

**Roskilde Kommune**

Sendt per e-mail til [miljo@roskilde.dk](mailto:miljo@roskilde.dk) og [mortengr@roskilde.dk](mailto:mortengr@roskilde.dk)

Københavns Lufthavne A/S  
Box 74  
Lufthavnsboulevarden 6  
2770 Kastrup  
[www.cph.dk](http://www.cph.dk)

Tlf.: +45 32 31 32 31  
Fax: +45 32 31 31 00  
E-mail: [cph@cph.dk](mailto:cph@cph.dk)  
CVR: 14 70 72 04

**Høringssvar vedrørende ”Varsel af påbud af vilkår om terminalstøj, overfladevand samt præferencebane i miljøgodkendelse af Københavns Lufthavne A/S – Roskilde Lufthavn”.**

København, 30. juli 2020

Roskilde Kommune (RK) har den 20. maj 2020 sendt varsel af påbud af vilkår om terminalstøj, overfladevand samt præferencebane i miljøgodkendelse af Københavns Lufthavne A/S – Roskilde Lufthavn, i partshøring hos Københavns Lufthavne A/S (CPH) frem til og med den 17. juni 2020.

CPH har i e-mail af den 29. maj 2020 bedt om fristforlængelse af denne partshøring til den 7. august 2020.

RK har i e-mail af den 4. juni 2020 givet fristforlængelse af partshøringen til den 3. august 2020 kl. 08.00.

CPH fremsender hermed sine bemærkninger til det fremsendte varsel.

---

**Generelle bemærkninger**

Den varslede revurdering af miljøgodkendelse indeholder vilkår vedr. særlige flyaktiviteter, vilkår vedr. overfladevand og vilkår vedr. terminalstøj. Det fremgår dog ikke, i hvilket omfang de nye vilkår er ment som supplement til vilkårene i de gældende miljøgodkendelser eller som erstatning herfor. Dette bør fremgå tydeligt, og i tilfælde, hvor de nye vilkår erstatter vilkår i de gældende miljøgodkendelser, bør det fremgå af revurderingen, at disse bortfalder.

Derudover mangler der frister for, hvornår de nye vilkår skal være implementeret. Eventuelle frister for implementering bør være rimelige, da implementering af vilkårene kræver både planlægning og økonomi.

Desuden er det CPH's opfattelse, at miljøvurderingsloven også bør iagttages i denne sag. Dette er særligt relevant i forhold til det varslede vilkår 7a, idet en eventuel implementering af dette vilkår vil medføre en ændring af driften af Roskilde Lufthavn. CPH har derfor i e-mail af den 5. februar 2020 rejst følgende spørgsmål: *”CPH ønsker Roskilde Kommunes vurdering af, om det er CPH eller Roskilde Kommune, der i denne situation, hvor det er kommunen, der tager initiativ til at revurdere et vilkår – er ansvarlig for at sikre, at miljøvurderingslovens regler er overholdt”.*

RK har i e-mail af den 20. maj 2020 svaret: *"Roskilde Kommune er ansvarlig for at sikre, at miljøvurderingslovens regler er overholdt. Kommunens afgørelse har alene til formål at sikre, at lufthavnen træffer de nødvendige foranstaltninger til at forebygge og begrænse forureningen ved anvendelse af bedste tilgængelige teknik (BAT). Der er således ikke tale om en tilladelse, der giver lufthavnen mulighed for nye eller udvidede aktiviteter, men alene et påbud om at nedbringe påvirkning af omgivelserne ved et uændret aktivitetsniveau. Kommunens afgørelse er derfor ikke omfattet af lov om miljøvurdering af planer og programmer og af konkrete projekter (LBK nr. 1225 af 25/10/2018)".*

CPH forstår RK således, at hvis der måtte være en screenings- eller miljøvurderingspligt i forbindelse med varslet om påbud af vilkår i miljøgodkendelsen af CPH, så ville pligten til at overholde dette påhvile RK. CPH er enig i dette.

CPH forstår herefter, at RK ikke mener, at miljøvurderingsloven er relevant i forhold til påbuddet i nærværende sag. Dette begrundes af kommunen med, at der ikke er tale om en tilladelse, der giver CPH mulighed for nye eller udvidede aktiviteter. CPH mener ikke, at dette kan være begrundelse for, at miljøvurderingslovens regler ikke finder anvendelse i denne sag.

