

Indholdsfortegnelse

Høringssvar	2
Bilag 1	5
Bilag 2	7
Bilag 3	9

Høringssvar

Høringssvar til "Udkast til strategi for trafikstøj i Roskilde Kommune med tilhørende katalog over virkemidler" fra StopStøjen.

Vi vil gerne kvittere for, at Roskilde Kommune ikke længere vil tillade, at helikopterrundflyvninger sker fra kommunalt ejede arealer, og ikke mindst, at kommunen vil holde møde med Trafikstyrelsen om at reducere støj fra fly, der starter og lander i Roskilde Lufthavn. Vi vil anbefale, at møder med Trafikstyrelsen som minimum bliver en halvårligt tilbagevendende begivenhed, indtil der er opnået et markant fald i antallet af støjklager i sommerhalvåret, hvor generne er størst. Vi vil også anbefale, at myndighederne iværksætter målrettede initiativer med henblik på at afklare mulige virkemidler. Vi anbefaler at det sker uden at den primære økonomiske interessent, Roskilde Lufthavn, er tilstede. Hvis Roskilde Lufthavn alligevel skal deltage i møderne, stiller StopStøjen også gerne op som repræsentanter for den støjramte interessent, naboerne.

Her følger punkter, som StopStøjen har ønske om, at Roskilde Kommune drøfter med Trafikstyrelsen:

StopStøjen gør opmærksom på, at det kort over udbredelsen af flystøj omkring Roskilde Lufthavn, der er vist i udkastet til strategi, kun angiver en teoretisk beregnet middelværdi men ikke viser den reelle støjbelastning, der kan opleves ved konkrete boliger, som oftere end andre bliver overfløjet i forbindelse med starter, landinger og gentagne landingsrunder - sidstnævnte ikke mindst, når vejret er godt.

En særlig udfordring er, at borgerne reelt ikke ved, om en overflyvning i byer med overflyvningsforbud er ulovlig og kan påklages, fordi borgerne ikke kan vide, om der er tale om VFR- eller IFR-flyvning. Det er desuden særdeles problematisk for retsfølelsen, når reelt ulovlige overflyvninger ikke fører til større sanktioner end påtale overfor piloterne. Vi ønsker en offentlig tilgængelig statistik over klager, afgørelser og eventuelle sanktioner.

Vi ønsker tillige svar på, hvem der kontrollerer og håndhæver, at de enkelte flytyper overholder gældende støjkrav, og at jetfly ikke anvender motorreversering ved landing. Nogle fly larmer således urimeligt meget ved hhv. almindelig overflyvning og ved landing.

Støjbelastningen og forureningen over boliger kan reduceres betydeligt ved at vise hensyn og flyve med god afstand til bebyggelse. Derfor er det meget utilfredsstillende, når flyveskoler for at spare brændstof flyver på vingekanten langs bygrænsen til byer med overflyvningsforbud. Bare få hundrede meters ekstra afstand gør en meget stor positiv forskel. Det er også utilfredsstillende, at flyveledelsen dirigerer fly før og efter take-off direkte ind over Hastrup-Snoldelev. Kan og vil Trafikstyrelsen gøre noget ved det?

Ikke mindst set i lyset af klimakrisen opleves det urimeligt, at borgerne omkring Roskilde Lufthavn uden kompensation fortsat skal leve med at blive påvirket af støj og forurening fra flybrændstof fra transport, som primært tjener til piloternes/ejernes fornøjelse. StopStøjen vil derfor anbefale, at Trafikstyrelsen tager initiativ til, at der snarest muligt kommer afgift på flybrændstof, så denne miljøbelastende transportform ikke fortsætter med at blive statsligt subsidieret og dermed har en urimelig konkurrencefordel sammenholdt med fx. offentlig transport.

StopStøjen har tidligere været i dialog med Roskilde Lufthavn og Roskilde Kommune om forhold, der har betydning for støjbelastningen jf.

