

## MRF 2024.67

Miljø- og Fødevarerklagenævnets afgørelse af 26. marts 2024, j.nr. 20/14355

***Ophævet og hjemvist påbud efter miljøbeskyttelseslovens § 41 om revurdering af miljøgodkendelse for Roskilde Lufthavn, da kommunen ikke havde godtgjort, at lufthavnen gav anledning til væsentlig støjforurening, der kunne begrunde nye vilkår, og da det nye vilkår ikke var egnet til at imødegå eventuelle støjmæssige gener, da det ikke ville have nogen reel effekt.***

Sagen omhandlede nye vilkår i miljøgodkendelsen af Roskilde Lufthavn ved Thune. Roskilde Lufthavn fik i 1992 miljøgodkendelse, som efter klage blev stadfæstet af Miljøklagenævnet 16. maj 1995 (j.nr. 13-142-7). Efter ansøgning meddelte Roskilde Kommune i 2017 tillæg til miljøgodkendelsen med tilladelse til bl.a. femdobling af flyveoperationer og traf samtidig afgørelse om, at de ændrede vilkår ikke krævede VVM-tilladelse. Efter klage ophævede Miljø- og Fødevarerklagenævnet i februar 2018 (MAD 2018.84 Mfk) VVM-screening og miljøgodkendelse og hjemviste sagen. Roskilde Kommune traf herefter den 20. maj 2020 afgørelse om, at påbud efter miljøbeskyttelseslovens § 41 om, at varslet påbud om vilkår om terminalstøj, overfladevand samt præferencebane i miljøgodkendelsen ikke var omfattet af miljøvurderingsloven, hvilket efter klage blev tiltrådt af Miljø- og Fødevarerklagenævnet den 5. oktober 2023 (j.nr. 21/00651). Ved afgørelse af 15. september 2020 meddelte Roskilde Kommune efter revurdering af miljøgodkendelsen påbud efter miljøbeskyttelseslovens § 41 med supplerende vilkår, som bl.a. indeholdt vilkår om, at den nordvendte bane 03 i vindstille og næsten vindstille vejr skulle anvendes som præferencebane for landingsøvelser i forbindelse med skoleflyvninger, men at beslutning om anvendelse af præferencebanen skulle besluttes af flyvelederen. Kommunen begrundede vilkåret med, at en større andel af skoleflyvninger ved anvendelse af bane 03 ville medføre en bedre fordeling af trafikken og dermed udjævning af de oplevede støjgener. Det fremgik endvidere af afgørelsen, at definitionen af ”næsten vindstille” efter Beaufort-skalaen er 1,5 m/s,

hvilket ved Roskilde Lufthavn i 2019 forekom 12 dage, og den procentvise andel af flyvninger på 03 derved kunne forventes at stige fra 7 pct. til ca. 10 pct. Påbuddet blev påklaget af lufthavnen, der bl.a. gjorde gældende, at det ikke ved støjberegninger var sandsynliggjort, at det supplerende vilkår kunne forventes at have en miljømæssig effekt i forhold til at ændre eller nedbringe støjbidraget til omgivelserne, og tillige henviste til lufthavnens klage over kommunens afgørelse om, at de ændrede vilkår ikke var omfattet af miljøvurderingsloven. Miljø- og Fødevarerklagenævnet (formanden) lagde til grund, at der ikke forelå oplysninger om, at der var konstateret væsentlig forurening fra lufthavnen i form af støjgener, og at kommunen ikke havde indhentet støjmålinger eller foretaget tilsyn. Endvidere konstaterede nævnet, at det fremgik af afgørelsen, at det supplerende vilkår ville flytte den procentvise andel af landinger til bane 03 med et omfang, der reelt var uden effekt. På den baggrund fandt nævnet, at afgørelsen led af en væsentlig retlig mangel ved ikke at være tilstrækkeligt oplyst, samt at vilkåret ved at være uden effekt var meddelt i strid med den almindelige forvaltningsretlige grundsætning om afgørelsens egnethed, hvorfor nævnet ophævede afgørelsen, og hjemviste sagen til fornyet behandling. For en fornyet behandling henviste nævnet til, at der skulle foretages en konkret vurdering af, om den samlede støj fra lufthavnen reelt medførte væsentlige støjgener for omgivelserne, samt en konkret vurdering af, hvilke tiltag der i givet fald ville være nødvendige at imødegå sådanne støjgener.