Kommunens argumentation tyder på, at kommunen mener, at dens afgørelse vil føre til en uændret eller positiv indvirkning på miljøet. Dette kan ikke lægges til grund uden en nærmere vurdering heraf. Det er netop denne vurdering, som miljøvurderingsloven sikrer, bliver foretaget. Som eksempel kan det nævnes, at Natur- og Miljøklagenævnet i sag NMK-10-00968/MAD 2016.293, således har fastslået: *"Formålet med VVM-reglerne er at sikre, at der gennemføres en vurdering af virkningerne på miljøet som grundlag for beslutningen om at give eller afslå tilladelse til anlægstyper eller aktiviteter, der kan påvirke miljøet væsentligt."*

Det er CPH's vurdering, at der bør foretages en screening i henhold til miljøvurderingsloven, inden der kan meddeles påbud om vilkår i miljøgodkendelsen som i nærværende sag. Dette er tilfældet, da der er tale om en screeningspligtig ændring af driften, jf. miljøvurderingslovens bilag 2, pkt. 13 a, jf. bilag 2, pkt. 10 d. Screeningspligten støttes af, at RK tidligere har anført: *"Der kan således indtræde VVM-pligt, selv om CPH ikke ansøger om ændringer, og selv om hverken støj eller andre forhold reelt ændres."*, jf. referat af møde afholdt mellem RK og CPH den 18. maj 2018 vedrørende revurderingen af miljøgodkendelsen. Natur og Miljøklagenævnets afgørelse i sag NMK-10-00968/MAD 2016.293 fastsætter ligeledes, at der skal foretages en screening, inden kommunen kan meddele et påbud som varslet i nærværende sag. En screening kan ikke undlades med begrundelse om, at eventuelle positive indvirkninger på nogle miljømæssige forhold kan udligne mulige negative indvirkninger på andre miljømæssige forhold.

#### **Kommentarer til de enkelte vilkår:**

##### Særligt generende flytrafik, vilkår 7a

Det fremgår ikke af vilkåret, om der er tale om både VFR og IFR flyvning. Det er CPH's vurdering, at der sandsynligvis kun er tale om VFR flyvning.

CPH har foretaget en flyvesikkerhedsmæssig og en miljømæssig vurdering af konsekvenserne ved indførelse af en præferencebane på bane 03 i forbindelse med skoleflyvning. Derudover har CPH vurderet de administrative konsekvenser af vilkåret.

#### *Flyvesikkerhedsmæssig vurdering*

CPH har som certificeret flyvepladsoperatør ansvaret for, at beflyvningen af flyvepladsen kan udføres under optimale flyvesikkerhedsmæssige forhold samtidig med, at der tages mest muligt hensyn til omgivelserne. Dog er flyvesikkerhed til enhver tid prioriteret højere end kommercielle, operationelle, miljømæssige eller andre hensyn.

CPH har foretaget en flyvesikkerhedsmæssig vurdering af bane 03 som præferencebane for skoleflyvning. Vurderingen fremgår af vedlagte bilag "Beslutningsnotat", som er udarbejdet af CPH's afdeling Aeronautisk Infrastructure (ANI).

De centrale flyvesikkerhedsmæssige konsekvenser kan opsummeres til følgende:

- Udpegning af bane 03 som præferencebane påvirker flyvesikkerheden i væsentlig grad.
- Indførelse af præferencebanesystem på en lufthavn kræver en detaljeret konsekvensanalyse for at undgå utilsigtede påvirkninger af flyvesikkerheden.
- Vilkår om bane 03 som præferencebane anses for at give en betydelig påvirkning af flyvesikkerheden.

Ud fra en samlet flyvesikkerhedsmæssig vurdering indstiller CPH, at der ikke indføres præferencebane i Roskilde Lufthavn.

#### *Miljømæssig vurdering*

CPH savner en miljømæssig vurdering af konsekvenserne ved at indføre en præferencebane. RK har ikke udført en sådan vurdering og hvad de støjmæssige konsekvenser vil blive ved den ændrede drift. Det er CPH's opfattelse, at RK ville have anmodet om en støjberegning, hvis CPH som virksomhed havde ansøgt om en lignende driftsændring.

RK skriver i e-mail af den 20. maj 2020: "*Kommunen ønsker med vilkår om præferencebane at opnå en bedre fordeling af trafikken og dermed udjævning af de oplevede støjgener*", og fortsætter: "*Kommunens afgørelse har alene til formål at sikre, at lufthavnen træffer de nødvendige foranstaltninger til at forebygge og begrænse forureningen ved anvendelse af bedste tilgængelige teknik (BAT). Der er således ikke tale om en tilladelse, der giver lufthavnen mulighed for nye eller udvidede aktiviteter, men alene et påbud om at nedbringe påvirkning af omgivelserne ved et uændret aktivitetsniveau*".