- Mail af 22. november 2022 til Roskilde Lufthavn v. Jesper Rasmussen cc. Roskilde Kommune v. Morten Grinderslev - **vedlagt som bilag 1.**

- Mail af 25. juni 2023 Mail af 25. juni 2023 til Roskilde Kommune, cc. Roskilde Lufthavn - **vedlagt som bilag 2.**

- Roskilde Kommunes svar i mail af 23. august 2023 - **vedlagt som bilag 3.**

Heraf fremgår yderligere forhold, som ønskes drøftes med Trafikstyrelsen.

StopStøjen har også i ovenstående korrespondance drøftet lovligheden af, at lufthavnen beflyves med fly af en størrelse, der er afhængige af baneforlængelsen. Dette har også betydning for støjbelastningen.

Hvordan vil Roskilde Kommune argumentere for, at de få linjers vurdering af støjens indvirkning på de to natura2000-områder i Roskilde Amts afgørelse af 7. september 1999 lever op til kravene i Vejledning til habitatdirektivet? Det mener StopStøjen på ingen måde, at den gør: <https://op.europa.eu/o/opportal-service/download-handler?identifier=11e4ee91-2a8a-11e9-8d04-01aa75ed71a1&format=pdf&language=en&productionSystem=cellar&part=>

Vi henviser i den forbindelse til følgende afgørelse fra EU-domstolen:

“Med henvisning til retspraksis om VVM-direktivet fastslog Domstolen, at et projekt, der er blevet godkendt i strid med pligten til at gennemføre en miljøvurdering, ikke kan anses for lovligt godkendt, selvom godkendelsen er blevet endelig.”

Link: **<https://jura.ku.dk/miljoeretlig-forskningsportal/afgoerelser-og-domme/2022/mrf-2022.193/>**

Med venlig hilsen

På vegne af StopStøjen
Torben Steen Hansen

Bilag 1

Mail af 22. november 2022 til Roskilde Lufthavn v. Jesper Rasmussen cc. Roskilde Kommune v. Morten Grinderslev

Hej Jesper

Tak for et konstruktivt møde forrige mandag. Vi vil gerne kvittere for, at Lufthavnen arbejder aktivt for åbenhed og inddragelse, for at få overblik over klagerne og for at forbedre kommunikationen. Tilsvarende er det meget positivt, at I vil følge op med et nyt borgermøde i april 2023.

Som nævnt på mødet, mener StopStøjen ikke, at Roskilde Amts afgørelse om VVM og godkendelsespligt af 7. Sept. 1999 kan bruges som legalisering af at udnytte baneforlængelsen til at flyve med fly af en størrelse, der kræver en banelængde på 1800m for at kunne operere.

Begrundelserne er:

1. At afgørelsen om, at der ikke er WVM-pligt bygger på en vurdering af baneanlægget i sig selv - uden ændret drift.
2. At Roskilde Amt i sin afgørelse om, at der ikke er godkendelsespligt bygger på ændringen i støjbilledet i et teoretisk scenarium; nemlig 200.000 operationer heraf 25.000 operationer med fly over 10 tons, uden ændring af flyveveje og med 8.000 helikopter-operationer hhv. med og uden 240m baneforlængelse. Amtet skulle have vurderet den faktiske ændring i støjbilledet fra 121.000 operationer, heraf 4.000 helikopter-operationer og 2.662 med fly over 10 tons. Man kan ikke konkludere fra det teoretiske scenarium, som Amtet gør det.
3. Afgørelsen er forældet. Den er helt tilbage fra 1999 og har ikke været udnyttet i årevis.
4. Vi oplever at flyene er mere støjende end fly, der hidtil har opereret på lufthavnen og vil derfor høre Roskilde Kommune, om man har dokumentation for, at der ikke flyves med fly, der er tungere og støjer mere end ICAO Annex 16 krav til luftfartøjer med MTOM op til 34 t?
5. Der er især i 2022 oplevet ændring af flyvevejen, så kæmpestore fly dirigeres direkte ind over Snoldelev Hastrup. Som det fremgår af miljøgodkendelsen fra 1995, forudsætter det tilladelse fra godkendelsesmyndigheden, hvis der på lufthavnen anvendes mere støjende fly (fx. tungere lastet) eller indføres fly, der følger et andet flyvemønster. I parentes bemærket mener vi heller ikke, at støj- og restriktionsområder er repræsentative for støjniveauet omkring Snoldelev, når flyveskolen flyver de samme landingsrunder tæt op ad og over bygrænsen igen og igen.
6. At metoden, hvormed man har forsøgt at lovliggøre udvidelse, må anses som salamimetoden. Det er vores indtryk, at Københavns Lufthavne A/S aktivt har medvirket til at benytte denne metode, ikke mindst fordi metoden er anvendt igen og igen til trods for at Naturklagenævnet har indskærpet, at det er den faktiske beflyvning - der skal tages afsæt i ved støjvurdering - ikke den hypotetiske ramme.

