

LØGN OG BEDRAG - NYT STØJHELVEDE TRUER:

Næsten en femdobling af store fly i Roskilde Lufthavn

Løgn og bedrag skal bane vejen for Roskilde Kommunes tilladelse til, at 12.000 store fly kan starte/lette fra Roskilde Lufthavn

TUNEPOSTEN

Af Dan Bjerring

Så er den gal igen. Roskilde Kommune har givet tilladelse til en fire-femdobling af den tunge trafik med store fly over ti tons på Roskilde Lufthavn - og til og med lusker de også en generel fordobling af trafikken igennem i forhold til i dag. Det betyder, at mens der i dag må lande/starte godt 2.600 store fly over 10 tons, vil Roskilde Kommune i fremtiden tillade 12.000 fly.

Og det sker vel at mærke uden at gennemføre en VVM-undersøgelse, der ellers burde være forudsætningen for alle større indgreb mod den eksisterende "miljøorden".

Københavns Lufthavne - der ejer Roskilde Lufthavn, har ansøgt Roskilde Kommune om et "tillæg" til den eksisterende miljøgodkendelse med henvisning til, at der ikke er brug for i den forbindelse at foretage anlægsarbejder - en udvidelse af start/landingsbaner.

Ulovlig start/landingsbane

Samtidig påstås det, at der ikke vil ske udvidelse af støjkonturerne i forhold til "fuld normal drift".

Det sidste er dog ifølge formanden for StopStøjen, Torben Steen Hansen, "alvorlig manipulation med sandheden", fordi det af ansøgningen fremgår, at "fuld normal drift" er 121.000 operationer (store OG små fly OG helikoptere). Det har i realiteten "kun" været godt og vel det halve i 2015, men støjkurverne er udfærdiget ud fra "fuld normal drift".

Når det IKKE er nødvendigt med udvidelse af banerne, skyldes det, at der for otte år siden blev anlagt en "ulovligt godkendt baneudvidelse" - den nåede at blive bygget i huj og hast nat og weekender - fordi Naturklagenævnet ikke ville give opsættende virkning på den klage, som StopStøjen indsendte og senere vandt. Den ER altså fortsat ulovlig, og forudsættes således, da StopStøjen vandt klagen - ikke anvendt.

Charter og discount

Torben Steen Hansen er ikke i tvivl om, at udvidelsen af start/landings-tilladelsene til 12.000 skal bruges til at etablere især ruter med charterfly og discountselskaber som eksempelvis Ryan Air i Roskilde Lufthavn, og da charterselskaber-



StopStøjens strategigruppe er nu igen TVUNGET på krigsstien for at kæmpe mod OVERGREB med borgerne - i form af femdobling af lufthavnsstøj.

ne især opererer om sommeren og især i weekenderne, kan beboerne i de omgivne byer imødesee et sandt støjhelvede fra startende og landende fly. Dertil kommer for eksempelvis Tune en voldsom trafik til og fra lufthavnen.

Samtidig mener Torben Steen Hansen, at det er dybt urimeligt, at én kommune alene kan tage sig af så teknisk komplicerede sager og tilmed reelt afgøre, om borgerne i de tilstødende kommuner skal udsættes for et stærkt forhøjet støjbillede:

- Og så skal man selv skal opdage annonceringer af miljøgodkendelser på kommunernes hjemmesider. Det giver alle muligheder for at luske sagerne igennem. Samtidig viser alle erfaringer fra virkelighedens verden, at flyene IKKE følger de korridorer, der er støjmålt ud fra, men flyver som det passer dem ind over hovederne på os. Derfor er de beregnede støjkort ren fiktion, fortsætter formanden for Stop Støjen.

Hurtig reaktion

Da Stop Støjen blev opmærksom på, hvad Roskilde Kommune i skøn forening med Københavns Lufthavne pønser på, trådte Strategigruppen sammen med et døgn varsel, og der er udfærdiget en fire sider lang klage til Natur- og Miljøklagenævnet og Roskilde Kommune.

I den opfordrer Torben Steen Hansen på vegne af Stop Støjen til, at klagenævnet giver klagen "op-

sættende virkning", idet han "frygter, at Københavns Lufthavne A/S, har handlet i ond tro".