Det fremgår af den miljøtekniske vurdering: "*Visse flyaktiviteter, herunder skoleflyvninger, opfattes af naboer til lufthavnen som særligt generende. Dette kan skyldes, at støjen fra disse aktiviteter generer ved en hyppig gentagelse af støjbegivenheder eller ved, at lydniveauet opleves som chikanerende*".

CPH skal hertil bemærke, at det bestemt ikke er CPH's hensigt, at støj fra Roskilde Lufthavn skal opleves som chikanerende, og såfremt dette er tilfældet, skal vi anmode om, at det uddybes.

Det fremgår af den miljøtekniske vurdering: *"I henhold til Miljøstyrelsens vejledning nr. 5/1994 om støj fra flyvepladser kan der stilles støjrelaterede vilkår til særlige flyveaktiviteter i form af vilkår, der sætter rammer for omfanget af de særlige flyveaktiviteter eller henlægger dem til særlige tidsrum."*

CPH har i den nugældende miljøgodkendelse begrænsninger for antal tilladte operationer (vilkår 1b) samt tidsmæssige begrænsninger for bl.a. skoleflyvning (vilkår 6 og 7), hertil kommer støjkrav til de enkelte fly samt beflyvningsmæssige begrænsninger, der sikrer, at byområderne nær lufthavnen ikke overflyves i forbindelse med VFR flyvninger. Dette er netop de reguleringsmuligheder for særlige flyaktiviteter som skoleflyvning, som er nævnt i vejledningen. Som nævnt indledningsvist er det uklart for CPH, hvorvidt vilkåret er ment som supplement til eller erstatning for de allerede gældende vilkår. Hvis det er ment som supplement, er det væsentligt at inddrage i en miljømæssig vurdering, at skoleflyvning allerede i forvejen er detaljeret reguleret.

Det fremgår af den miljøtekniske vurdering: *"Som indikator for hvor ofte det er tilfældet, var der i 2019 således 12 dage med en middelvind på op til 1,5 m/s ved Roskilde Lufthavn. Hvis det antages, at bane 03 anvendes samtlige 12 dage frem for en af de andre baner, kan effekten være, at den procentvise andel af flyvninger på bane 03 stiger fra 7 % op til ca. 10 %."*

Dette er en forkert forudsætning for afgørelsen. Brugen af bane 03 til 7 % af starter og landinger rummer al flytrafik. Her er det værd at bemærke, at skoleflyvningen udgør ca. 50 % af det årlige antal flyoperationer. Roskilde Kommune forudsætter desuden, at bane 03 ikke har været benyttet i de 12 dage i 2019, hvilket CPH ikke kan afvise, at den har.

#### Landingsrunder generelt

Roskilde Lufthavn rummer landets største flyveskoler. Skoleflyvning udgjorde eksempelvis 47 % af det samlede antal operationer i 2019. Dermed vil der være mange flyoperationer med uerfarne piloter.

De VFR landingsrunder, der anvendes på Roskilde Lufthavn, er generelt ikke standardlandingsrunder. Der skal nemlig tages hensyn til de 6 boligområder, der ikke må overflyves i forbindelse med VFR starter og landinger.

CPH har nedenfor forsøgt kort at beskrive hvordan landingsrunderne på bane 03 udføres.

#### Scenarie bane 03, venstrerunde

Ved en øget brug af bane 03 vil ønsket/kravet om venstrerunder øges i forhold til det nuværende. Når der i forbindelse med skoleflyvning skal trænes venstrerunder fra bane 03, vil en sådan runde, særligt for utrænede piloter eller ved fly i runden, blive meget lang, idet flyet ofte må flyve udenom Gadstrup, inden anflyvning af banen kan indledes. Flyet vil foretage et venstredrej øst om Tjæreby og krydse bane enden til bane 29. For utrænede piloter eller ved flere fly i runden samtidig, vil venstrerunden blive lang, idet en direkte anflyvning til bane 03 ved at passere

nordøst for Gadstrup, vil være en alt for kort og stejl anflyvning til bane 03 for utrænede piloter eller når der er flere fly i runden. Flyene må derfor tage den lange vej vest om Gadstrup. Dermed vil Gadstrup blive passeret i 2/3 af byens periferi. Ved anvendelse af eksempelvis bane 21 vil flyene hurtigt dreje til venstre væk fra Gadstrup.