Vi ved godt, dette er sket langt før din tid, Jesper, og at det gør en forskel for dine forretningsmuligheder på lufthavnen, om du kan udnytte baneforlængelsen eller ej. Som naboer til lufthavnen må vi imidlertid forsvare vores ejendomme og livskvalitet. Udnyttelse af baneforlængelsen medfører de facto mere støjbelastning og at vores ejendomme i plan-termer bliver "uegnede til bolig med overnatning".

Staten er storaktionær i Københavns Lufthavne A/S, og mange lokalpolitikere vil gerne fremme det lokale erhvervsliv. Men man kan ikke både blæse og have mel i munden. Man må tage konsekvensen af sine beslutninger. Enten må man ekspropriere/giver erstatning til grundejerne eller også må man lade være med at øge støjbelastningen. Desuden bør restriktionsområderne tinglyses på de berørte ejendomme, så nye boligejere i området i det mindste ved, hvad de går ind til.

jf Aktstykke 164 af 12. Feb 1969 om etablering af Tune Lufthavn blev lufthavnen anlagt af sikkerhedsmæssige årsager som aflastningslufthavn for små fly op til max 30 tons. Der var ikke planlagt yderligere udvidelser. Nu er vi borgere, som uden direkte høring eller efterfølgende orientering og erstatning er blevet underlagt det seneste støjkonsekvensområde, som forringer vores muligheder for at udstykke, bebygge og - ved øget støj - rekreere os på vores ejendomme. Det kan vi naturligvis ikke være indforståede med.

Vi vil gerne på denne baggrund bede dig svare os skriftligt på, om man agter at fortsætte med at betjene store fly, der kræver anvendelse af baneforlængelsen?

Vi vil i øvrigt opfordre til, at data i egenkontrollen leveres på en form, fx. excel-ark, så det er hurtigt for både myndighed og borgere at danne sig et overblik frem for, at man selv skal taste skrevne data ind.

Vi har sendt kopi af denne mail til Roskilde Kommune v. Morten Grinderslev.

Med venlig hilsen

Kenn Lindholm og Bodil Nissen

Bilag 2

Mail af 25. juni 2023
Til Roskilde Kommune
Cc. Roskilde Lufthavn

StopStøjen har været i dialog med Roskilde Lufthavn og Roskilde Kommune om lovligheden af at betjene fly, der er så store, at de er afhængige af baneforlængelsen fra 1997.

StopStøjen fastholder, at brugen af baneforlængelsen ikke er lovlig. Der er således ikke i forbindelse med den eksisterende miljøgodkendelse - kaldet 1995-godkendelsen - foretaget en habitatvurdering efter habitatbekendtgørelsens § 6, af de to fuglebeskyttelsesområder Snoldelev og Havdrup. Borgere har konstateret øget beflyvning med store fly, som er afhængige af baneforlængelsen, og StopStøjen mener således ikke, denne trafik er lovlig.

Den 8. September 2022, hvor Roskilde Lufthavn havde inviteret naboerne til informations- og dialogmøde kom det frem, at store fly til og fra den forlængede startbane dirigeres direkte ind over Snoldelev-Hastrup. Ved den praksis vil store fly også komme væsentligt tættere på de to fuglebeskyttelsesområder og belaste områderne med støj - ikke mindst, når store fly letter og er i stigning og drej samtidigt. Det giver en ubehagelig og utryk fornemmelse i kroppen, når store fly drejer direkte ind over landsbyen i lav højde, så mon ikke det samme gør sig gældende i fuglebeskyttelsesområderne? StopStøjen vil gerne kende nødvendigheden af og begrundelsen for den praksis og dermed, hvorfor Snoldelev-Hastrup skulle underlægges 55dB-zonen og fuglebeskyttelsesområderne dermed også belastes ekstra af både støj og luftforurening fra flyene?

