer på 200.000, heraf 25.000 operationer med fly med maksimal startvægt på over 10 tons. Som vilkår for miljøgodkendelsen var fastsat, at en forøgelse af bl.a. det årlige operationstal for disse flytyper i forhold til niveauet for 1989-1991 ville forudsætte tilladelse fra godkendelsesmyndigheden med henblik på fastsættelse af eventuelle supplerende vilkår. Dette førte til amtets vedtagelse af tillæg nr. 1. Lufthavnen havde på tidspunktet for vedtagelsen af tillæg nr. 1 i alt 121.000 årlige operationer. I perioden 1989-1991 var det samlede antal operationer med fly med maksimal startvægt over 10 tons 6.387 eller 2.662 operationer årligt. Den nye godkendelse (tillæg nr. 1) åbnede mulighed for i alt 143.000 årlige operationer, nemlig de nuværende 121.000 tillagt stigningen fra 2.662 op til 25.000 operationer med de pågældende flytyper. I forbindelse med udvidelsen af aktiviteterne skulle den ene af de to start- og landingsbaner forlænges med 300 m fra 1.500 m til 1.800 m. Roskilde Amt anførte om VVM-spørgsmålet, at forlængelsen af den ene start- og landingsbane ikke var omfattet af samlebekendtgørelsens bilag 1, nr. 7, der omhandler anlæg af lufthavne med start- og landingsbane på 2.100 m og derover. I forhold til samlebekendtgørelsens bilag 1, nr. 12, hvorefter der kræves VVM for flyvepladser, hvis støjkonsekvensområder medfører væsentlige støjgener i områder, der er bebygget, udlagt til boligformål eller anden støjfølsom anvendelse fandt amtet, at støjbelastningen måtte ses i forhold til de godkendte 200.000 årlige operationer og ikke i forhold til det faktisk eksisterende antal operationer. Således var en VVM-vurdering alene påkrævet, hvis baneforlængelsen ville medføre væsentlige forøgelser af støjniveauet. Der var herefter gennemført beregninger med henholdsvis 200.000 operationer med baneforlængelse og 200.000 operationer uden baneforlængelse. Beregningerne viste, at baneforlængelsen ville have ubetydelig indflydelse på støjbelastningen ved lufthavnens omgivelser, ligesom støjen med udvidelsen ville blive mindre end beregnet ved de 200.000 operationer. Udvidelsen var derfor ifølge amtet ikke VVM-pligtig. Klagerne gjorde navnlig gældende, at der både før og efter udvidelsen var en samlet banelængde på over 2.100 m, hvorfor der allerede af denne grund skulle ske VVM-vurdering. Det var desuden opfattelsen, at vurderingen af, om der ville være tale om væsentligt øgede støjgener, måtte ske i forhold til det faktisk eksisterende antal operationer.

NKN udtalte enstemmigt: "Forlængelsen af den ene start- og landingsbane op til 1.800 m udløser ikke i sig selv VVM-pligt. Bestemmelsen i samlebekendtgørelsens bilag 1, nr. 7, må forstås således, at det er den enkelte start- og landingsbane, der skal være over 2.100 m, og ikke det samlede baneanlæg, hvilket tillige er i overensstemmelse med direktivteksten, der omhandler "lufthavne med en start- og landingsbane på 2.100 m og derover". Afgørende for, om der kan kræves tilvejebragt et regionplantillæg med VVM-redegørelse er herefter, om udvidelsen af lufthavnen medfører væsentligt øgede støjgener for omgivelserne, jf. bilag 1, nr. 12 sammenholdt med § 3 i samlebekendtgørelsen. Roskilde Amt har ud fra Miljøstyrelsens vejledende støjgrænser for flyvepladser bedømt støjforøgelsen ved ændringen fra 200.000 operationer på 1.500 m bane til 200.000 operationer på 1.800 m bane. Der er herved taget udgangspunkt i det

ved miljøgodkendelsen tilladte niveau og set bort fra den faktiske udvidelse fra 121.000 operationer til 143.000 operationer (navnlig med tunge fly). Nævnet finder, at det afgørende for, om et projekt udløser pligt til udarbejdelse af et regionplantillæg med VVM-redegørelse er den ændring, som sker i de faktiske forhold. Der skal herefter tages udgangspunkt i det hidtidige støjniveau for i alt ca. 121.000 årlige operationer, og det afgørende bliver, om udvidelsen til i alt ca. 143.000 årlige operationer, navnlig med større og tungere fly, vil medføre væsentligt øgede støjgener i de omgivende boligområder mv. At lufthavnen har en (betinget) godkendelse efter miljøbeskyttelsesloven til 200.000 årlige operationer er således uden selvstændig betydning for afgørelsen af VVM-spørgsmålet. Roskilde Amts afgørelse af 26. juni 1997, hvorefter udvidelsen af lufthavnen og lufthavnsaktiviteterne ikke kræver et regionplantillæg med VVM-vurdering, er således truffet på et forkert grundlag. På denne baggrund ophæves afgørelsen, og sagen hjemvises til Roskilde Amt til fornyet behandling af VVM-spørgsmålet. Det bemærkes, at der udover støjkonsekvenser for omgivende boligområder også foreligger spørgsmål om forstyrrelser af nærliggende fuglebeskyttelsesområder."

Den påklagede afgørelse (regionplantillæg og VVM-redegørelse, november 2006)

For det ansøgte projekt om udvidelse af Roskilde Lufthavn blev den første offentlighedsfase gennemført fra den 7. januar til den 6. februar 2004. HUR holdt desuden et borgermøde den 2. februar 2004, hvor der blev informeret om projektet og VVM-processen. I debatperioden indkom 51 skriftlige indlæg, ligesom borgermødet gav borgere og lokalpolitikere mulighed for at komme med synspunkter. Synspunkterne handlede både om de nuværende forhold i lufthavnen og om en udvidelse af lufthavnen. HUR har på den baggrund udarbejdet en hvidbog, der sammenfatter og vurderer synspunkterne inden for følgende emneområder: Alternativer, støj, trafikale forhold, luftforurening, vand, naturområder, ulykker, flyvetekniske forhold, socioøkonomi samt andet/generelt.

HUR har efterfølgende bearbejdet de indkomne ideer, synspunkter og forslag og udarbejdet et forslag til regionplantillæg ledsaget af en VVM-redegørelse for udvidelse af Roskilde Lufthavn. Forslaget har været offentliggjort i 8 uger fra den 1. august til den 2. oktober 2006. Der blev holdt et borgermøde den 20. september 2006. De indkomne bemærkninger er resumeret og vurderet i høringsnotat af 12. oktober 2006. HUR har herefter endeligt vedtaget regionplantillægget med VVM-redegørelse den 27. oktober 2006 og annonceret afgørelsen i uge 45 samt med brev af 8. november 2006 orienteret dem, der havde fremsendt indsigelser.

Det vedtagne regionplantillæg og VVM-redegørelsen, der er samlet i et dokument, omfatter:

- Regionplantillæg (retningslinjer og redegørelse)
- Ikke-teknisk resume
- Forhistorie og forudsætninger
- Beskrivelse af Roskilde Lufthavn
- Helhedsbeskrivelse

- Miljøpåvirkninger og miljøhensyn
- Mangler (lugtgener og helbredsmæssige konsekvenser)
- Baggrundsrapporter.

Af regionplantillægget og VVM-redegørelsen fremgår bl.a.:

”1.1 Retningslinjer

Roskilde Lufthavn kan inden for det markerede areal udbygges inden for rammerne af det i VVM'en beskrevne projekt. Det vil blandt andet sige, at den øst-vestvendte startbane, der kaldes 'bane 11/29', kan forlænges til i alt 2.100 m. Der er mulighed for udvidelse af standpladskapacitet, terminalbygning, parkeringsanlæg samt afsnings- og tankningsfaciliteter. Det er en forudsætning for udbygningen, at de miljømæssige påvirkninger af omgivelserne, herunder støj fra startende og landende fly, holder sig inden for det, som er beskrevet i VVM-redegørelsen.

Støjkonsekvensområde

- I område 1 er støjniveauet $L_{DEN} > 60$ dB. I dette område kan der ikke gives tilladelse til opførelse af (spredt) bebyggelse i det åbne land.
- I område 2 er støjniveauet $L_{DEN} > 55$ dB eller støjniveauet $L_{Amax} > 80$ dB. I dette område må der ikke gives tilladelse til nye boliger. Undtaget er boliger med tilknytning til landbrugs- og skovdrift. Endvidere kan der ikke gives tilladelse til etablering af rekreative områder. Støjfølsomme institutioner må vurderes i hvert enkelt tilfælde. Industrivirksomheder samt offentlige og private institutioner, der ikke er specielt støjfølsomme, kan normalt opføres.*
- I område 3 er støjniveauet $L_{DEN} > 50$ dB. I dette område må der ikke gives tilladelse til udlæg af rekreative områder med overnatning.”

Retningslinjen er suppleret med kortbilag, der afgrænser lufthavnens område og områderne 1-3. I redegørelsen til regionplantillægget er desuden kortbilag over ændringerne i støjkonsekvensområderne 1-3, hvoraf områdeafgrænsningen, de arealer som udtages og nye arealer i støjkonsekvensområdet fremgår med hver sin signatur.

Af redegørelsen til regionplantillægget fremgår bl.a.:

Roskilde Lufthavn blev besluttet anlagt af Folketinget i 1969 og åbnet i 1974 som aflastningslufthavn for Københavns Lufthavn i Kastrup. Lufthavnen blev planlagt til 200.000 årlige operationer (starter eller landinger), hvoraf 25.000 operationer kunne være med rute-, charter- og fragtfly. Situationen i dag er, at moderne rutefly er betydelig større end de var i 1973. Baneudvidelsen vil muliggøre at flere af de fly, der i dag anvendes til international rutetrafik, kan anvende lufthavnen. Udvidelse af flyvningen vil kræve, at en del faciliteter udvides. Det er standpladskapacitet, terminalbygning, parkeringsanlæg samt afsnings- og tankningsfaciliteter. HUR har vurderet, at udvidelsen af disse faciliteter kan ske inden for den gældende kommunale planlægning.

Da lufthavnen blev anlagt, blev der udlagt et støjkonsekvensområde, som skulle sikre lufthavnens udviklingsmuligheder. I regionplanen blev fastlagt et konsekvensområde, hvor hensigten var at minimere fremtidige miljøkonflikter, idet nye boliger ikke kunne etableres indenfor den zone, hvor støjforholdene ved fuld udnyttelse af kapaciteten ville være problematiske. Det oprindelige støjkonsekvensområde blev i 1997 suppleret med et støjkonsekvensområde baseret på støjberegninger efter nyere metoder. Siden 1997 har regionplanens støjkonsekvensområde for Roskilde Lufthavn bestået af en kombination af disse to områder.