En venstrerunde på bane 03 kan med sin længere flyvning og passagen af Gadstrup i en stor del af byens periferi resultere i en større miljøbelastning end det er tilfældet i dag i visse områder.

Eftersom CPH ligger til grund, at vilkåret alene omfatter VFR flyvninger, skal vi yderligere bemærke, at en øget brug af venstrerunder til bane 03 vil have afgørende betydning for samtidig afvikling af IFR landinger til bane 11. Bane 21 og bane 11 er de eneste baner, der er instrument landingssystem for. Københavns Lufthavn er beliggende relativt tæt øst for Roskilde Lufthavn. Derfor er luftrummet vest for Roskilde Lufthavn mere tilgængeligt, og bane 11 benyttes derfor til mange IFR landinger og IFR landingsøvelser. I en situation med landingsøvelser med venstrerunder til bane 03, vil evt. IFR landinger til bane 11 kun kunne afvikles i begrænset omfang.

#### Scenarie bane 03, højrerunder

En højrerunde vil gå i samme "spor" som en bane 21 venstrerunde, blot i den modsatte retning. Flyet vil passere mellem Snoldelev og Gadstrup inden anflyvning til bane 03.

CPH vurderer umiddelbart, at højrerunder på bane 03 vil medføre samme miljøbelastning af byområderne omkring lufthavnen, som der er i dag.

Samlet set kan bane 03 som præferencebane potentielt medføre en større miljøbelastning i nogle områder og ikke en udjævning af de oplevede støjgener, som RK udtrykker det. En konkret vurdering heraf vil dog forudsætte, at der udføres egentlige støjberegninger af de forskellige scenarier. CPH mener ikke, at BAT kan benyttes i denne sag, når der ikke er foretaget en egentlig, miljømæssig vurdering af konsekvensen ved implementeringen af vilkår 7a.

#### *Administrative konsekvenser*

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen skriver i e-mail af den 21. januar 2020 i styrelsens svar til RK, at en beslutning om en præferencebane skal ledsages af et rapporteringskrav til Naviair, når der sker afvigelse som følge af flyvesikkerhedsmæssige forhold fra bestemmelsen om anvendelse af præferencebane.

RK skriver i e-mail af den 20. maj 2020: "*Kommunen vil ved klager fra omkringboende indhente meteorologiske data og sammenholde dem med flyvningerne. Hvis det på baggrund af en konkret vurdering konstateres, at der er sket afvigelser fra vilkåret, vil kommunen anmode om en redegørelse for årsagen til afvigelsen fra Københavns Lufthavne A/S*".

De meteorologiske forhold i forbindelse med en start eller en landing, kan ikke alene vurderes ud fra en middelvindsbetragtning, som eksempelvis lufthavnens METAR-data. Særligt ved forhold med svag vind kan retning og styrke være meget varierende.

CPH vurderer, at vilkåret vil medføre en væsentlig administrativ arbejdsbyrde med rapportering og dokumentation for både Naviair og CPH.

#### *Samlet Konklusion*

Samlet set er det CPH's vurdering, at de miljøfordele, man ønsker at opnå med vilkår 7a ikke er vurderet tilstrækkeligt og potentielt er meget begrænsede. På den anden side medfører en eventuel implementering af vilkår 7a stor operationel kompleksitet, øgede flyvesikkerhedsmæssige risici og en større, administrativ byrde for både Naviair og CPH. Det er på denne baggrund CPH's vurdering, at der ikke er proportionalitet mellem det, RK ønsker at opnå med vilkåret og den byrde, der pålægges Roskilde Lufthavn. Vilket bør derfor udgå.

#### Overfladevand, vilkår 16a og 16b

RK har startet et projekt omkring fremtidig klimasikring i forhold til regnmængder i Skelbækken. Der har den 19. november 2019 været afholdt et tilsyn ved Skelbækken med deltagelse af RK med rådgivere samt CPH. Ved tilsynet blev lufthavnens udledninger gennemgået og drøftet. RK gav udtryk for at ville udbygge opsamlingskapaciteten på lufthavnens sidste bassin således, at "Mejeriledningen" kunne kobles på. Dermed vil kommunen opnå en nedsat belastning af Skelbækens forløb ved Gadstrup By i forbindelse med fremtidige skybrud. RK vil afholde alle udgifter til udbygningen og ombygningen af det eksisterende bassin.

RK havde ikke data for de vandmængder Mejeriledningen vil bidrage med. CPH bad kommunen undersøge dette.

