

**Miljøministerens besvarelse af spørgsmål nr. 26 stillet af Folketingets Trafikudvalg.**

**Spørgsmål 26**

Med henvisning til den VVM rapport for Roskilde Lufthavn, som HUR har fået udarbejdet, jf. (2005-06) TRU alm. del - bilag 578, kan ministeren da forklare, hvorfor støjgrænserne er forskellige fra gældende støjgrænser i Billund Lufthavn?

**Svar**

Den gældende miljøgodkendelse af Billund Lufthavn blev meddelt af Ribe Amt i 1998. Godkendelsen fastsætter en lang række vilkår som skal begrænse lufthavnens støjbelastning af omgivelserne:

- Den samlede støjbelastning skal frem til og med år 2000 holdes indenfor det hidtidige støjområde (støjkonturen for 1996, hvor der er forudsat miljøtilpasning), mens støjbelastningen fra 2001 skal holdes indenfor støjområdet for 2010. Støjområderne er vist i godkendelsen som konturer med støjniveauer mellem 50 og 75 dB.
- Maksimalniveauet af støj fra starter og landinger om natten (kl. 23 – 06) må frem til år 2000 ikke overskride 80 dB udenfor 80 dB støjområdet for prognose 2003-2010. Fra 1. januar 2000 må maksimalniveauet ikke overskride 80 dB i boligområder i byzone bortset fra den nordlige del af Billund. Fra 1. januar 2005 må maksimalniveauet ikke overskride 80 dB udenfor 80 dB støjområdet for prognose 2010.
- Særlige flyaktiviteter (skoleflyvning, træningsflyvning og rundflyvning) skal finde sted indenfor bestemte tidsrum. Således kan skole- og øvelsesflyvning kun ske indenfor tidsrummet kl. 09 – 15 på hverdage.
- Der er sat grænser for støjen fra motorafprøvning og fra andre terminalaktiviteter, hvor retningslinierne i Miljøstyrelsens vejledning om støj fra virksomheder er fulgt.

I forbindelse med miljøgodkendelsen blev der indført miljøtilpasning af flere af aktiviteterne i lufthavnen (optimering af procedurer og aktiviteter med henblik på at reducere miljøbelastningen – især støjen). Nogle af disse har

form af støjbegrænsende bestemmelser om særlige flyaktiviteter, om højredrej efter start mod vest (så der holdes afstand til Billund by), og om at undgå overflyvning af Billund by. De støjbegrænsende bestemmelser er efterfølgende optaget af Statens Luftfartsvæsen i de nationale informationer om luftfart (AIP Denmark). Miljøtilpasningen har især sigte på at reducere støjbelastningen i Billund by.

Udkastet til Roskilde Amts ny miljøgodkendelse af Roskilde Lufthavn har ligeledes en række vilkår for støjbelastningen:

- Den samlede støjbelastning må efter udvidelse af beflyvningen ikke overskride de beregnede støjområder (støjkonturer for situationen med hhv. uden udvidelse af banen, bilag 12 hhv. 15). Støjområderne er vist som konturer med støjniveauer mellem 50 og 65 dB. Der er desuden fastsat vilkår om, hvor stor samlet støjmængde der må frembringes af følgende trafik kategorier: rute-, charter- og fragtfly; landingsøvelser, faldskærmsflyvning og kunstflyvning; helikoptere; almen flyvning.
- Maksimalniveauet af støj fra starter og landinger om natten (kl. 22 – 07) må ikke overskride 80 dB udenfor 80 dB støjområdet. Der er særlige restriktioner for støjen i perioden kl. 23 – 06, og det kræves for alle starter og landinger i natperioden, at Københavns Lufthavne A/S har udstedt en forhåndsgodkendelse.
- Maksimalniveauet fra taxiing i forbindelse med starter og landinger om natten må ikke overstige 70 dB i boligområder og rekreative områder med overnatning.
- Særlige flyaktiviteter (landingsøvelser, gentagne anflyvninger, faldskærmsflyvning og kunstflyvning) skal finde sted indenfor bestemte tidsrum, således bl.a. ikke efter kl. 19 på hverdage om sommeren og efter kl. 22 i månederne september - april.
- Motorafprøvning må ikke foregå efter kl. 18 på hverdage og efter kl. 14 på lørdage og skal foretages på bestemte afprøvningsområder. Der er fastsat tidsgrænser for brugen af hjælpemotor (APU) i natperioden.

I forhold til den tidligere miljøgodkendelse af Roskilde Lufthavn er der ikke længere vilkår om maksimalt antal operationer, idet der i stedet er vilkår om den samlede støjbelastning. Der indgår i udkastet til ny miljøgodkendelse supplerende miljøtilpasning i form af reduktioner af de særlige flyaktiviteter i weekends og begrænsning af flyvevejene om natten, så de områder, der belastes med støj om natten, bliver reduceret. De nye støjbegrænsende bestemmelser forventes at blive optaget i de nationale informationer om luftfart i lighed med de allerede gældende støjbegrænsende bestemmelser for Roskilde Lufthavn.

Der er mange lighedspunkter mellem miljøgodkendelsen af Billund Lufthavn og udkastet til ny miljøgodkendelse af Roskilde Lufthavn. De er begge udformet efter retningslinierne i Miljøstyrelsens vejledning nr. 5/1994 "Støj fra flyvepladser", men godkendelsesmyndigheden har for hver enkelt lufthavn tilpasset vilkårene til de lokale forhold. Der er ikke tale om, at der ligger forskellige støjgrænser for de to godkendelser, således som spørgsmålet antager.