I forbindelse med udarbejdelsen af VVM-redegørelse og miljøgodkendelse er der foretaget støjberegninger af tre situationer: Den aktuelle flyvning i 2002, udvidet flyvning på det eksisterende baneanlæg og udvidet flyvning på et udvidet baneanlæg. Den ansøgte udvidelse vil give anledning til øget støjbelastning af omgivelserne i forhold til den flyvning, der kan afvikles inden for den eksisterende miljøgodkendelse og i forhold til den flyvning, der var i 2002.

Roskilde Lufthavn indgår i Regionplan 2005 med et støjkonsekvensområde. Støjkonsekvensområdet er en planlægningszone, som omfatter restriktioner afhængig af støjniveauet for fremtidig anvendelse af naboarealerne til støjfølsom anvendelse, fx boliger. Dette regionplantillæg justerer støjkonsekvensområdet af hensyn til den fremtidige udvikling i området omkring lufthavnen. Støjkonsekvensområdet tager udgangspunkt i Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier for støj fra lufthavne. De findes i 'Støj fra flyvepladser' fra 1994. Det betyder, at der på arealer, hvor den vejledende grænseværdi kan blive overskredet efter udvidelse af lufthavnen, ikke må ske nybygning af støjfølsom arealanvendelse.

Den væsentligste restriktion ved støjkonsekvensområdet i Regionplan 2005 er $L_{DEN} > 55$ dB kombineret med 'det skraverede område' fra 1973. I disse områder kan der ikke gives tilladelse til boligbyggeri. I område 2 i det fremtidige støjkonsekvensområde kan der ikke gives tilladelse til boligbyggeri. Område 2 er sammensat af $L_{DEN} > 55$ dB og $L_{Amax} > 80$ dB. Område 2 ligger helt overvejende indenfor støjkonsekvensområdet i den gældende regionplan. Det nye område er desuden væsentligt mindre, idet det samlede areal reduceres fra ca. 75 km² til ca. 40 km². Støjkonsekvensområdet i Regionplan 2005, hvor $L_{DEN} > 60$ dB, omfatter restriktioner for spredt bebyggelse i det åbne land. I det nye støjkonsekvensområde gælder samme restriktioner for område 1, hvor $L_{DEN} > 60$ dB. Det nuværende og det fremtidige område omfatter overvejende de samme arealer, men der er mindre forskelle. Arealet øges lidt fra ca. 12 km² til ca. 14 km². Støjkonsekvensområdet i Regionplan 2005, hvor $L_{DEN} > 50$ dB omfatter restriktioner for rekreative arealer med overnatning. I det nye støjkonsekvensområde gælder samme restriktioner for område 3 ($L_{DEN} > 50$ dB). Det nuværende og det fremtidige område omfatter også i høj grad de samme arealer, men der er nogle forskelle, som fremgår af redegørelseskortet. Det samlede område er i begge tilfælde ca. 101 km². Det er HURs vurdering, at det nye støjkonsekvensområde i al væsentlighed ligger indenfor regionplanens nuværende støjkonsekvensområde. Der er tale om mindre afvigelser for henholdsvis område 1 og område 3. Det er HURs vurdering, at dette er af mindre betydning for mulighederne for at udvikle områderne, end at området med restriktioner for boligbyggeri indskrænkes væsentligt.

Roskilde Amts miljøgodkendelse til udvidelse af Roskilde Lufthavn og revurdering af de eksisterende vilkår for lufthavnens drift betyder, at lufthavnen fremover reguleres på baggrund af støjbelastning frem for antal operationer. Det gælder også, hvis miljøgodkendelse til udvidelsen mod forventning bortfalder, fordi den ikke udnyttes inden tidsfristens udløb. HUR finder det hensigtsmæssigt, da en regulering efter støjbelastning til stadighed vil sikre, at støjbelastningen ligger inden for regionplanens fremtidige støjkonsekvensområde. Det maksimale støjniveau L_{Amax} indgår nu i

støjkonsekvensområdet. Det har ikke været tilfældet i den eksisterende Regionplan 2005. VVM-redegørelsen omfatter beregning af det maksimale støjniveau L_{Amax} i to situationer, med og uden fly der støjer svarende til flytypen MD87. Det er den mest støjende flytype, der indgår i beregningerne, og den støjer væsentligt mere end de fly typer, der i øvrigt forventes at operere fra Roskilde Lufthavn. MD87 indgår i SAS' flyflåde. Det er derfor nødvendigt, at MD87 kan operere fra Roskilde Lufthavn, da lufthavnen er aflastningslufthavn for Kastrup Lufthavn, hvor SAS er hovedoperatør. Fly svarende til MD87 må i natperioden udelukkende starte i tidsrummet kl. 22-23 og kl. 06-07, og maksimalt 100 operationer om året. Støjkurven for $L_{Amax} = 80$ dB, hvor fly svarende til MD87, går udover støjkonsekvensområdet i Regionplan 2005. HUR har vurderet, at denne kurve ikke skal danne udgangspunkt for det nye støjkonsekvensområde i regionplantillægget for udvidelse af Roskilde Lufthavn. Der er tale om forholdsvis få operationer, der vil give anledning til denne støjkurve.

Af det ikke-tekniske resume til VVM-redegørelsen fremgår bl.a.:

Roskilde Lufthavn i dag

Trafikken i Roskilde Lufthavn består især af mindre fly. I 2002 var der ikke rutefly af betydning i lufthavnen, men der var næsten 100.000 operationer med mindre fly, et antal som har været ganske stabilt siden 1990. Der er i dag omkring 35 ansatte i selve lufthavnen og i alt omkring 300 ansatte inden for hele lufthavnens område. Lufthavnens samlede areal er 4,5 km² og omfatter udover de lufthavnstekniske anlæg også et hangarområde, marker og flere små skovområder. Roskilde Lufthavn har to start- og landingsbaner, som krydser hinanden. Den øst-vestvendte bane (bane 11/29) er 32 meter bred og blev forlænget mod øst i 1997 til 1.799 meter. Den nord-sydvendte bane (bane 03/21) har en længde på 1.500 meter og en bredde på 32 meter, som da den blev anlagt. Banerne er udstyret med lys- og instrument landingssystemer. I tilknytning til banerne findes rulleveje, der forbinder banerne med terminal- og hangarområdet i den nordlige og nordvestlige del af lufthavnen. I manøvreområdet findes de nødvendige faciliteter til at drive en lufthavn med op til 200.000 årlige operationer. Der er kontroltårn, en forplads med standpladser til fly, et tankanlæg og en garagebygning med udstyr til blandt andet snerydning, brandslukning og græsslåning. I tilknytning til manøvreområdet er der en terminalbygning på 800 m² med havnekontor, ventefaciliteter og cafeteria samt et parkeringsanlæg til 240 biler. Hangarområdet i lufthavnens nordlige del huser flyveskoler og en række værksteder og kontorer for private virksomheder. Arealerne i hangarområdet lejes ud til brugere på åremål. Den overvejende del af bygningerne i hangarområdet ejes af brugerne, og er således opført på lejet grund.

Projektet

Københavns Lufthavne A/S ønsker mulighed for, at beflyvningen udvides som det blev planlagt, da lufthavnen blev anlagt. Det vil sige 200.000 årlige operationer, heraf 25.000 årlige operationer med rute-, charter- og fragtfly. Det er derfor nødvendigt med en udbygning af startbanen og rullevejene. I hovedforslaget forlænges startbanen til 2.100 m og de tilhørende rulleveje udvides, så de passer til den forlængede bane. Det er samtidig nødvendigt at anlægge en platform til afisning af de store fly, at udvide og forstærke belægning på flyenes standpladser samt at udvide tankanlægget. Det forventes, at antallet af passagerer stiger fra omkring 50.000 om året, som det var år 2002, op til 1.800.000. Flere fly og flere passagerer kræver flere faciliteter i lufthavnen: En større terminalbygning og flere parkeringspladser.

VVM-undersøgelserne

Der er gennemført en række miljøundersøgelser for at kunne beskrive og vurdere miljøpåvirkningerne ved udvidelse af Roskilde Lufthavn. Undersøgelserne findes i ni baggrundsrapporter inden for disse fagområder: Flystøj, terminalstøj, vejtrafik, jord og grundvand, overfladevand og spildevand, luft og klima, ressourcer og affald, 'landskab, natur, kultur og fritidsliv' samt socioøkonomi. Alle undersøgelserne omfatter tre situationer: En referencesituation, et 0-alternativ og et hovedforslag.

- **Referencesituationen:** Sådan som det er i dag, præsenteret ved data for 2002.
- **0-alternativet:** Sådan som det vil være, hvis lufthavnen udviklede sig som oprindeligt planlagt, uden en udbygning af baneanlæg. Det vil kræve en ændring af miljøgodkendelsen.
- **Hovedforslaget:** Sådan som det vil være, hvis lufthavnen byggede ud og brugte den nye miljøgodkendelse fuldt ud.

I VVM-redegørelsen er hovedforslaget vurderet i forhold til referencesituationen, og 0-alternativet og hovedforslaget er vurderet i forhold til hinanden. I den første offentlige høring blev der stillet forslag om, at Flyvestation Værløse, Kastrup Lufthavn eller Sturup Lufthavn ved Malmø anvendes som alternativ til at udvide Roskilde Lufthavn og give mulighed for international rutetrafik. Der er også stillet spørgsmål ved behovet for en udvidelse med henvisning til, at der er kapacitet i Kastrup. Flyvestation Værløse er nedlagt, og der er planlagt boligbyggeri på området. Det vurderes derfor ikke at være muligt at benytte Flyvestation Værløse til civil luftfart. Kastrup og Sturup Lufthavne har i dag international rutetrafik og kan modtage flere fly inden for de grænser, der ligger i gældende godkendelser. HUR er forpligtet til i VVM-redegørelsen at belyse og vurdere de miljømæssige konsekvenser af international rutetrafik på Roskilde Lufthavn som grundlag for en eventuel beslutning om udvidelse af lufthavnen. Kastrup og Sturup kan i den forbindelse ikke behandles som alternativer, der kan træde i stedet for en udvidelse af Roskilde Lufthavn. International rutetrafik i Roskilde Lufthavn vil i givet fald være et supplement til de muligheder, som Kastrup og Sturup har og fortsat vil have for at betjene international rutetrafik. De miljømæssige konsekvenser af disse muligheder er derfor ikke beskrevet og vurderet.

Støj: Støj fra flyene anses som regel for den mest tydelige lokale miljøpåvirkning fra lufttrafik. Det er støj, der giver anledning til de fleste klager og indsigelser fra beboere i lufthavnens nærhed. Støjbelastningen reguleres af miljøgodkendelsen i to dele - flystøj og terminalstøj. Flystøjen er den støj, der direkte er knyttet til start og landing, mens terminalstøj er støj fra de øvrige aktiviteter i lufthavnen. De to typer af støj reguleres ikke efter de samme regler.