Det kom også frem på mødet, at flyvelederen faktisk ikke kan se byerne på sin radar. Gælder det også fuglekonsekvensområder og byer med overflyvningsforbud? I så fald er det ikke så mærkeligt, at der ikke bliver taget hensyn og fløjet udenom. Det kan til gengæld undre, hvordan Lufthavnen selv bidrager til at håndhæve og indberette overflyvningsforbud? Generelt føler befolkningen jo netop, at de er retsløse ifht. støj, fordi kommunen kun håndterer støjen på jorden og Naviair prioriterer flytrafikkens afvikling før alt andet, mens Trafikstyrelsen end ikke på egen hjemmeside formidler, hvor man kan klage - endsige tager klagerne alvorligt.

Som det fremgår af vedlagte bilag med historik, har naboer til Roskilde Lufthavn generelt følt sig dårligt behandlet og ringe beskyttet af myndighederne;

- * Fordi godkendelse af lufthavnen og trafikken på den konstant har manglet eller været forældet.

- * Fordi ordet aflastningslufthavn konsekvent bliver misbrugt i forhold til ordets betydning i lov om Roskilde Lufthavn - også af myndighederne.

- * Fordi udvidelser er sket eller søgt gennemført efter salamimetoden for at omgå VVM-reglerne

- * Samtidig har lufthavnen konsekvent i alle forsøg på udvidelse sammenlignet støj mv. ved udvidelsen med emissionerne ved fuld udnyttelse af 200.000 operationer. Men det er at omgå loven, der siger, at man skal sammenligne emissionerne ved en ansøgt udvidelse med de faktiske emissioner på ansøgningstidspunktet.

Borgerne føler, at myndighederne som burde beskytte miljøet, i højere grad beskytter virksomheden. Men det er vel ikke givet, at en aflastningslufthavn som Roskilde skal give overskud, når formålet ifølge loven er at fjerne de små fly fra Kastrup af sikkerhedshensyn?

Vi burde vel som borgere kunne forvente en fair behandling af miljøhensynet, selvom staten er storaktionær i Københavns Lufthavne a/s?

I håb om, at Roskilde Kommune, Roskilde Lufthavn og staten i fællesskab vil være så venlige hurtigst muligt at forholde sig til ovenstående og besvare vores spørgsmål, venlig hilsen

StopStøjen

Bilag 3

Fra Roskilde Kommune v. Morten Grinderslev til StopStøjen v. Bodil Nissen

Hej Bodil

Du har den 26. juni 2023 skrevet til Roskilde Kommune og Københavns Lufthavne A/S og fremført en række påstande og spørgsmål, herunder:

- 1) At brugen af baneforlængelsen er ulovlig, da der ikke er foretaget en habitatvurdering af fuglebeskyttelsesområderne.
- 2) Hvad er begrundelsen for at store fly dirigeres direkte over Snoldelev-Hastrup?
- 3) Kan flyvelederen se fuglekonskvensområder og byer med overflyvningsforbud på sin radar?
- 4) Hvorfor lufthavnen selv bidrager til at håndhæve og indberette overflyvningsforbud?

I forhold til spørgsmål 2-4 ligger disse udenfor Roskilde Kommunes myndighed og jeg må derfor henvise til Trafikstyrelsen og Naviair for svar.

I forhold til baneforlængelsen blev dette forhold behandlet og afgjort af Roskilde Amt den 7. september 1999. I denne afgørelse på side 14 er det vurderet, at EF-fugleområderne ikke bliver berørt.

Som jeg skrev til dig den 7. november 2022, kan jeg konkludere, at Roskilde Amt med den afgørelse har fastsat, at baneforlængelsen af bane 11/29 ikke medførte krav om miljøgodkendelse eller VVM. Lufthavnen kan derfor anvende baneforlængelsen sammen med resten af deres banesystem og til fly, som er i overensstemmelse med miljøgodkendelsen.

Vh
Torben