***Kommentar:*** Afgørelsen er vanskeligt læselig og omhandler kun indirekte sagens baggrund, hvorfor dette i ovenstående resumé af afgørelsen er medtaget på grundlag af andre klagenævnsager om lufthavnen. Afgørelsen er usædvanlig derved, at klagenævnet ikke havde grundlag for at fastslå, at der forelå væsentlig forurening, hvorfor nævnet ikke havde andet valg end at ophæve og hjemvise sagen. Hertil kommer, at nævnet udtrykkeligt anerkender, at det forvaltningsretlige proportionalitetsprincip indeholder et særskilt egnethedskrav svarende til det EU-retlige proportionalitetsprincip, jf. herom Mørup m.fl., *Forvaltningsret – almindelige emner*, 7. udg., 2022, s. 267 f. og Fenger (red.), *Forvaltningsret*, 2018, s. 362 f.



# Ophævelse og hjemvisning i sag om revurdering af miljøgodkendelse af [Virksomhed1]

Sag: 20/14355

Dato: 26. marts 2024

Miljø- og Fødevareklagenævnet har truffet afgørelse efter miljøbeskyttelseslovens § 41, jf. § 41b, jf. § 91, stk. 1.[\[1\]](#)

Miljø- og Fødevareklagenævnet ophæver Roskilde Kommunes afgørelse af 15. september 2020 om revurdering af miljøgodkendelse af [Virksomhed1] beliggende på [Adresse1], 4000 Roskilde, og hjemviser sagen til fornyet behandling.

Det indbetalte klagegebyr tilbagebetales.

Miljø- og Fødevareklagenævnets afgørelse er endelig og kan ikke indbringes for anden administrativ myndighed, jf. § 17, stk. 1, i lov om Miljø- og Fødevareklagenævnet[\[2\]](#) og gebyrbekendtgørelsens § 2, stk. 6.[\[3\]](#) Eventuel retssag til prøvelse af afgørelsen skal være anlagt inden 6 måneder, jf. miljøbeskyttelseslovens § 101, stk. 1.

Afgørelsen er truffet af formanden på nævnets vegne, jf. § 8 i lov om Miljø- og Fødevareklagenævnet.

## 1. Klagen til Miljø- og Fødevareklagenævnet

Afgørelsen er den 12. oktober 2020 påklaget til Miljø- og Fødevareklagenævnet af [Virksomhed1].

Klager har efterfølgende den 20. november 2020 og 12. marts 2021 fremsendt uddybende og supplerende bemærkninger.

Klager har anført, at det i revurderingen fastsatte vilkår 7a om præferencebanesystem for VFR-skoleflyvninger udgør en væsentlig risiko for flyvesikkerheden, idet vilkåret betyder, at landingsøvelser i visse tilfælde skal foregå i medvind op til 1,5 m/s (3 kn), hvilket strider imod hovedprincippet om, at fly starter og lander mod vinden. Vilkaaret tager i øvrigt kun udgangspunkt i vindstyrkeforhold, hvilket er en grov forenkling af de meteorologiske rammer, der ligger til grund for beflyvningsmæssige beslutninger. Hertil kommer, at vilkåret ikke tager hensyn til, at bane 03 ikke kan anvendes til landinger i dårlige sigtbarhedsforhold, da den ikke er udstyret med samme type lysanlæg som bane 11 og bane 21, ligesom vilkåret vil føre til situationer med krydsende flytrafik i luftrummet og lufthavnen, hvilket som udgangspunkt bør undgås. Idet vilkåret omhandler landingsøvelser til skoleflyvning, rammes de mindst erfarne piloter, hvilket ifølge klager er særligt problematisk, idet bane 03 er en forholdsvis kort bane. Herudover vil et præferencebanesystem i øvrigt betyde, at trafikafviklingen gøres væsentligt mere kompleks end nødvendigt.

Klager har endvidere anført, at der ikke i miljøbeskyttelseslovens § 41 er hjemmel til at påbyde vilkår 7a, idet det ikke er dokumenteret eller sandsynliggjort, herunder ved støjberegninger, at vilkåret vil have en miljømæssig effekt, herunder at vilkåret kan forebygge og bekæmpe støj eller nedbringe (støj)forurening. Klager henviser i den forbindelse bl.a. til et notat udarbejdet af Roskilde Kommunes teknik- og miljøforvaltning, hvoraf det fremgår, at der ikke vil opnås den ønskede større spredning af den potentielle støjpåvirkning i omgivelserne og at der ikke kan forventes en væsentlig ændring i støjbelastningen for de omkringboende ved at indføre en præferencebane. Idet formålet, der søges opnået med vilkåret, herefter ikke står mål med den byrde, der pålægges virksomheden, er vilkåret i øvrigt efter klagers opfattelse i strid med proportionalitetsprincippet.