Han henviser blandt andet til, at Københavns Lufthavne forsøger at fremstille 121.116 operationer som "fuld normal drift", mens "fuld normal drift" i 2015 har været 67.263 operationer.

Ringes retsbeskyttelse

Som naboer til lufthavnen oplever borgerne i området "en særdeles ringe retsbeskyttelse":

- Roskilde Lufthavn drives efter en rammegodkendelse, der daterer sig helt tilbage til 1997.

- Roskilde Lufthavn har i nyere tid fået lov til at øge antallet af helikopteroperationer, så støjgenerne allerede er øget væsentligt.

- Støjkort er ren fiktion, eftersom flyene ikke holder sig til de angivne flyveveje ind og ud af lufthavnen. Det ved jeg fra utallige henvendelser fra naboer til flyvevejene.

- Københavns Lufthavne har tidligere forsøgt at omgå VVM-reglerne - og gør det nu igen. VVM-reglerne skal sikre, at beslutninger om at give lov til at udvide træffes på et veldokumenteret grundlag, som både politikere og borgere kan forstå.

- Ansvar for en så stor og kompliceret virksomhed som Roskilde Lufthavn burde slet ikke ligge hos en interessepart som Roskilde Kommune men hos staten."

- I Roskilde er kompetencen til at udstede miljøgodkendelse givet

til én embedsmand, og siden 1995 har tre forskellige unge miljøsagsbehandlere på skift skullet løfte ansvaret for miljøsagsbehandlingen på Roskilde Lufthavn. Her overfor står Københavns Lufthavns store miljøafdeling med topprofessionelle lufthavns-eksperter.

Salamimetoden

Torben Steen Hansen skriver blandt andet, at Københavns Lufthavne nu forsøger at benytte salamimetoden, hvor man bid for bid lemper sine ønsker igennem - uden at konsekvenserne for naboerne bliver fuldt belyst:

- Som nabo føler man sig som David mod Goliat, og i denne sag vurderer jeg, at både embedsværk og politikere i Roskilde, Lejre, Solrød og Greve kommuner er blevet "taget ved næsen" - for ikke at benytte ordet manipuleret! Københavns Lufthavne hævder desuden, at der ikke vil ske ændringer af mængden af råstoffer, færdigvarer og affald - herunder spildevand - ind og ud af lufthavnen. Der er INGEN dokumentationen for, at det ikke skulle være tilfældet. Tvært i mod må man da forvente, at en fordobling af trafikken - herunder en fire-femdobling af rute-, charter- og fragtfly - vil medføre forøgelse af blandt andet trafik til og fra lufthavnen, støj og luftforurening i oplandet, lufthavnsstøj fra motorafprøvninger og tomgangskørsler samt strømgeneratorer, afledt overfladevand med glykol og urea

fra henholdsvis afisning af fly og baner samt olie- og brændstofspild fra tankning af fly og strømgeneratorer, siger Torben Steen Hansen.

Hvad med Tune Skov?

Han nævner desuden, at lufthavnen har forlangt fældning af store træer i oplandet, og han frygter derfor, at den nyplantede skov ved Tune, som skal beskytte vores drikkevand, på sigt vil komme under pres fra lufthavnen:

- Samlet set er miljøgodkendelsen rodet og uoverskuelig og langt fra på niveau med det, man kunne forvente udarbejdet for så kompliceret en virksomhed som Roskilde Lufthavn. Da ingen af støjkurverne viser den reelle støjubredelse i dag, er konklusionerne om, at det samlede antal støjbelastede boliger i byområder vil blive reduceret med cirka ti procent og det samlede antal støjbelastede boliger i landzone vil blive reduceret med cirka seks procent, ren fiktion. Det ville have fremgået, hvis man havde sammenlignet støjkonturer med den aktuelle beflyvning med det godkendte. Det reelle billede vil være, at langt flere boliger end i dag vil blive støjbelastede, påpeger Torben Steen Hansen, som i øvrigt underer sig over, at man ikke har inddraget StopStøjen, når kommunen ved, at man har dette forum, der repræsenterer naboer til lufthavnen:

- Man kan få den tanke, at man slet ikke har været interesseret i at inddrage naboerne, siger han.