

Bilag 2 til Snoldelev-Hastrups foretræde for Folketingets Erhvervsudvalg to. D. 12. marts 2019

Uddrag og uddybning af "Bilag 1 Historik der viser, hvorfor naboer til lufthavnen i Roskilde føler sig dårligt behandlet." som er bilag til StopStøjens indsigelse mod forslaget til støjkonsekvensområde i Fingerplan 2019

http://www.stopstoejen.dk/side2/HOERINGSSVAR_FINGERPLAN_2019.pdf

- **1969** Det fremgår af **Aktstykke 164 af 12. februar om etablering af Tune Lufthavn**, at lufthavnen etableres til at aflaste Kastrup med **små fly**, som af sikkerhedsmæssige hensyn skal væk fra Kastrup. Lufthavnen dimensioneres til 200.000 flyvninger – heraf 25.000 **på max 30 tons. Der påregnes ikke senere udvidelser.**
- **1973** Lufthavnen etableres **uden den lovpligtige regionplan, kommuneplan og lokalplan**, og et restriktionsområde på 72,7 km² lægges ned over eksisterende boliger uden at restriktionerne tinglyses på de berørte ejendomme. Snoldelev-Hastrup er ikke omfattet.
- **1992** Først nu får lufthavnen miljøgodkendelse. Nu til 25.000 fly over 10 tons – **uden øvre vægtgrænse!**
- **1997** Roskilde Amt vedtager **uden forudgående VVM**, tillæg 1 til miljøgodkendelse, som dermed - **ulovligt** - giver mulighed for at forlænge den ene landingsbane fra 1500 m til 1800 meter og udvide trafikken fra det daværende loft på 121.000 operationer tillagt en stigning på næsten en tidobling af de daværende lovlige 2.662 fly over 10 tons til 25.000 operationer (i alt 143.000 årlige operationer).
- **1997** Naboerne klager over afgørelsen, og **Naturklagenævnet afgør, at amtets beslutning om, at der ikke skal gennemføres VVM er truffet på et forkert grundlag** og hjemviser sagen til fornyet behandling. Lufthavnen tilbagekalder umiddelbart derefter sin ansøgning om udvidelse, men **Lufthavnen har rent faktisk forinden nået at udvide den ene landingsbane.**
- **1998** Uden en reel miljøkonsekvensvurdering får **Københavns Lufthavne/Trafikministeriet gennemtruffet - at både det oprindelige restriktionsområde og et nyt støjkonsekvensområde, ønsket af Københavns Lufthavne A/S, og baseret på en forøgelse af den tunge trafik fra 2.662 til 25.000 skal gælde i regionplan 1997.** Snoldelev-Hastrup bliver omfattet af 55dB-zonen, hvor der ikke må bygges.
- **2004** HUR indleder en VVM-proces for udvidelse af lufthavnen **selv om lufthavnen endnu ikke har fremsendt en egentlig ansøgning om miljøgodkendelse.**
- **2006** På trods af **650 indsigelser** vedtager HUR regionplantillæg med VVM uden ændringer, og **Roskilde Amt vedtager miljøgodkendelsen.**
- **2007** StopStøjen påklager på naboernes vegne afgørelserne.
- **2008 Miljøklagenævnet ophæver Roskilde Amts afgørelse af 20. november 2006** om Roskilde Lufthavn og hjemviser sagen til fornyet behandling med henvisning til, at sagen vedrører flere kommuner, som har fælles godkendelseskompetence. **Naturklagenævnet ophæver Regionplantillæg med VVM** med henvisning til at reglerne i miljøvurderingsloven skulle have været fulgt.
- **2008** Roskilde Kommune annoncerer uden videre i Roskilde Avis tilladelse til at Roskilde Lufthavn øger fra **4000 til 8000 helikopteroperationer** ved at konvertere 4000 almene flyvninger til helikopteroperationer, som støjer langt mere.
- **2016** Roskilde Kommune iværksætter en længe ventet revision af miljøgodkendelsen. Tidsfristen for regelmæssig revision må ikke overstige 10 år, men **den eksisterende godkendelse er over 20 år gammel.** Udgangspunktet for revisionen er, at trafikken ikke skal øges væsentligt, og en revideret godkendelse forventes klar i foråret 2017
- **2017** Roskilde Kommune offentliggør pludselig i januar – **uden for den samlede revision – og uden VVM** - et tillæg til miljøgodkendelse med tilladelse til at øge antallet af rute-, charter- og fragtflyvning fra de tilladte 2.662 til 12.000 årlige operationer. Argumentet for tilladelsen uden VVM er, at den ikke kræver anlægsudvidelser (trods brug af den ulovligt etablerede baneforlængelse fra 1998) og at støjen ikke overstiger det, der er tilladt i de to sammenlagte støjkonsekvensområder. Man sammenligner **igen** med en hypotetisk tilladt støjkonsekvenszone i stedet for at sammenligne med støjen fra den reelle beflyvning på lufthavnen.
- **2017** StopStøjen påklager afgørelsen til Natur- og Miljøklagenævnet (Miljø- og Fødevareklagenævnet/Planklagenævnet), og Københavns Lufthavne A/S kalder kort herefter ansøgningen om udvidelse tilbage.
- **2019** Erhvervsministeren udsender i forslag til Fingerplan 2019 et forslag til nyt støjkonsekvensområde, som på Roskilde og Greve Kommuner opfordring giver mulighed for byggeri i Tune, Gadstrup og Vor Frue. Heri

kommer Snoldelev-Hastrup ud af 55dB-zonen. Til gengæld puster man støjkonsekvensområdet op til det maksimale alle andre steder, idet man tager udgangspunkt i en udvidelse fra de tilladte **2.662 til hele 60.000 årlige operationer med rute-, charter- og fragtfly!** Da kommunerne, naboer og organisationer gør indsigelse mod udvidelserne, beslutter ministeren at fastholde den gamle, dobbelte støjkonsekvenszone fra 1998.

Efterskrift. I Lufthavnens levetid har myndighederne altså lavet mindst 10 lovbrud i administrationen af lufthavnen, og det er vores klare indtryk, at det er sket på anmodning fra Københavns Lufthavne a/s, som har været aktivt medvirkende i forsøget på at omgå loven. Det er meget svært som naboer at forstå, hvorfor vi i et retssamfund skal opleve denne favorisering af en privat virksomhed og manglende beskyttelse af naturen, miljøet/den grønne kile samt naboers rettigheder. I vores landsby, Snoldelev-Hastrup, som ligger sydøst for Snoldelev og ca. 3 km i fugleflugt fra Roskilde Lufthavn har vi faktisk oplevet at være omfattet både helt og delvist af 55dB-zoner og ikke være det – bl.a. fordi man kom til at dreje lidt på det ældste støjkonsekvensområde, så Snoldelev-Hastrup blev omfattet.

Som borgere i Snoldelev-Hastrup er det vores indtryk, at der generelt er meget stille i landsbyen. Støj - og klager over støj - forekommer kun, når piloter ikke viser hensyn men overflyver husene - ofte igen og igen i lav højde i landingsrunder - i stedet for at holde sig til flyvevejene og et par hundrede meter fra husene, ude over markerne. Uagtet hensynsløs flyvning er der ingen tvivl om, at der er langt mindre end 55dB støj i landsbyen og altid har været det. Vi mener naturligvis også fortsat, at den grønne kile mellem Roskilde og Køge bør være egnet til rekreation med overnatning (dvs. støj under 50dB).