Klager har til støtte for klagen fremsendt en række bilag, herunder bl.a. en række udtalelser fra Naviair, Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen og StopStøjen.

Klager har herudover påklaget, at Roskilde Kommune burde have foretaget en screening efter reglerne i miljøvurderingsloven forud for meddelelsen af påbuddet. Miljø- og Fødevarerklagenævnet har behandlet denne klage i en særskilt klagesag, hvori nævnet har truffet afgørelse.[\[4\]](#)

## 2. Sagens oplysninger

## 2.1 Den påklagede afgørelse

Roskilde Kommune har den 15. september 2020 med hjemmel i miljøbeskyttelseslovens § 41, jf. § 41b, stk. 1, revurderet vilkårene i [Virksomhed1] miljøgodkendelse.

Det fremgår af revurderingen, at lufthavnens aktiviteter er omfattet af listepunkt H 202 i bilag 2 i godkendelsesbekendtgørelsen.[\[5\]](#)

Med revurderingen har Roskilde Kommune påbudt virksomheden en række supplerende vilkår, herunder følgende vilkår 7a om særligt generende flytrafik:

"I situationer med enten vindstille eller næsten vindstille, svarende op til 1,5 m/s, skal bane 03 anvendes som præferencebane til landingsøvelser i forbindelse med VFR skoleflyvning. Vilåret kan fraviges i situationer, hvor det udgør en risiko for flyvesikkerheden eller forhindrer de øvelser der skal trænes.

Det er flyvelederen, som afgør hvorvidt præferencebanen skal benyttes."

Om begrundelsen for vilåret fremgår bl.a. følgende af afgørelsens miljøtekniske vurdering (side 12-14):

"Visse flyaktiviteter, herunder skoleflyvninger, kan opfattes af naboer til lufthavne som særligt generende. Dette kan bl.a. skyldes, at støjen fra disse aktiviteter generer ved en hyppig gentagelse af støjbegivenheder.

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.

En stor andel af flyvninger fra [Virksomhed1] er landingsrunder i forbindelse med skoleflyvninger. Således var 51% af alle operationer i 2018 landingsrunder i forbindelse skoleflyvninger.

Anvendelsen af baner og flyveveje bestemmes af flere forhold.

Lufttrafikreglerne foreskriver, at fly som udgangspunkt, skal starte og lande i modvind. Denne bestemmelse skyldes hensynet til flyvesikkerheden.

Derudover er det særligt karakteristisk for landingsrunder i forbindelse med skoleflyvninger, at flyvevejene er korte og ellipseformede, da det der trænes typisk er venstre drej, starter og landinger. Det betyder også, at det ofte er

de samme områder der overflyves gentagne gange med deraf følgende oplevet støjpåvirkning.

[...]

Bane 03 er den baneretning som benyttes mindst, hvilket er udtryk for at vindretningen sjældent er fra nord. I nedenstående tabel har lufthavnen opgjort den gennemsnitlige baneanvendelse for alle flyvninger over en årrække.

Gennemsnitlig baneanvendelse

Bane	Starter	Landinger
03	7 %	7 %
11	27 %	31 %
21	38 %	34 %
29	28 %	28 %

Opgjort af Københavns Lufthavne A/S (CPH) for årene 2005 til 2013 for alle flyvninger.

Roskilde Kommune har derfor i det følgende vurderet mulighederne og konsekvenserne af, at stille vilkår som øger brugen af bane 03.

En betingelse for vilkåret er, at det kun kan gælde for situationer hvor vinden er uden betydning for starter og landinger og således ikke i strid med lufttrafikreglerne om at starte og lande i modvind. Roskilde Kommune har defineret dette som situationer med enten vindstille eller næsten vindstille efter Beaufort skalaen, hvilket svarer til op til 1,5 m/s.

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 [Virksomhed1]. 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 %.

[...]