Flystøj: Flystøj omfatter støj fra start og landinger og aktiviteter, der er direkte knyttet hertil. Flystøj beskrives ved den gennemsnitlige støjbelastning, der omfatter et døgn gennemsnit af de tre mest trafikerede måneder, der er vægtet efter flyvningens karakter og tidspunkt. Flystøj beskrives også ved maksimalniveauet, der omfatter støjen fra en overflyvning med det mest støjende fly. Maksimalniveauet beregnes kun for natten. På baggrund af støjkurverne er det muligt at tælle de boliger, hvor støjbelastningen overstiger Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier. I hovedforslaget er der 457 boliger i byområder og 83 boliger i det åbne land, i alt 540 boliger, hvor gennemsnitsstøjen overskrider grænseværdierne. I 0-alternativet er der 376 boliger i byområder og 72 boliger i det åbne land, i alt 448 boliger. Til sammenligning drejer det sig i referencesituationen om 82 boliger i byområder og 2 boliger i det åbne

land, i alt 84 boliger, hvor grænseværdien er overskredet. Det er HURs vurdering, at støj fra flyvningen omfatter de største lokale miljøpåvirkninger ved udbygning af lufthavnen. Det er derfor på dette område, at der for alvor skal ske en afvejning mellem hensynet til lufthavnens muligheder for at udvikle sig og hensynet til beboerne i de eksisterende boliger. Støjberegningerne viser, at der vil være en øget støjbelastning af omgivelserne i forhold til referencesituationen. Flere beboere i de omkringliggende områder både i byer og i det åbne land må derfor forventes at opleve større støjgener ved en udbygning af lufthavnen end i den nuværende situation. Hensynet til Roskilde Lufthavn taler for, at lufthavnen sikres mulighed for at opnå den udvikling i trafikken som blev forudsat ved lufthavnens etablering i 1973, og som siden er indgået i regionplanlægningen i form af restriktioner for udvikling af boliger og anden støjfølsom anvendelse i nærheden af lufthavnen. Det er HURs vurdering, at det projekt for udvidelse af Roskilde Lufthavn, som denne VVM omfatter, ligger indenfor det som blev forudsat ved lufthavnens etablering, og samtidig ligger inden for rammerne af den gældende regionplanlægning. Det er således HURs vurdering, at støjbelastningen er acceptabel, da de støjbelastede boliger allerede ligger inden for regionplanens støjkonsekvensområde. Den nuværende regionplans støjkonsekvensområde gav desuden mulighed for at endnu flere boliger kunne være blevet belastet med mere støj.

Terminalstøj: Terminalstøjen domineres af afprøvning af motorer. Motorafprøvninger med mindre fly foregår især i motorprøvningsgården og vil medføre en mindre overskridelse af Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier hos nærmeste naboer. Motorafprøvninger med turbopropfly, jetfly og helikoptere kan ikke foregå i motorkøringsgården og skal derfor ske i afprøvningsområdet ved 'opvarmning bane 11'. Beregninger af støjbelastningen viser, at store turbopropfly og jetfly giver anledning til den største støjbelastning af omgivelserne og vil medføre store overskridelser af Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier. Det er ikke muligt at opgøre, hvor mange boliger, der kan blive berørt af disse overskridelser. Miljøgodkendelsen sætter grænser for hvor mange motorafprøvninger, der må være om året. Dette antal ændres ikke med den nye miljøgodkendelse, men det reelle antal motorafprøvninger vil formentlig stige ved udbygning af lufthavnen. Motorafprøvning med de mest støjende fly må højst foregå 50 gange om året. Det vil sige i gennemsnit 1 motorafprøvning om ugen af 20 minutters varighed. Motorafprøvninger med de mest støjende fly skal overvejende foregå i dagtimerne. Beregningerne af støj fra motorafprøvningerne omfatter worst case for den enkelte bolig. Det betyder, at støjen i praksis ikke vil være så høj ved alle motorafprøvninger. Støjen fra APU (APU er en ekstra motor, som nogle fly benytter til at drive instrumenter, lys og varme, mens de står på standpladsen) er beregnet til at være væsentligt lavere end støjen fra motorafprøvninger. Om natten vil brug af APU give mere støj hos de nærmeste naboer end Miljøstyrelsen vejledende grænseværdier. Andre støjklender medfører ikke støj, der overskrider grænseværdierne. Det er HURs vurdering, at det væsentligste problem med terminalstøj er motorafprøvning af store turbopropfly og jetfly. I disse situationer udsættes et væsentligt antal boliger for mere støj end Miljøstyrelsens vejledende grænseværdi, også selv om opgørelsen er en worst case situation for den enkelte bolig. HUR vurderer dog, at situationen efter omstændighederne er acceptabel, da motorafprøvning af de mest støjende fly højst må foregå 50 gange om året. Støjen vil ikke være så høj hos alle naboer på én gang.

Vejtrafik: Vejtrafikken påvirkes umiddelbart af en øget beflyvning af Roskilde Lufthavn. I dag er der ca. 700 køretøjer i døgnet på Lufthavnsvej. Der vil i gennemsnit køre 3.900 til 4.300 køretøjer i døgnet i 0-alternativet og mellem 4.600 og 5.000 køretøjer i hovedforslaget. På Køgevej forventes det, at trafikken i år 2015, der er valgt som prognoseår, vil være vokset fra aktuelt 16.000 til 19.500 køretøjer i døgnet. Hertil kommer så den ekstra trafik til og

fra en udbygget Roskilde Lufthavn. Analyserne viser, at trafikken på Køgevej i så fald vokser fra de aktuelle 16.000 køretøjer i døgnet til mellem 22.900 køretøjer i døgnet i 0-alternativet og 23.500 køretøjer i døgnet i hovedforslaget. Nogle af lufthavnens brugere fra Solrød, Ishøj og Greve Kommuner vil benytte de små veje mellem lufthavnen og Køge Bugt. Den gennemførte analyse viser, at omkring 2 % af lufthavnstrafikken vil køre ad disse veje. Det svarer til en vækst på 90 til 100 køretøjer i døgnet. På Tjærebyvej er der ca. 1.500 køretøjer i døgnet. En vækst på 100 køretøjer i døgnet, svarer i dette tilfælde til en vækst i trafikken på omkring 6 %. Stigningen i trafikken vil give mere støj og luftforurening, og samtidig kan stigningen medføre problemer med afvikling af trafikken og øge barrierevirkningen. Stigningen i trafikken på Køgevej vil give mere støj langs vejen og i både 0-alternativet og hovedforslaget vil yderligere ca. 20 boliger kunne betegnes som støjbelastede. Stigningen i trafikken vil ikke medføre luftforurening over grænseværdierne. I krydset Lufthavnsvej/Køgevej kan stigningen i trafikken gøre det nødvendigt at ombygge krydset til rundkørsel eller lyssignaler. Køgevej er allerede i dag en stor barriere på grund af megen trafik med høj hastighed. Behovet for at krydse vejen for fodgængere og cyklister er dog lille. Barrierevirkningen vil derfor heller ikke i fremtiden være et alvorligt problem. Det er HURs vurdering, at stigningen i trafikken til og fra lufthavnen ikke vil medføre uacceptable miljøpåvirkninger. Køgevej er indrettet til meget trafik, og analyserne viser, at der ikke kommer en mærkbar trafikvækst på de små veje i lufthavnens opland.

Jord og grundvand: En af påvirkningerne er en mulig nedsivning af miljøfremmede stoffer i jorden og i værste fald til grundvandet. Det er først og fremmest flyene og aktiviteter på og ved banerne, der kan skabe forurening. Ud over, at der teoretisk set kan ske udslip hvor som helst, så er der en række faste steder, hvor der er særlig risiko for forurening. Det er især tankning af flybrændstof og afisning af fly, som vil kunne påvirke jord og grundvand. Tankanlægget for flybrændstof ejes ikke af Københavns Lufthavne A/S. Ved en udvidelse af beflyvningen vil mængden af brændstof, der håndteres stige. Tankanlæg indrettes og håndtering af brændstof sker efter reglerne, og forventer derfor ikke at give anledning til miljømæssige problemer. Ved udbygning af Roskilde Lufthavn etableres en afisningsplatform som kan opsamle de afisningsmidler, der umiddelbart løber af flyene. Der vil stadig ske et diffust spild af afisningsmiddel fra flyet, der dog ikke forventes at give anledning til betydende miljømæssige påvirkninger. Det er HURs vurdering, at udbygningen af Roskilde Lufthavn og den øgede trafik hverken i 0-alternativet eller i hovedforslaget vil påvirke jord- og grundvandskvaliteten væsentligt.

Overfladevand og spildevand: Hvis Roskilde Lufthavn udbygges, vil et større areal end i dag blive belagt med beton eller asfalt. Der vil derfor blive opsamlet mere regnvand. Samtidig vil flere fly og mennesker i lufthavnen give mere spildevand. Samlet set indebærer dette, at der vil være en større belastning på de systemer, der samler regnvand op, og på det der håndterer spildevandet. Skelbækken modtager alt det afledte overfladevand fra lufthavnen gennem et regnvandsbassin. Udløbet er forsynet med sandfang og olieudskillere. Vandløbet er sårbart, både i forhold til direkte forurenende stoffer og i forhold til hvor store vandmængder, der kan tilføres. Det sidste er aktuelt i forbindelse med kraftige regnskyl. Fra Skelbækken løber overfladevand gennem fuglebeskyttelsesområdet Ramsø Mose videre til Kattingesøerne og Roskilde Fjord, der er både fuglebeskyttelsesområder og habitatområder. Undersøgelserne viser, at der ikke vil ske påvirkning af Ramsø Mose, Kattingesøerne og Roskilde Fjord af udledninger fra lufthavnen. Ændringerne i belastning med næringsstoffer er meget små, og der er ikke fundet risiko for forurening med giftige stoffer. Desuden ligger de særligt beskyttede områder langt fra og nedstrøms udledningen fra lufthavnen. Spildevand afledes til Gadstrup Renseanlæg, hvorfra det udledes til Ramsø Mose og Roskilde Fjord. Det er HURs vurdering, at

aflledning af overfladevand og spildevand hverken i hovedforslaget eller 0-alternativet vil påvirke miljøet væsentligt. HUR finder det ligeledes godtgjort, at hverken overfladevandet eller spildevandet vil påvirke de særligt beskyttede områder væsentligt.

