

## Morten Grinderslev

---

**Fra:** Bodil Nissen <mail@bodiln.dk>  
**Sendt:** 25. maj 2020 12:54  
**Til:** Morten Grinderslev  
**Emne:** Revision af miljøgodkendelsen for Roskilde Lufthavn

Kære Morten Grinderslev

Vi har i StopStøjen gennemlæst og drøftet de dokumenter vedr. Roskilde Lufthavn, som blev forelagt på udvalgs møde d. 5. maj 2020.

Indledningsvist vil vi gerne takke forvaltningen for, at StopStøjen er kommet på orienteringslisten og for forvaltningens forsøg for at nedbringe støjgenerne omkring lufthavnen ved at undersøge mulighederne for præferencebaner.

Eftersom vi kan se, at arbejdet med præferencebaner ikke kommer til at ændre på støjgenerne ved lufthavnen, har vi nogle forslag, som vi gerne vil høre forvaltningens svar på:

Kan Roskilde Kommune stille krav om,

1. At flyveledelsen fastlægger sikre ruter for forskellige landingsrunder, der ligger så langt som muligt fra beboelse og naturområder? I Hastrup har vi fx en fornemmelse af, at man bruger landsbyen som waypoint og helt bevidst gang på gang vender ind over husene fremfor at flyve få hundrede meter længere ude - over markerne. Vi synes ikke, argumentet med mindre brændstofforbrug holder, når prisen er støjgener.
2. At de mest larmende fly med en nærmere fastsat tidsfrist forbydes at flyve landingsrunder på lufthavnen. Landingsrunder kan både skyldes skolefly og piloter, som skal have flyvetimer mv. nok til at opretholde deres certifikat. Der er imidlertid meget stor forskel på, hvor meget de forskellige fly larmer. Nogle fly larmer således, uanset hvad deres støjcertifikat siger, så man skulle tro, de manglede "lydpotte". På vejene er det ulovligt at køre med knallert uden fløjter og bil uden lydpotte, fordi det øger støjen markant. Men der er vel også grænser for, hvor meget et fly må larme, især når det igen og igen fræser "gennem" eller lige forbi folks haver?
3. At der sættes krav om, at flyene så vidt muligt flyver hensynsfuldt - efter nærmere angivne regler. Der er stor forskel på støjen afhængigt af, om der flyves "for fuld skrue" eller stille og roligt - fuldstændig ligesom med andre befordringsmidler larmer de mest ved acceleration og topydelse.
4. At der i videst muligt omfang bruges flysimulator til træning, så der spares både brændstof og støj?
5. At der sættes begrænsning på det totale antal landingsrunder pr. rute pr. dag? Det er ofte når vejret er allerbedst, og folk derfor gerne vil nyde det ude i haverne, at der flyves flest landingsrunder.

Det vi beder om, er i al ydmyghed, at lufthavnen viser vilje til at vise hensyn. Det oplever borgerne ikke. I årevis har borgere indsendt klager over gentagne overflyvninger, og i alle sagerne har svaret været, at der ikke er foregået noget ulovligt. Flyveledelsen/Statens Luftfartsvæsen henholder sig til, at man har RET til at flyve, som man gør, ved hhv VFR- og IFR-landingsrunder, og som undskyldning bruges altid, at flyvesikkerheden kommer først. Der opleves altså intet incitament til at vise hensyn, så længe der ikke stilles krav om det.

Rigtigt mange borgere har derfor opgivet at klage, og det betyder, at antallet af klager ikke er repræsentativt for antallet af støjhændelser. Se bl.a. den seneste dialog på StopStøjens Facebookside. Den er til gengæld ret repræsentativ for den frustration, der har været i årevis.

Vi ved af mange års erfaring, at Københavns Lufthavne har en stor stab af eksperter til sin rådighed og konsekvent modsætter sig indskrænkninger i rettigheder ned til mindste komma; se vedlagte bilag, som var en del af StopStøjens høringssvar til Fingerplan 2019. Derfor håber vi, at forvaltningen vil varetage sine egne borgeres ve og vel, undersøge vores forslag og vende tilbage med svar hurtigst muligt.

Vi vil også gerne komme til møde om sagen, når vi har modtaget svar.  
Kunne du evt foreslå en mødedato?

Med venlig hilsen

Bodil Nissen på vegne af  
StopStøjen