CPH vil i den forbindelse bemærke, at det i vilkår 16a givne udledningskrav på 1 l/s/pr. ha. og den maksimale overløbshyppighed på  $n=1/5$  ikke må påvirkes i negativ retning, såfremt RK og CPH bliver enige om iværksættelse af ud- og ombygning af opsamlingsbassinet efter tilkobling af Mejeriledningen.

Opfyldelse af vilkår 16a og 16b bør først være gældende efter færdiggørelse af RK's ombygning af det eksisterende opsamlingsbassin.

#### Overfladevand, vilkår 16c

Fremtidige bedre miljøløsninger end eksempelvis brug af de nævnte afisningsprodukter bør ikke være udelukket. Derfor foreslår CPH, at der tilføjes en ordlyd om: ... "eller miljømæssige bedre produkter eller teknik kan anvendes".

#### Overfladevand, vilkår 16d

Koalescensudskiller bør tilføjes på kortet på bilag 3.

#### Overfladevand, vilkår 16g

Der henvises til bemærkninger vedrørende vilkår 16a og 16b om, at om- og udbygningen af opsamlingsbassinet ikke må påvirke udledningskrav og overløbshyppighed i negativ retning.

#### Egenkontrol for overfladevand og drænvand, vilkår 16h og 16j

Der mangler tidsfrist for igangsættelse af prøvetagningsprogrammet. CPH mener, at vilkårets afsluttende ordlyd: "Roskilde Kommune kan forlange, at virksomheden får foretaget målinger af andre end de nævnte parametre, hvis miljøhensyn taler for det, dog højst én gang årligt", er for bredt formuleret. Såfremt

RK ønsker yderligere målinger, bør dette meddeles som en ny afgørelse. CPH ønsker på denne baggrund, at denne formulering slettes af vilkår 16h.

#### Vilkår 16j

Der henvises til bemærkninger vedrørende vilkår 16a og 16b, hvor om- og udbygningen af bassinet kan ændre muligheden for at leve op til dette vilkår.

#### Terminalstøj, afprøvningsområder og placering af luftfartøjer, vilkår 23c

Der bør stå "Tomgangskøring skal finde sted i følgende områder:"

#### Terminalstøj, motorafprøvninger i ekstraordinære situationer Vilkår 23e og 23g

CPH ønsker følgende tilføjet til vilkår 23e: "Tilladelsen skal gives af lufthavnschefen eller vagthavende lufthavnschef."

Til 23g bør teksten med rødt tilføjes: "I forbindelse med flystævner kan det ekstraordinært accepteres, at der udføres motorafprøvninger med et deltagende fly der ikke er støjcertificeret, **og derfor ikke kan efterleve vilkår 3 og vilkår 23a**, hvis det er nødvendigt for at få afviklet flystævnet eller afviklet en start med pågældende fly fra lufthavnen".

#### Orientering af tilsynsmyndighed, vilkår 23k

For at sikre, at støjberegningerne udføres på det rette grundlag, ønsker CPH tilføjet, at driftsbetingelserne for støjberegningerne aftales mellem RK og CPH forud for beregningernes udførelse. Endvidere finder CPH, at tidsfristen for eventuelle beregninger skal sættes til 3 måneder efter den fælles fastlæggelse af den driftssituation, der skal udføres beregninger for.

Såfremt CPH skal foretage en støjberegning, der efterfølgende på RK's foranledning skal verificeres af et eksternt firma, vil en tidsfrist på 3 måneder ikke være tilstrækkelig. Derfor ønsker CPH en samlet tidsfrist på 6 måneder, alternativt en 3 måneders frist for beregninger udført af CPH og en yderligere 3 måneders frist, såfremt et eksternt firma efterfølgende skal verificere støjberegningerne.

---

Såfremt ovenstående giver anledning til spørgsmål eller bemærkninger i øvrigt, står CPH naturligvis til rådighed herfor. CPH deltager gerne i et eventuelt møde om sagen, såfremt Roskilde Kommune finder behov for at drøfte lufthavnens høringssvar.

Følgende kontaktpersoner kan kontaktes:

Jens Rasmussen, [jens.rasmussen@cph.dk](mailto:jens.rasmussen@cph.dk)

Peer Borglund, [peer.borglund@cph.dk](mailto:peer.borglund@cph.dk)

Inger Seeberg, [inger.seeberg@cph.dk](mailto:inger.seeberg@cph.dk)

Med venlig hilsen

Inger Seeberg  
Director, Head of Sustainability Services  
Københavns Lufthavne A/S