Landskabet: Landskabet omkring Roskilde Lufthavn er dannet under den sidste istid, og det er ganske fladt. Iskappen efterlod ler, sand, grus og sten. I dag er der frugtbar jord på området, overvejende moræneler med enkelte partier af mere grovkornet smeltevandsgrus. Terrænforskellen inden for lufthavnens areal er omkring 15 meter. En øget beflyvning af Roskilde Lufthavn vil præge landskabet både visuelt og støjmæssigt. De store fly vil dog forsvinde ud af landskabet kort efter start, fordi de til forskel fra de små skolefly ikke kredser rundt, men stiger stejlt op. Den nye terminalbygning og et parkeringshus vil ikke synes markant i landskabet, fordi lufthavnens hegn, beplantning og andre bygninger i området begrænser synligheden udefra. Det er HURs vurdering, at udvidelsen af lufthavnen vil medføre en meget beskeden påvirkning af landskabet i forhold til i dag i både 0-alternativet og i hovedforslaget. Den eneste forskel på de to alternativer er, at der skal anlægges en udvidet startbane i hovedforslaget.

Plante- og dyreliv: De fleste naturområder inden for og nær ved lufthavnen er småbiotoper som vandhuller, levende hegn, små beplantninger og selvgroede arealer. Ved feltundersøgelser af naturen i og omkring lufthavnen, blev der fundet 197 plantearter og 5 arter af pattedyr (ræv, hare, mosegris, vandflagermus og rådyr). Der er også fundet spidssnudet frø. Vandflagermus og spidssnudet frø er særlig beskyttet. Syd for lufthavnen ligger Ramsø Mose, Gammel Havdrup Mose og Snoldelev Mose, der er udpeget som fuglebeskyttelsesområder. Udpegningsgrundlaget for de tre moser omfatter ynglefuglene rørhøg og sortterne. Med det følger nogle særlige forpligtelser, der er omfattet i de såkaldte Natura 2000-direktiver. Flagermusene ved lufthavnen vil efter vurderingen ikke blive påvirket af den øgede flytrafik. Der sker meget sjældent kollisioner mellem fly og flagermus, formentlig på grund af flagermusenes veludviklede ekkolokaliseringssystem. Forekomsten af spidssnudede frøer ved et af lufthavnens regnvandsbassiner påvirkes ikke af en udbygning. I 0-alternativet ledes der ikke mere regnvand til bassinet. Det gør der i hovedforslaget, fordi det indeholder større banearaler og dermed mere afvanding. Men at der løber mere regnvand gennem bassinet vurderes ikke at påvirke den spidssnudede frøs levevilkår negativt. I øvrigt er der flere velegnede levesteder for arten i nærheden af regnvandsbassinet. Det er HURs vurdering, at der ikke er nogen betydelig påvirkning af fugle- og plantelivet omkring Roskilde Lufthavn som følge af en udbygning efter 0-alternativet eller hovedforslaget. Det er ligeledes HURs vurdering, at det er godtgjort, at en udbygning af lufthavnen med øget beflyvning ikke vil påvirke udpegningsgrundlaget for de nærliggende fuglebeskyttelsesområder, Ramsø Mose og Snoldelev Mose og Gammel Havdrup Mose. HUR finder, at der ikke vil ske påvirkning af bestanden af spidssnudet frø og vandflagermus på lufthavnens areal.

Kulturmiljø og fritidsliv: Egnen omkring Roskilde er et gammelt dansk kulturlandskab. I dag er det også et aktivt fritidsområde. En udvidelse af Roskilde Lufthavn kan påvirke såvel kulturmiljøet som friluftslivet. Der er kulturspor tilbage til stenalderen, og der er flere gravhøje i nærheden af Roskilde Lufthavn. Inde på selve lufthavnens område er der dog ingen fredede fortidsminder, men der er et beskyttet jorddige ved beplantningen Tjæreby Lyng. Hele egnen er rig på kulturspor, og på Roskilde Lufthavns område er der registreret 10 fundsteder. Det drejer sig om gravhøje fra stenalderen, enkeltfund fra bronzealderen og jernalderen samt en gravplads fra vikingetiden. Ved Ramsødal, Gadstrup, Salløv, Snoldelev-Hastrup og Tjæreby er der udpeget bevaringsværdige kulturmiljøer. Kirkeom-

givelserne ved Snoldelev og Tune Kirke er også udpeget som bevaringsværdige kulturmiljøer. En del af tunneldalen syd for Roskilde Lufthavn er ligeledes udpeget som kulturarvsareal. Nord for lufthavnen ligger Hedeland, som rummer mange former for organiseret fritidsliv. Sydøst for lufthavnen ligger Karlstrup-kilen, der er et lokalt friluftsområde. Rundt om lufthavnen er der regionale stier. Naturinteresserede kan besøge fuglebeskyttelsesområderne Ramsø Mose og Gammel Havdrup Mose, hvor der er opstillet udkigstårne. En udbygning af lufthavnen påvirker ikke friluftsområder eller anlæg fysisk. En stor del af Hedelandsområdet ligger inden for 50 dB grænsen i det eksisterende støjkonsekvensområde, hvor der ikke kan etableres rekreative anlæg med overnatning. Justering af støjkonsekvensområdet vil ændre på afgrænsningen. 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 flytrafik visuelt og støjmessigt. Det er ligeledes HURs vurdering, at det samme gør sig gældende for fritidslivet. Ændringerne i regionplanens støjkonsekvensområde vil kunne få mindre betydning for friluftslivet, idet afgrænsningen ændres.

Luft og klima: Luftforurening er dels udslip til luften, dels den ophobning af stoffer i luften, som kan finde sted og som påvirker luftkvaliteten. Luftforurening omfatter desuden lugt til omgivelserne. Med en øget flytrafik på Roskilde Lufthavn vokser også mængden af udstødninger fra flymotorer, både når de er i luften og på landjorden. Især de store rutefly har store motorer med et tilsvarende forbrug af brændstof. I beregningerne er der taget detaljeret højde for, hvilke flytyper som vil benytte Roskilde Lufthavn og samtidig er der regnet detaljeret på udslip fra køretøjer på jorden og fra bygningerne. Resultatet viser, at 0-alternativet skaber en smule mere udslip af stofferne kulilte og kulbrinter end hovedforslaget, medens der er klart mindre udslip af stofferne kvælstofoxider, fine partikler og kuldi-oxid i 0-alternativet end i hovedforslaget. Der er ikke foretaget nærmere undersøgelser af luftkvaliteten ved udbygning af Roskilde Lufthavn, da erfaringer fra Københavns Lufthavn i Kastrup viser, at der ikke vil være problemer med luftkvaliteten. Der kan opstå lugtgener fra drift af lufthavnen, som stammer fra uforbrændt brændstof (kulbrinter). Erfaringer viser, at de væsentligste kilder hertil vil være taxikørsel, fly der holder i kø til start og motorafprøvninger. Det er HURs vurdering, at luftforurening ikke vil udgøre en uacceptabel miljøpåvirkning. Erfaringerne fra tilsvarende flyvning fra andre lufthavne med de samme fly viser, at der ikke vil blive problemer med luftkvaliteten. Det kan ikke afvises, at lugtgenerne hos enkelte naboer forværres ved en udbygning.

Ressourcer og affald: En moderne lufthavn er en omfattende virksomhed med et stort gennemløb af mennesker, maskiner og materialer. Den forbruger ressourcer og producerer affald. Roskilde Lufthavn arbejder løbende med at reducere ressourceforbruget og affaldsdannelsen. Spildevand og affald håndteres efter gældende regler i det kommunale system. Det er HURs vurdering, at affald og ressourceforbrug ikke vil medføre væsentlige miljøpåvirkninger.

Socioøkonomi: I VVM-reglerne er der krav om, at der gennemføres en undersøgelse af socioøkonomiske effekter af miljøpåvirkningerne. Ved socioøkonomi forstås grundlaget for et områdes sociale struktur og erhvervsliv. I VVM-processens debatfase var der et udbredt ønske om, at der blev set på, hvordan en udbygning af lufthavnen i øvrigt ville påvirke de socioøkonomiske forhold generelt f.eks. i form af øget lokal vækst og flere arbejdsplader. Undersøgelserne viser, at støj vil blive den eneste væsentlige miljøpåvirkning fra en udbygning af lufthavnen. Støjpåvirkningen fra Roskilde Lufthavn er indgået i regionplanlægningen siden lufthavnen blev åbnet, hvilket også er baggrunden

for HURs vurdering af, at støjpåvirkningen er acceptabel. Dette hindrer dog ikke, at støjen af de fleste mennesker opleves som generende og kan medføre stressbetingede fysiske og psykiske reaktioner. Miljøstyrelsen har i den nationale vejstøjstrategi forsøgt at opgøre de helbredsmæssige effekter af vejtrafikstøj i Danmark. HUR vurderer, støjpåvirkningen fra Roskilde Lufthavn må forventes at medføre lignende påvirkninger, men der har ikke været grundlag for at opgøre det i VVM-undersøgelserne. En anden væsentlig påvirkning af området er restriktionerne på arealanvendelse som følge af regionplanens støjkonsekvensområder. Disse restriktioner mindskes væsentligt ved det regionplantillæg som denne VVM-redegørelse hører til. Antallet af arbejdspladser i lufthavnen forventes at stige fra omkring 35 til 700-800. Derudover vil der være afledte jobs, fordi flere rejsende f.eks. skal bruge flere taxaer og busser. Det er HURs vurdering, at der på det foreliggende grundlag ikke kan påvises væsentlige miljøafledte socio-økonomiske effekter. Det kan ikke afvises at den øgede støjpåvirkning vil medføre helbredsmæssige effekter hos enkelte omkringboende, men det er ikke muligt at sætte tal på dette forhold. Det forventes, at en udbygning af lufthavnen vil medføre en stigning i beskæftigelsen med arbejdspladser i lufthavne og afledte arbejdspladser.

Samlet vurdering: VVM-undersøgelserne viser, at den væsentligste miljøpåvirkning fra udvidelse af Roskilde Lufthavn er flystøj. Udvidelse af lufthavnen vil medføre en væsentlig stigning i antal støjbelastede boliger. Terminalstøj med afprøvning af motorer vil også medføre overskridelse af grænseværdierne for støj. Inden for de andre undersøgte områder er der ikke fundet væsentlige miljøpåvirkninger. HUR er af den opfattelse, at Københavns Lufthavne A/S kan have 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. Der har siden 1973 været restriktioner på fremtidig anvendelse af arealerne rundt om lufthavnen med henblik på at minimere fremtidige konflikter mellem lufthavnen og naboerne. På denne baggrund finder HUR det acceptabelt, at lufthavnen får tilladelse til at udvide beflyvningen af lufthavnen, selvom undersøgelserne vedrørende støj viser, at der bliver tale om en væsentlig øget støjbelastning af omgivelserne i forhold til referencesituationen. Undersøgelserne viser, at forlængelsen af den ene startbane ikke ændrer væsentligt på miljøpåvirkningen i forhold til 0-alternativet. Støjbelastning af omgivelserne bliver lidt større, men det ligger stadig indenfor regionplanens hidtil gældende støjkonsekvensområde. HUR finder derfor, at det må accepteres, at Roskilde Lufthavn kan udvide startbanen med henblik på at lufthavnen kan benyttes af større og mere tidssvarende fly.

