



NOTAT: Fingerplan 2019 - støjkonsekvensområdet for lufthavnen

4. april 2019

Fingerplan 2019 trådte i kraft den 29. marts 2019. På grund af kritiske hørings svar fra henholdsvis Roskilde, Høje Tåstrup og Greve Kommuner har erhvervsministeren valgt at bibeholde den hidtidige udpegning af støjkonsekvensområde på kort. Den tilhørende tekst og vejledning er derimod opdateret, som kommunerne ønskede, og giver kommunerne nye muligheder.

Baggrunden for uenighed mellem staten og kommunerne

Baggrunden er uenighed mellem staten og de berørte kommuner om forudsætningerne for de beregninger, der lå til grund for forslaget til nye udpegninger på kort. Roskilde Kommune og de øvrige kommuner havde bedt om en opdatering af støjkonsekvensområde med de oprindelige forudsætninger, men med moderne, mindre støjende flytyper samt opdaterede beregningsmetoder.

Erhvervsstyrelsen valgte i forslaget imidlertid at følge lufthavnens ønske om i videst muligt omfang at bevare den geografisk udstrækning af støjkonsekvensområdet og i stedet give lufthavnen plangrundlag for at flyve med væsentligt flere større fly og afvikle flere operationer om natten.

Det betød, at nye potentielle boligudviklingsområder var relativt små, mens antallet af eksisterende boliger, der på sigt kunne blive væsentligt støjbelastede, samtidig ville stige til over det dobbelte.

Samlet vurderede forvaltningen derfor, at forslaget var til fordel for lufthavnen, mens gevinsten for kommunen var begrænset i forhold til risiko for på sigt at få væsentlig øget støjbelastning af eksisterende boliger.

Konsekvensen af uændret geografi, men opdateret tekst

Konsekvensen af erhvervsministerens beslutning er, at kommunerne fortsat skal administrere og planlægge efter den forældede udpegning af støjkonsekvensområdet, herunder "område med særlige restriktioner". Forvaltningen er dog kommet igennem med en opdatering af teksten, som nu lægger sig op ad gældende vejledning om støj fra lufthavne.

Konkret betyder tekst og tilhørende vejledning, dels at kommunen uhindret kan tillade nye boliger i områder, som allerede i kommuneplanen er udlagt til boliger. Dels at kommunen kan tillade boliger inden for "område med særlige restriktioner", hvis det kan sandsynliggøres, at der ikke er væsentlige miljømæssige problemer hermed. Til at sandsynliggøre dette kan kommunen anvende resultaterne af de beregninger, som staten netop selv har gennemført.

Det er ligeledes præciseret, at rekreative områder med overnatning kun er kolonihaver og campingpladser, ikke områder med shelters og lignende. Muligheder for forskellige typer erhverv er ligeledes differentieret i overensstemmelse med vejledningen om støj fra lufthavne.

Samlet set vurderer forvaltningen derfor, at selv om den geografisk udpegning på kort føres videre, betyder opdateringen af teksten, at kommunen nu har væsentligt bedre mulighed for udvikling i områder, som ligger inden for "område med særlige restriktioner", men som i de gennemførte beregninger ligger uden for 55 dB-kurven, som er grænseværdien for boliger.

Forvaltningen vil i forbindelse med den igangsatte revision af kommuneplanen se grundigt på de boligønsker, som ligger i sådanne områder og vurdere, om de vil kunne realiseres ud fra en konkret argumentation over for staten.

Fortsat indsats for opdatering af støjkonsekvensområdet

Ifølge Erhvervsstyrelsen stod valget mellem at bibeholde det gældende støjkonsekvensområde eller at acceptere det fremlagte forslag.

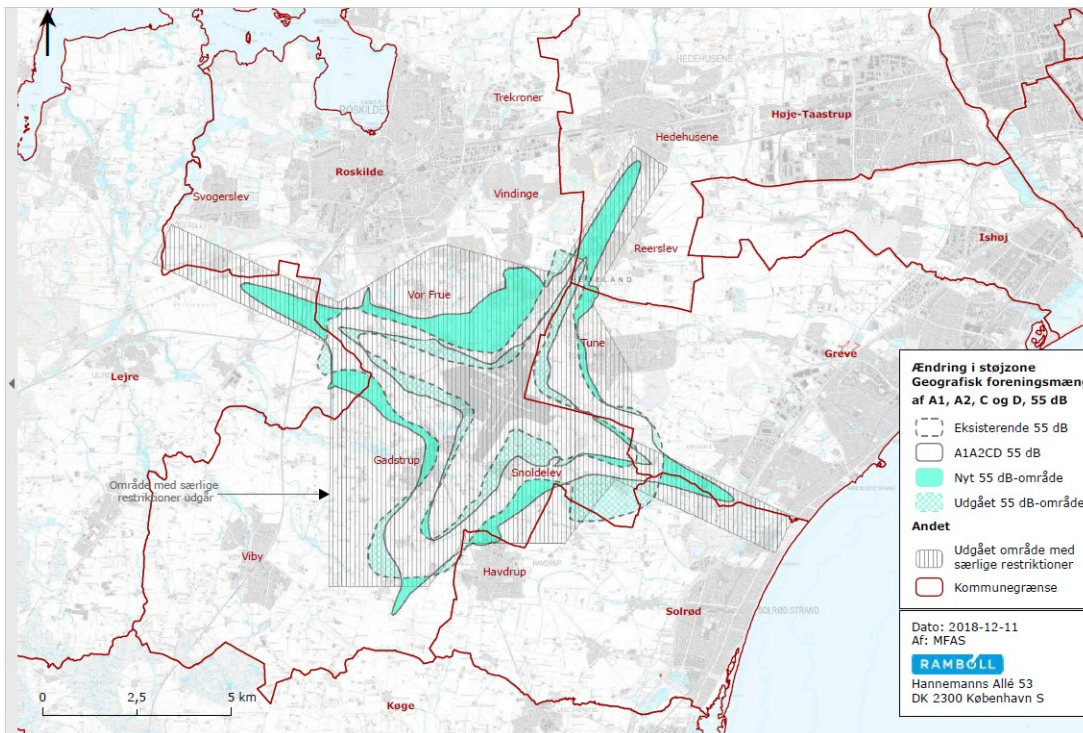
Erhvervsstyrelsens forslag byggede på en geografisk sammenlægning af fire forskellige udviklingsscenerier, som lufthavnen havde opstillet. Heraf svarede ét af scenarierne næsten til kommunernes udgangspunkt om, at lufthavnens muligheder skulle være status quo – ikke udvides. Et andet scenarie gav lufthavnen væsentligt øgede muligheder for operationer med store fly.