Efter offentlighedsfasen er indsigelserne mod regionplantillægget og VVM-redegørelsen samlet i et 23 siders notat af 12. oktober 2006 "Høringsnotat 2". Notatet sammenfatter emnerne i indsigelserne og er desuden vedlagt en skematisk oversigt, der beskriver "navn" "emner" og "resumé" af indsigelserne. Det fremgår af høringsnotatet, at indsigelserne omfatter stort set alle emner i VVM-redegørelsen samt emner der ikke er beskrevet i redegørelsen. HUR har vurderet indsigelserne i forhold til emnerne: Støj (opdelt i flystøj, beregninger af flystøj, terminalstøj og samlet støj); Trafik; Jord og grundvand; Landskab; Natur; Overfladevand; Kulturmiljø og fritid (herunder Hedeland og andre rekreative områder); Luftforurening og lugt; Socioøkonomiske forhold (opdelt i 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 og Støjbekendtgørelsen.

HUR er nedlagt pr. 1. januar 2007, og har derfor ikke haft mulighed for at kommentere klagerne. Før HURs nedlæggelse blev kopi af indsigelserne, debatoplæg, forslag til regionplantillæg med VVM-redegørelse af august 2006 og det endeligt vedtagne regionplantillæg med VVM-redegørelse af november 2006 fremsendt til Naturklagenævnet. Endvidere er fremsendt de omtalte høringsnotater og baggrundsrapporter til VVM-redegørelsen, samt øvrigt materiale, som HUR har vurderet relevant for klagesagsbehandlingen.

VVM-redegørelsens beskrivelse af det alternativ, der kaldes referencesituationen, er baseret på tal for det aktuelle beflyvnings- og aktivitetsniveau i 2002. Selve VVM-redegørelsen er offentliggjort første gang i august 2006 sammen med forslaget til regionplantillæg.

Naturklagenævnet har på den baggrund anmodet Københavns Lufthavne om at oplyse, om aktiviteterne i 2002 (referencesituationen) er sammenlignelige med aktiviteterne i perioden 2003-2006. Københavns Lufthavne har fremsendt kopi af Miljørapport 2006, hvori udviklingen i aktivitetsniveauet i Roskilde Lufthavn i perioden 2002-2006 er beskrevet. Følgende oplysninger fremgår bl.a. af de forskellige oversigter i rapporten:

	2002	2003	2004	2005	2006
Flyoperationer	98.416	90.658	73.231	69.204	68.217
Passagerer	49.278	43.220	33.511	32.228	32.792
Motorafprøvninger	-	179	118	115	416

Klagerne

Regionplantillægget og VVM-redegørelsen er påklaget til Naturklagenævnet ved 15 forskellige klager af en række omboende, to lokale foreninger (Stop Støjen og Grundejerforeningen Trylleskoven), I/S Hedeland, Danmarks Naturfredningsforening og en fælles klage fra Greve, Høje-Tåstrup, Ramsø og Solrød kommuner. Sammenfattende omhandler klagerne miljøvurderingsloven og supplerende krav til VVM-redegørelsen om flere undersøgelser af en række forskellige emner og alternativer. Det fremføres, at kravene til en VVM-redegørelse på den baggrund ikke er opfyldt. Det fremsendte materiale i klagerne er ganske omfattende og er i sin helhed indgået i sagens behandling. Klagerne refereres kun i hovedtræk nedenfor.

HURs behandling af klagernes indsigelser og processen

- Offentlighedsproceduren, planlovens intentioner og det korte tidsrum til behandling af de mange indsigelser: Antallet af indsigelser er opgjort til 650 af HUR. Bag disse indsigelser står

imidlertid 2.093 indsigelser fra berørte borgere og foreninger og 11.000 underskrifter. HUR har behandlet indsigelserne i den meget korte periode fra fristens udløb den 2. oktober 2006 til den 12. oktober 2006, hvilket kun giver 7 arbejdsdage. En klager har anført, at politikerne fik høringsnotatet allerede den 9. oktober 2006. Andre klager har anført, at formanden for HUR allerede den 19. oktober 2006 offentligt har tilkendegivet (forud for vedtagelsen den 27. oktober 2006), at der ikke var kommet væsentligt nyt frem i indsigelserne. En seriøs behandling af alle indsigelserne kan ikke foretages på så kort tid. HURs behandling af indsigelserne er krænkende for borgernes retsbevidsthed, og i strid med intentionerne bag planlovens regler om inddragelse af offentligheden. Endvidere påpeges det, at der intet er ændret i regionplantillægget eller VVM-redegørelsen, hvilket understøtter synspunktet om, at HUR ikke har behandlet indsigelserne seriøst. Endelig anføres det, at HUR få dage før vedtagelsen opdagede endnu 61 indsigelser, hvilket heller ikke gav anledning til ændringer. Det findes endvidere betænkeligt, at det af tidsplanerne fremgår, at det er forudsat, at ansøger bidrager til behandlingen af indsigelserne. Det er anført, at en gengivelse af hovedemnerne i indsigelserne i et samlet notat ikke kan gøre det ud for en egentlig myndighedsbehandling, idet mange af indsigelserne er forkortede i notatet, og mange argumenter er udeladt. Naturklagenævnet opfordres til at læse indsigelserne grundigt, når HUR og Roskilde Amt tydeligvis ikke har gjort det. Der er videre anført en række betragtninger om koordineringen mellem VVM-reglerne og høringen over den fornyede miljøgodkendelse, herunder klagevejledningen til miljøgodkendelsen og den manglende henvisning til VVM-redegørelsen i udkastet til miljøgodkendelse. Integrationen mellem hensynet til miljøet, som Roskilde Amt primært har stået for, og hensynet til den offentlige planlægning, som primært har været HURs opgave, har været for dårlig i VVM-processen. Endelig er det usikkert, om alle berørte kommuner har været inddraget fra starten af processen, eller om det alene er Roskilde Kommune, som HUR har taget kontakt til forud for udsendelse af det første debatoplæg.

- Borgermøder: Det er ikke betryggende, at panelet ved borgermødet den 20. september 2006 stort set ikke var i stand til at besvare spørgsmålene fra offentligheden. Det har været umuligt at finde et referat af borgermødet.
- Manglende besvarelse af indsigelser: Det anføres, at det er i strid med forvaltningsloven, at HUR ikke har besvaret klagers indsigelser eller kvitteret for modtagelsen af indsigelserne. Borgerne fik dermed først en kvittering for modtagelsen af indsigelserne, da de med brev af 8. november 2006 blev orienteret om den endelige vedtagelse af planen.
- HURs vurderinger: Der er en klar tendens til, at de positive virkninger er overvurderede samtidig med, at man er gået let hen over de negative følger. Skadevirkningerne overstiger langt de

mulige samfundsmæssige fordele. Borgernes tillid til den offentlige forvaltning og til politikerne er stærkt svækket på grund af behandlingen af denne sag.

- Aktindsigt og støjkonsekvenser: Roskilde Amt og HUR har ikke medvirket aktivt til at fremskaffe et kort, som klager har anmodet om aktindsigt i (kort til verificering af antal boliger omfattet af området med restriktioner for boligbebyggelse). Amtet hævder, at man ikke er i besiddelse af dette kort, da det er ansøgers konsulent, der har stået for optællingen. Myndighederne bør være i besiddelse af dette kort for at kunne administrere retningslinjerne om støjkonsekvenszonerne. For den enkelte grundejer bør det ligeledes være muligt at få adgang til disse kortoplysninger. Antallet af støjramte boliger må betragtes som et helt centralt emne i denne sag.

Alternativer

- Valg af 0-alternativ og beskrivelse af referencesituationen: VVM-redegørelsens beskrivelse af 0-alternativet er vildledende for offentligheden og det forkerte udgangspunkt for politikernes beslutning om vedtagelsen af regionplantillægget. Som 0-alternativ er beskrevet, at lufthavnen oprindeligt er planlagt til 200.000 flyoperationer, heraf 25.000 med rute-, charter- og fragtfly (RCF-fly). Ifølge den gældende miljøgodkendelse fra 1992 har lufthavnen alene tilladelse til 121.000 flyoperationer, heraf 2.662 RFC-fly. Den nuværende anvendelse udgør imidlertid alene 98.629 flyoperationer, heraf 1.276 RFC-fly (referencesituationen). Det 0-alternativ der beskrives er derfor vildledende, da HUR og ansøger rettelig burde have beskrevet den nuværende arealanvendelse/referencesituationen som 0-alternativ. Klagerne finder endvidere, at den politiske behandling af regionplantillægget og VVM-redegørelsen har været påvirket af den fejlagtige opfattelse, at Københavns Lufthavne har et retskrav på at udnytte *både* den eksisterende miljøgodkendelse på 121.000 flyoperationer, selv om rammerne i denne godkendelse ikke er taget i brug senest 5 år efter at godkendelsen er meddelt, og den kapacitet på 200.000 flyoperationer, som lufthavnen oprindeligt blev planlagt til i 1973 – til trods for at ansøger ikke har en gældende miljøgodkendelse hertil. Uanset om ansøger måtte eller ikke måtte have en berettiget forventning om at kunne udnytte lufthavnens kapacitet, så skal en udvidelse stadig efterleve VVM-reglerne. Ansøger har intet retskrav på at få gennemført en udvidelse.
- Det talmæssige grundlag for alternativerne: Flere klagere har anført, at tallene, der beskriver referencesituationen, er fra 2002. Københavns Lufthavne har efterfølgende oplyst, at det faktiske aktivitetsniveau er faldet fra 98.416 flyoperationer i 2002 til 68.217 flyoperationer i 2006, hvilket efter klagerens opfattelse gør det endnu mere problematisk at beskrive referencesituationen, 0-alternativer og hovedforslaget, som det er gjort i VVM-redegørelsen. Det HUR kalder 0-alternativet, er meget langt fra den aktuelle situation før udvidelsen, og giver et forvrænget billede af situationen efter udvidelsen.

- Belysning af andre alternativer: Den manglende belysning af andre alternativer har medført, at VVM-redegørelsen alene omfatter hovedforslaget og 0-alternativet, som i realiteten er resulteret i stort set ensartede støjkonsekvensområder. Ved ikke at undersøge andre alternativer grundigere har HUR tilsidesat officialmaksimen, og dermed ikke sikret sig, at de korrekte og tilstrækkelige oplysninger var tilvejebragt forud for afgørelsen. Alternativer som udvidelse af Kastrup Lufthavn og Sturup ved Malmø burde have været undersøgt, uanset disse ligger uden for planmyndighedens lokalområde, og uanset at sidstnævnte er en konkurrent til Københavns Lufthavne. Dette har klagerne anført allerede i 2003 og 2004 i forbindelse med debatoplægget og den første offentlighedsprocedure. Det anføres også, at der er ledig kapacitet i Kastrup Lufthavn, og at Odense Lufthavn bør undersøges som alternativ, lige som muligheden for at etablere en motorafprøvningsgård for store fly med omkringliggende jordvolde bør undersøges. HUR burde have stillet krav om undersøgelse af flere alternativer, og ikke i så høj grad have tænkt på ansøgers økonomi.

Støj og lugtgener

- Støjberegninger: De faktiske flyvehøjder er ikke anvendt til beregning af støjkort. Det er meget betænkeligt, at man har valgt 50 dB som udgangspunkt for undersøgelsen af støjbelastede boliger, når grænsen for boliger normalt er 45 dB. Ved at bruge 50 dB som grænse sikres det, at langt færre boliger bliver støjramte i VVM-redegørelsen. Der mangler opgørelser over, hvor store arealer, der i driftsfasen belastes af støj inden for de forskellige støjkonsekvenszoner. Hele støjkonsekvensområdet fremgår ikke af kortene i VVM-redegørelsen. Det er uacceptabelt, at der ikke findes kort i redegørelsen, der sammenholder referencesituationen, 0-alternativet og hovedforslaget. Flere klager har skematisk angivet, hvilke øvrige støjberegninger, der burde være indeholdt i VVM-redegørelsen. Det anføres endvidere, at HUR burde have rettet henvendelse til de ca. 540 husstande, som ifølge støjberegningerne ville blive "stærk støjplagede", hvilket er svært, hvis HUR og Roskilde Amts ikke er i besiddelse af den støjkortlægning, som udpeger boligerne i støjkonsekvensområdet, jf. det ovenfor omtalte under aktindsigt og støjkonsekvenser. Det er problematisk, at lufthavnen alene reguleres af støjkrav, og ikke af krav til antal årlige operationer.
- Særligt støjende fly: Det er urimeligt og i strid med hensyn til natur og befolkning, at der tillades fri beflyvning med støjende fly fra kl. 7-22. Der er intet til hinder for, at der alene flyves med de meget støjende MD87 fly hele tiden, til trods for at beregningerne er baseret på "forventet gennemsnitsstøj". Konsekvenserne af helt at forbyde flyvning med disse flytyper burde ligeledes have været undersøgt i forhold til reduktion af støj. Naturklagenævnet må sikre, at støjen ikke løber løbsk i området, og at de fastsatte krav om antal flyoperationer overholdes.

Nogle klagerer anfører, at den mest støjende flytype ikke er inddraget i VVM-redegørelsens beregninger.

- Flyveje: Det er betænkeligt, at beregningerne er baseret på de nuværende flyveje, da der næsten ingen beflyvning er med store fly i dag. Andre flyveje burde undersøges for at begrænse antallet af støjramte boliger. Der henvises til, at der i Billund Lufthavn er stillet krav om bestemte retninger for indflyvning og landing for at begrænse støjpåvirkningen af boliger. Det bør endvidere undersøges, om opsætning af støjvolde vil give nogen effekt for de berørte boliger.
- Ændring af støjkonsekvensområde i regionplanen: Det er ikke korrekt, når HUR hævder, at udvidelsen af lufthavnen kan ske inden for den oprindeligt planlagte ramme for støj. Der er betydelige forskelle på det oprindeligt planlagte i 1969/1974, den godkendte ramme fra 1992 og den miljøgodkendelse, som ønskes i 2006 både for så vidt angår landingsbanens længde, antallet af store fly og vægtgrænser for samme såvel som helikopterflyvning. Med regionplantillægget omdefinieres støjkonsekvensområderne for Roskilde Lufthavn, hvilket også er sket i 1992. Belysningen af konsekvenserne for de boliger, der er udtaget af regionplanens tidligere støjkonsekvensområde er mangelfuld. Det nye støjkonsekvensområde er beregnet uden at medtage den maksimale støj om dagen, og uden at opgøre, hvor mange "ikke tidligere omfattede boliger", der nu er omfattet af støjkonsekvensområdet. Det fremgår, at det nye støjkonsekvensområde med restriktioner for boligbebyggelse er væsentligt mindre end det gældende område. Det samlede areal reduceres fra ca. 75 m² til 40 m², hvilket bygger på beregninger uden inddragelse af de mest støjbelastende flytyper, der tillades (MD87). Offentlige udtalelser fra både borgere og politikere antyder, at mange ikke forstår forskellen på konsekvenserne af udvidelsen af lufthavnens kapacitet. Det undrer, at landsbyen Hastrup både kan ligge uden for støjkonsekvensområdet og samtidig ligge direkte op ad den zone, hvor der vil være maksimal støj over 80 dB fra MD87 fly. En beboer i Hastrup har bl.a. oplyst ubehagelighederne ved en landing i juli 2004 med et 1 motors propelfly, der i det konkrete tilfælde ifølge Statens Luftfartsvæsen skete i en højde af 150 m over Hastrup. Det fremgår, at landsbyen ikke er pålagt overflyvningsrestriktioner, og landingen derfor ikke var i strid med bestemmelser i luftfartslovgivningen.
- Kumulation med andre støjklager: HURs argument, om at det er vanskeligt at sammenregne støj fra forskellige kilder, holder ikke. Omfanget af støj fra anden transport (biler, tog, motorcrossbaner, køretekniske anlæg, skydebane m.v.) omkring Roskilde burde inddrages, herunder også behov for udvidelse af eksisterende veje, hvis lufthavnens kapacitet udvides.
- Lugtgener: Der mangler undersøgelser af lugtgener. HUR henviser blot til, at dette ikke er et kendt problem for omboende ved Kastrup Lufthavn, hvor start og landinger jo som bekendt foregår over vand. Forholdene kan ikke sammenlignes med Roskilde Lufthavn. Samtidig vil

HUR ikke afvise, at lugtgener kan være et problem, og HUR vil heller ikke undersøge det nærmere.

Påvirkning af luft, klimatiske forhold, jord samt grundvand og overfladevand

- Luft: Luftforurening i form af partikelforurening er ikke undersøgt grundigt nok. Det er ikke undersøgt, hvad den øgede beflyvning medfører af udslip af NO_x, CO₂, kulbrinte og partikler i øvrigt.
- Grundvand og overfladevand: På grund af den tidligere råstofindvinding i store dele af Hedeland er grundvandsressourcerne yderst sårbare. Der er ikke taget tilstrækkeligt hensyn til sikring af grundvandsressourcerne i forbindelse med udvidelsen af lufthavnen eller til spild af/uheld med grundvandsforurenende stoffer. Det anføres, at udledningen af miljøfremmede stoffer i overfladevand fra befæstede arealer vil stige markant med saltning og tankning samt afisning. Nedfald af luftbårne luftstoffer fra fly emissioner vil ligeledes forurene overfladevand. En mulig negativ påvirkning af Skelbækken med giftstoffer fra lufthavnens område burde ligeledes være undersøgt. Der anføres herudover en række forhold i relation til overholdelse af miljøgodkendelse og miljøbeskyttelsesloven.
- Grundvand og jordbund: Lerlaget under lufthavnen er kun halvt så tykt som forudsat i den grundvandsmodel, som er anvendt. Roskilde Amt indrømmer i sine kommentarer til indsigelserne fra offentlighedsfasen, at den geologiske model ikke tager hensyn til evt. sprækker og forkastninger, selv om amtet er bekendt med deres tilstedeværelse. Amtet medgiver, at modellen ikke er detaljeret nok til at give en vurdering af grundvandets sårbarhed i området, men at dette heller ikke har været hensigten. Formålet med baggrundsrapporten har alene været at gennemføre en overslagsberegning af strømningsforholdene i området. Klager påpeger, at baggrundsrapporten angiver risiko- og sårbarhedsvurdering for jord og grundvand som formål. Det er uvederhæftigt at ændre formålet med baggrundsrapporten, efter at undersøgelsen er lavet.

Påvirkning af landskab, natur og rekreative interesser

- Natur: Der ligger i kort afstand af lufthavnen to fuglebeskyttelsesområder (Natura 2000-områder). Det burde være dokumenteret bedre, at der ikke vil ske en negativ påvirkning af disse områder, der kræver særlig beskyttelse. Beliggenheden af Roskilde Fjord, Ramsø Mose, Gammel Havdrup Mose og Snoldelev Mose inden for en afstand af 13 km af lufthavnen er ikke foreneligt med en udvidelse af lufthavnen. Der mangler udover påvirkningen af fuglene også undersøgelser af konsekvenserne for flora, planlagte skovrejsninger og jordbrugerne, når der

kommer en øget forurening med udstødning fra lufttrafik. Der henvises i øvrigt til miljømålslovens bestemmelser om forvaltning af de internationale naturbeskyttelsesområder.

- Landskab: Der mangler grundigere undersøgelser/beskrivelse af påvirkningen af den landskabelige oplevelse, særligt i forhold til de rekreative interesser. Der burde være udarbejdet flere visualiseringer af landskabspåvirkningen og af de omkringliggende boliger, herunder hvordan det opleves tæt på boligerne, når disse overflyves af de forskellige flytyper.
- Rekreative interesser: Retningslinjen for område 2 betyder, at der ikke kan gives tilladelse til etablering af rekreative områder, hvilket er i strid med arbejdet på Hedeland, idet en lokalplan for udlæg af de tidligere råstofvindingsområder til offentlige formål og rekreative interesser vil være i strid med regionplanlægningen. Retningslinjen er i strid med de øvrige retningslinjer i Regionplan 2005 for det rekreative område Hedeland.

Socioøkonomiske og helbredsmæssige konsekvenser

- Socioøkonomiske konsekvenser: Oplysninger om antal af forventede arbejdspladser er mangelfulde og udokumenterede, da der ikke vil blive tale om så mange rute- og fragtflyvninger. Erfaringsmæssigt er det disse flytyper, der skaber arbejdspladser. Det maksimale antal arbejdspladser vil givetvis være lavere end beskrevet, og det er kritisabelt, at ansøger først er fremkommet med disse oplysninger 2 uger efter behandlingen i HUR. Udsigten til et stort antal arbejdspladser (regionalt/lokalt) har uden tvivl haft indflydelse på den politiske behandling af sagen. Selv ved en realisering af det meget optimistiske bud på nye arbejdspladser opvejer det ikke de tusind støjramte boliger, som udvidelsen medfører. Udvidelsen vil endvidere medføre et betydeligt fald i huspriserne i området. De betydelige økonomiske konsekvenser for omkringliggende boligejere er kun overfladisk behandlet.
- Helbredsmæssige konsekvenser: Disse burde være undersøgt bedre. Der henvises bl.a. til, at det af HURs høringsnotat af 12. oktober 2006 også fremgår, at en forøgelse af støjen med 5 dB over 51 dB forøger risikoen for hjertekarsygdomme med 9 %, hvilket er en meget alvorlig følgevirkning. Det ønskes ligeledes undersøgt, hvordan det påvirker mennesker, at man "veksler" små, hyppige støjbidrag til færre, større støjbidrag. Der anføres også en række betragtninger om tilsynet med den eksisterende beflyvning af Roskilde Lufthavn og flystøjs negative påvirkning af menneskers levevilkår.