Det vil sige, at de beregninger og miljøvurderinger, som kommunen ønskede, allerede findes. Det er udelukkende et spørgsmål om, hvorvidt staten ønsker at anvende materialet – eller fastholde, at lufthavnen skal have øgede udviklingsmuligheder.

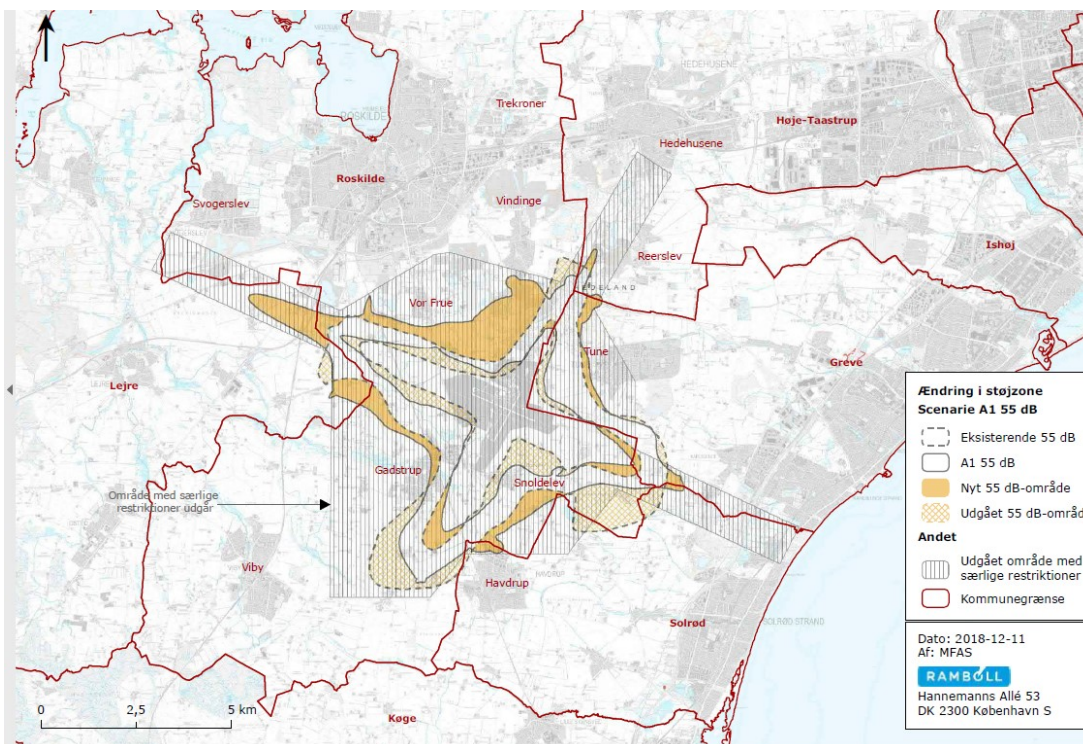
Forvaltningen finder derfor, at kommunen fortsat bør arbejde for, at geografien i "basis-scenariet" kaldet A1, indarbejdes i fingerplanen ved en kommende revision. Dette scenarie vil ikke forringe lufthavnens udviklingsmuligheder i forhold til nu. Men det vil give kommunerne større byudviklingsmuligheder uden risiko for øget støjbelastning af eksisterende boliger.

På kortene på næste side er vist 55 dB kurverne (grænseværdien for boliger) for henholdsvis det nu droppede forslag i fingerplanen og til sammenligning de tilsvarende kurver i "basisscenariet", A1.

På begge kort er desuden vist ændringerne i forhold til det eksisterende støjkonsekvensområde.



Ændring af 55 dB-kurven (grænseværdien for boliger) i det forslag, som staten fremlagde, men som alligevel ikke indgår i Fingerplan 2019.



Ændring af 55 dB-kurven i basisscenariet, A1, som svarer til forudsætningerne i det gældende støjkonsekvensområde, og som kommunerne havde forudsat i en opdatering.