Øvrige emner (VVM-redegørelsen)

- Det har ikke været Folketingets oprindelige hensigt med Roskilde Lufthavn, at den skulle beflyves med så store fly. Lufthavnen er tænkt som et supplement til Kastrup Lufthavn, og er fortrinsvis til trafik med mindre fly.

- Materielle goder og kulturarv er ikke undersøgt tilstrækkeligt.
- Det er besynderligt, at HUR ikke beskriver de mangler, som HUR er klar over findes ved VVM-redegørelsen. Eksempelvis burde også ambulanceflyvninger, redningshelikoptere, flyvning for rigspolitichefen, eftersøgnings- og redningsmissioner, miljø- og overvågningsflyvninger m.v. inddrages. Risikofyldte produktionsprocesser og sandsynlighed for uheld (flysikkerhed og terrorberedskab) burde ligeledes have været inddraget.
- Forventede udvidelser af tankanlæg, værksteder og hangarer er holdt uden for VVM-redegørelsen.
- Brug af renere teknologi (BAT) overvejes ikke i VVM-redegørelsen.
- Bygherres konsulent har stået for udarbejdelsen af baggrundsrapporterne, men er ikke kontak-
tet med henblik på at få be- eller afkræftet nogle af de påstande, som er fremkommet i indsigel-
serne til regionplantillægget og VVM-redegørelsen. Andre klager finder det betænkeligt, at
bygherre er inddraget i VVM-processen.
- En klager finder det betænkeligt, at HUR i november 2006 er gået i gang med at fremsende
dokumenter til Naturklagenævnet – frem for at vente på, hvad nævnet efterspørger i forbindel-
se med klagesagsbehandlingen.

Miljøvurderingsloven

- Nogle klagere har anført, at en miljørapport, som udarbejdes i henhold til miljøvurderingslo-
ven, skal indeholde de oplysninger, der er nævnt i lovens bilag 1, hvilket bl.a. er den sandsyn-
lige indvirkning på miljøet, herunder spørgsmål omkring påvirkning af jordbund, overflade-
vande og grundvand. Regionplantillægget og VVM-redegørelsen lever ikke op til miljøvurde-
ringslovens krav om indhold, herunder bl.a. i forhold til bilag 1.
- En klager har med henvisning til ca. 75 indsigelser mod VVM-redegørelsen henvist til miljø-
vurderingslovens krav i § 7, stk. 2, om indholdet af miljørapporten. Det er klagers opfattelse, at
de mange indholdsmæssige mangler i miljørapporten diskvalificerer denne som beslutnings-
grundlag. Ovenfor er manglerne ved indholdet af VVM-redegørelsen gengivet fra mange af
klagerne.

Miljøvurderingsloven er ikke omtalt i regionplantillægget eller VVM-redegørelsen.

Flere af klagerne har anmodet om, at klagerne tillægges opsættende virkning. Under henvisning til
at en umiddelbart realisering af det ansøgte projekt om udvidelse af Roskilde Lufthavn ikke er nært

forestående, har Naturklagenævnet ikke fundet anledning til at træffe delafgørelse om dette spørgsmål, hvilket er meddelt klagerne.

Alle klager har haft mulighed for at komme med supplerende oplysninger og indlæg, hvilket flere af klagerne har benyttet sig af. Klagerne fastholdes og uddybes for så vidt angår de ovenstående emner. For at få et samlet overblik over emnerne i klagerne er beskrivelsen af såvel oprindelige klager som efterfølgende indlæg beskrevet under ét i ovenstående sagsfremstilling.

Naturklagenævnets afgørelse

I sagens behandling har deltaget alle Naturklagenævnets 10 medlemmer: Lars Busck (formand), Ole Pilgaard Andersen, Marie-Louise Andreassen, Kaj Møldrup Christensen, Leif Hermann, Mogens Mikkelsen, Anders Stenild, Inger Støjberg, Poul Søgaard og Jens Vibjerg.

Spørgsmål om fortolkning af og tilsyn med den eksisterende miljøgodkendelse, miljøbeskyttelsesloven med tilhørende bekendtgørelser og vandløbslovgivningen er ikke omfattet af klageadgangen til Naturklagenævnet.

Rammerne for hvad der kan reguleres via regionplanlægningen er fastlagt i planloven. Efter planlovens § 58, stk. 1, nr. 4, kan der alene klages til Naturklagenævnet over retlige spørgsmål i forbindelse med HURs afgørelser efter planloven. Det er et retligt spørgsmål, om HUR har overholdt planlovens bestemmelser om vedtagelse af det pågældende regionplantillæg, herunder om VVM-redegørelsen opfylder mindstekravene i samlebekendtgørelsen, som nu er erstattet af bekendtgørelse nr. 1335 af 6. december 2006 om supplerende regler i medfør af lov om planlægning (VVM-bekendtgørelsen). Det er ligeledes et retligt spørgsmål, om planvedtagelsen er omfattet af miljøvurderingsloven.

I forbindelse med kommunalreformen og amternes/HURs nedlæggelse pr. 1. januar 2007 er alle gældende regionplaner blevet tillagt virkning som landsplandirektiver, jf. planlovens § 3. Ophævelse af regionplanretningslinjer kan ske ved kommuneplanlægning med miljøministerens godkendelse.

Naturklagenævnets kompetence omfatter en prøvelse af de retlige spørgsmål i sagen, hvilket kan føre til, at HURs afgørelse opretholdes eller at afgørelsen underkendes og ophæves som følge af væsentlige retlige mangler ved afgørelsen eller den forudgående planproces. Naturklagenævnet har derimod ikke bemyndigelse til at ophæve regionplanretningslinjer alene med den begrundelse, at den gennemførte planlægning synes uhensigtsmæssig i forhold til klagerens interesser eller p.t. er

uaktuel for ansøgeren/grundejer. Denne kompetence tilkommer alene planmyndighederne, som i dette tilfælde er miljøministeren, Miljøcenter Roskilde og Roskilde Kommune.

I planlovgivningen – og bagvedliggende direktiver – sondres der mellem miljøkonsekvensvurdering af ”*anlæg*” (VVM-reglerne) og ”*planer og programmer*” (miljøvurderingsloven). Sondringen sker bl.a. fordi, der ikke altid er tidsmæssigt sammenfald mellem en given planlægning for et afgrænset område og den efterfølgende realisering af planlægningen via konkrete anlægsprojekter.

Miljøvurderingsloven og VVM-reglerne fastlægger ikke i sig selv grænser for, hvad myndighederne kan beslutte af politiske, økonomiske eller andre grunde, men stiller alene krav til grundlaget for beslutningerne og til fremgangsmåden ved udarbejdelsen af beslutningsgrundlaget, herunder inddragelse af offentligheden. Begrænsninger i mulighederne for at gennemføre planlægningen følger af anden lovgivning.

Der er efter miljøvurderingsloven, VVM-reglerne eller planloven i øvrigt ikke pligt til at imødekomme indsigelser fra berørte borgere m.v.

Miljøvurderingsloven

Hovedparten af klagerne handler om regionplantillægget og VVM-redegørelsen, som gengivet ovenfor. Enkelte af klagerne har imidlertid anført, at VVM-redegørelsen ikke er i overensstemmelse med miljøvurderingslovens krav til en miljørapport eller at VVM-redegørelsen ikke lever op til kravene til en miljørapport.

I henhold til § 16 i lov om miljøvurdering af planer og programmer (miljøvurderingsloven) kan afgørelser efter loven påklages efter de klageregler, der er fastsat i den lovgivning, som planen eller programmet er udarbejdet i henhold til.

Efter planlovens § 58, stk. 1, nr. 4, kan der klages til Naturklagenævnet over retlige spørgsmål i forbindelse med amtsrådets/HURs udarbejdelse af en plan. Det er retlige spørgsmål, om regionplantillægget er omfattet af miljøvurderingsloven, og om HUR skulle have udarbejdet en miljøvurdering i henhold til miljøvurderingsloven.

Ifølge § 17, stk. 2, i miljøvurderingsloven kan forslag til planer og programmer færdigbehandles og vedtages uden at efterkomme lovens krav, hvis forslaget er under udarbejdelse inden den 21. juli 2004, og den endelige godkendelse eller vedtagelse sker inden den 21. juli 2006.

HUR vedtog efter en forudgående offentlighedsperiode den 27. oktober 2006 forslag til regionplantillæg med en VVM-redegørelse for udvidelse af Roskilde Lufthavn endeligt, hvilket er efter

udløb af fristerne i miljøvurderingslovens § 17, stk. 2 (overgangsbestemmelsen). Regionplantillægget for udvidelsen af Roskilde Lufthavn er derfor ikke omfattet af overgangsbestemmelserne i miljøvurderingsloven og skal således vurderes i henhold til loven.

Miljøvurderingslovens § 3, stk. 1, fastsætter hvilke planer og programmer, der skal udarbejdes en miljøvurdering for. Efter § 3, stk. 1, nr. 1, skal der udarbejdes en miljøvurdering for en række nærmere angivne planer og programmer, som er omfattet af lovens bilag 3 og 4, og efter § 3, stk. 1, nr. 2, for planer og programmer, som kan påvirke et internationalt naturbeskyttelsesområde væsentligt. Udvidelsen af Roskilde Lufthavn er omfattet af lovens § 3, stk. 1, nr. 1, bilag 3 punkt 7a ”Nyanlæg til jernbanetrafik samt lufthavne med en start- og landingsbane på mindst 2.100 m”.

Af miljøvurderingsloven fremgår bl.a. om udarbejdelse af en miljøvurdering:

§ 6. Miljøvurderingen skal gennemføres under udarbejdelsen af planen eller programmet, og inden der træffes beslutning om den endelige godkendelse eller vedtagelse.

§ 7. Ved udarbejdelse af en miljøvurdering skal myndigheden sørge for, at der udarbejdes en miljørapport, hvori den sandsynlige væsentlige indvirkning på miljøet af planens eller programmets gennemførelse og rimelige alternativer fastlægges, beskrives og vurderes. Miljørapporten kan være en del af redegørelsen for planens eller programmets forudsætninger. *Stk. 2.* Miljørapporten skal indeholde de oplysninger, der er nævnt i bilag 1. Miljørapporten skal dog kun indeholde de oplysninger, som med rimelighed kan forlanges med hensyntagen til den aktuelle viden og gængse vurderingsmetoder samt til, hvor detaljeret planen eller programmet er, hvad den indeholder, og på hvilket trin i et eventuelt planhierarki planen eller programmet befinder sig. *Stk. 3.* Oplysninger om planens eller programmets indvirkning på miljøet, der tilvejebringes som følge af anden lovgivning, kan benyttes med henblik på at give de oplysninger, der er nævnt i stk. 2. *Stk. 4.* Myndigheden skal høre andre myndigheder, hvis områder berøres af forslaget til plan eller program, inden der tages stilling til, hvor omfattende og detaljerede oplysninger, der skal indgå i miljørapporten, jf. også § 12.

9. Ved den endelige godkendelse eller vedtagelse af planen eller programmet skal myndigheden tage hensyn til den miljørapport, som er udarbejdet efter § 7, herunder også til eventuelle miljøpåvirkninger, som ikke i øvrigt varetages efter den lovgivning, hvorefter planen eller programmet tilvejebringes, samt til udtalelser fra andre myndigheder og offentligheden efter § 8. *Stk. 2.* Myndigheden skal udarbejde en sammenfattende redegørelse for,

- 1) hvordan miljøhensyn er integreret i planen eller programmet, og hvordan miljørapporten og de udtalelser, der er indkommet i offentlighedsfasen, er taget i betragtning,
- 2) hvorfor den vedtagne plan er valgt på baggrund af de rimelige alternativer, der også har været behandlet, og
- 3) hvorledes myndigheden vil overvåge de væsentlige miljøpåvirkninger af planen eller programmet.

§ 11. Myndigheden skal overvåge de væsentlige miljøpåvirkninger af planens eller programmets gennemførelse.

Om forholdet mellem VVM-reglerne og miljøvurderingsloven bemærkes i øvrigt, at det ved artikel 11, stk. 2, i direktiv 2001/42 om vurdering af bestemte planer og programmer indvirkning er forudsat, at der skal foretages vurdering efter flere regelsæt. Efter forarbejderne til miljøvurderingsloven var der nogen uklarhed om, hvorvidt der selvstændigt skulle foretages miljøvurdering efter

loven ved plantillæg med tilhørende VVM-redegørelse. Dette er efterfølgende præciseret i ”Vejledning om miljøvurdering af planer og programmer, juni 2006” fra Miljøministeriet, Skov- og Naturstyrelsen. Af vejledningen fremgår bl.a.:

”Regionplantillæg (fra 1. januar 2007 kommuneplantillæg) for VVM-pligtige anlæg – de såkaldte VVM-tillæg – udgør i den sammenhæng en særlig plantype. Det skyldes, at der for disse regionplantillæg altid vil blive foretaget en miljøvurdering af det konkrete projekt i henhold til VVM-reglerne. Disse plantillæg vil i de tilfælde, hvor plantillægget også indebærer en ændring af den eksisterende regionplan og i fremtiden kommuneplan også være omfattet af lov om miljøvurdering af planer og programmer.

VVM-myndigheden vil således i hvert enkelt tilfælde skulle tage stilling til om planforslaget omfattes af reglerne om miljøvurdering af planer og programmer. VVM-myndighedens beslutning om, hvorvidt planforslaget er omfattet af lov om miljøvurdering og begrundelse for trufne beslutning, bør fremgå af planens redegørelse.

Imidlertid vil den miljøvurdering, der følger af VVM-reglerne som regel kunne tilgodese kravene til miljøvurdering af plantillægget i henhold til lov om miljøvurdering. Der er dog nogle få ekstra elementer i lovens procedure, som i givet fald skal medtages i planprocessen. Dette gælder høringen af berørte myndigheder i forbindelse med fastlæggelsen af undersøgelsesindholdet, som ikke umiddelbart er opfyldt med VVM-reglernes idfase. Således vil der skulle ske direkte henvendelse til berørte myndigheder som led i idfasen for at sikre lovens opfyldelse. Tilsvarende vil der skulle tilvejebringes et overvågningsprogram. Dette uddybes yderligere i kapitel IV. Endvidere skal kravet om udarbejdelse af en sammenfattende redegørelse også tilgodeses.”

Naturklagenævnet er enig i, at en miljøvurdering derfor godt kan bestå af en tidligere offentliggjort VVM-redegørelse suppleret med de særlige krav, der stilles efter miljøvurderingsloven.

Miljøvurderingsloven, herunder reglerne om udarbejdelse af en miljørapport, den sammenfattende redegørelse og et overvågningsprogram er ikke omtalt i regionplantillægget om udvidelse af Roskilde Lufthavn eller den tilhørende VVM-redegørelse. Heller ikke forpligtelsen til at høre andre myndigheder, hvis områder berøres af forslaget til plan eller program, inden der tages stilling til, hvor omfattende og detaljerede oplysninger, der skal indgå i miljørapporten, er omtalt.

Da regionplantillægget er omfattet af miljøvurderingsloven, skulle kravene i denne lov være opfyldt udover de krav, der følger af planloven og VVM-reglerne. Det drejer sig særligt om høringskravet efter lovens § 7, stk. 4, samt kravet om udarbejdelse af en sammenfattende redegørelse, herunder fastlæggelsen af et overvågningsprogram, jf. § 9, stk. 2, og § 11. Det bemærkes for en ordens skyld, at undtagelsesbestemmelsen i § 3, stk. 2, ikke kan antages at finde anvendelse.

Naturklagenævnet finder, at denne manglende iagttagelse af miljøvurderingslovens bestemmelser er en klar retlig mangel ved tilvejebringelsen af regionplantillægget for udvidelsen af Roskilde Lufthavn, og at manglen må anses som væsentlig.

Naturklagenævnet ophæver på den baggrund HURs afgørelse af 27. oktober 2006 om vedtagelse af regionplantillægget med VVM-redegørelsen for en udvidelse af Roskilde Lufthavn.

Sagen hjemvises til fornyet behandling nu i Miljøcenter Roskilde med henblik på at vurdere, om den påtænkte udvidelse forudsætter tilvejebringelse af kommuneplantillæg i mere end to kommuner, jf. § 11, stk. 3, nr. 2, i VVM-bekendtgørelsen. Hvis udvidelsen ikke forudsætter tilvejebringelse af kommuneplantillæg i mere end to kommuner, er det Roskilde Kommune som VVM-myndighed, der skal behandle sagen.

Øvrige bemærkninger i forhold til VVM-reglerne

Af hensyn til det videre arbejde og de meget omfattende indlæg fra klagerne i sagen finder Naturklagenævnet det hensigtsmæssigt at oplyse om følgende:

En VVM-redegørelse skal ikke indeholde en beskrivelse af alle foreslåede alternativer men alene en oversigt over de væsentligste alternativer, som bygherren har undersøgt og en oversigt over de væsentligste alternativer og alternative placeringer, som herudover har været undersøgt af regionplanmyndigheden. Alternativer, herunder også de alternativer, der er foreslået under den forudgående offentlige debat, skal behandles mere eller mindre indgående. Omfanget heraf er ikke nærmere fastlagt i lovgivningen. Men der er ikke pligt til at udarbejde en VVM-redegørelse for alle foreslåede alternative placeringer og/eller indretninger af det ansøgte projekt. Det er tilstrækkeligt, at oversigten giver offentligheden og politikerne en mulighed for at vurdere det ønskede projekt – her hovedforslaget – i forhold til andre realistiske alternativer. Afgørende er, om der kan siges at være tilvejebragt det fornødne grundlag for en beslutning.

Nævnet finder det uhensigtsmæssigt, at den situation som normalt betegnes som 0-alternativet i VVM-redegørelsen er benævnt referencesituationen, og at beskrivelsen af 0-alternativet – i lyset af sagens forhistorie, navnlig nævnets tidligere behandling, jf. NKO 158 – faktisk er en beskrivelse af et alternativ til hovedforslaget og ikke en beskrivelse af den nuværende kapacitet og arealanvendelse i lufthavnen.

Naturklagenævnet finder i øvrigt, at det i forbindelse med en fornyet behandling af en udvidelse af Roskilde Lufthavn vil være hensigtsmæssigt at præcisere, om retningslinje 2 er i strid med de øvrige retningslinjer i Regionplan 2005 for det rekreative område Hedeland, om det fortsat er aktuelt at anvende tal for aktiviteterne i 2002, og om aktiviteterne fra de største fly fortsat ikke skal indregnes i de samlede beregninger for støjpåvirkningen af boliger. Ligesom det ses hensigtsmæssigt at myndighederne, afhængig af det konkrete projekt, på ny overvejer, om tankanlæg m.v. bør inddrages i vurderingen af de mulige miljøpåvirkninger.

Af VVM-redegørelsen fremgår bl.a., at hovedforslaget medfører, at der efter udvidelsen vil være 540 boliger, hvor grænseværdierne for gennemsnitsstøjen er overskredet. Det er HURs vurdering, at støjbelastningen er acceptabel, da alle støjbelastede boliger ligger inden for regionplanens støjkonsekvensområde. Det er Naturklagenævnets opfattelse, at en administration af regionplanretningslinjer (kommende kommuneplanretningslinjer) om støjkonsekvenszoner som i denne sag, forudsætter, at berørte borgere kan få oplyst, hvilken arealudpegning deres ejendom er omfattet af. Dette skal navnlig ses i lyset af, at retningslinjerne om støjkonsekvenszoner må forventes at blive tillagt stor betydning i den konkrete skønsmæssige afvejning af ansøgninger om tilladelser til opførelse af ny bebyggelse såvel som brugen af de

rekreative områder, idet retningslinjerne er formuleret ganske præcist. Nævnet har herved ikke truffet afgørelse om, i hvilken form disse oplysninger om arealudpegninger skal kunne udleveres til berørte ejere.

Endelig skal Naturklagenævnet henlede opmærksomheden på, at VVM-myndigheden er forpligtet til at vurdere evt. mindre ændringer af den nuværende arealanvendelse og aktivitet i lufthavnen i henhold til VVM-bekendtgørelsens regler. Der henvises til VVM bekendtgørelsens bilag 1 og bilag 2, punkt 11c og punkt 14.

På Naturklagenævnets vegne



Susanne Spangsberg

Fuldmægtig

**Afgørelsen er endelig og kan ikke indbringes for anden administrativ myndighed, jf. planlovens § 58, stk. 4.
Eventuel retssag til prøvelse af afgørelsen skal være anlagt inden 6 måneder, jf. planlovens § 62, stk. 1.**