Det er Roskilde Kommunes vurdering, at en større andel af skoleflyvninger til bane 03, vil medføre en bedre fordeling af trafikken og dermed udjævning af de oplevede støjgener. Heri er det også tages i betragtning, at støjniveauet typisk er højere ved starter end ved landinger.

Roskilde Kommune vurderer videre, at der kan være andre parametre end vindstyrken, som kan være afgørende for om bane 03 kan benyttes.

Herunder flyvesikkerheden, men også de øvelser som skal trænes. Det er således kun banerne 11 og 21 der er udstyret med instrumentlandingsystemer, som der nogle gange trænes i at anvende.

Roskilde Kommune vurderer, at det i den konkrete situation altid er flyvelederen i tårnkontrollen i [Virksomhed1], der kan afgøre, hvorvidt der er grundlag for at afvige fra vilkåret.

### Vilkår 7a

Roskilde Kommune ønsker på baggrund af ovenstående, at indføre bane 03 som præferencebane for landingsrunder i forbindelse med skoleflyvninger.

Roskilde Kommune stiller vilkår om, at i situationer med enten vindstille eller næsten vindstille, op til 1,5 m/s, skal bane 03 anvendes som præferencebane til landingsøvelser i forbindelse med skoleflyvning. Vilkåret kan fraviges i situationer, hvor det udgør en risiko for flyvesikkerheden, eller forhindrer de øvelser der skal trænes.

Det er flyvelederen, som afgør hvorvidt præferencebanen skal benyttes.”

Det fremgår af sagens oplysninger, at beslutningen om at ændre miljøgodkendelsen for [Virksomhed1] har været forelagt Roskilde Kommunes Klima- og Miljøudvalg på et møde den 5. maj 2020. Følgende fremgår af referatet for dette møde:[\[6\]](#)

”Forvaltningen har gennem årene modtaget henvendelser fra en lille gruppe borgere, som oplever støjgener i forbindelse med skoleflyvninger omkring lufthavnen. Forvaltningen har set på mulighederne for at indføre vilkår om præferencebane ved svag eller ingen vind for at opnå en bedre fordeling af baneanvendelse og derved af støjen. Forvaltningen vurderer, at der kan indføres vilkår om præferencebane, men at det vil have meget lille effekt.

Flyvesikkerhedshensyn betyder, at det i høj grad vil være de samme områder som overflyves i dag, der forsat vil blive overfløjet, og der derved ikke opnås en bedre fordeling af støjen. Der er relativt få dage med svag eller ingen vind, og en præferencebane kan desuden betyde længere flyvedistance. Derudover vil vilkåret betyde endnu en opgave, som flyveledelsen ville skulle forholde sig til i det daglige arbejde. Omvendt er der i dag situationer, hvor kontrolltårnet skal ændre på baneanvendelse for eksempel på grund af ændret vindretning.

Der er vedlagt et kort notat, som uddyber vurderingen. [Virksomhed1] og flyveledelsen (Naviair) har desuden oplyst, at de er meget betænkelige ved indførelse af et sådanne vilkår.

[...]

#### **Klima- og Miljøudvalget, 05-05-2020, pkt. 74**

Godkendt med den tilføjelse, at der tilføjes vilkår om præferencebane af hensyn til bedre fordeling af trafikken og dermed udjævning af de oplevede støjgener.

[Person1] (B) kan ikke godkende udvalgets beslutning, idet han foretrækker forvaltningen indstilling. B frygter, at det er en ren symbolsk øvelse at tilføje vilkår om præferencebane, der kompromitterer flysikkerheden, og blot flytter problemet til andre bebyggelser uden reelt at løse de problemer som borgerne oplever. Udvalget bør i stedet kigge på, om der kan findes andre reelle løsninger på problemet.”

Af det anførte vedlagte notat dateret den 16. april 2020 fremgår bl.a. følgende:

”Et væsentligt argument for eventuelt at indføre et vilkår om præferencebane var, at det skulle medføre en mindre støjbelastning for de omkringboende gennem en mere varieret banebenyttelse og derved anvendelse af flyveveje, således at den enkelte boligejendom oplevede færre situationer med støjgener fra landingsrunder i forbindelse med skoleflyvninger. På baggrund af lufthavnens tilbagemelding om, at landingsrunder fra bane 03 af sikkerhedshensyn vil blive højrerunder, er det forvaltningens vurdering, at der ikke vil opnås den ønskede større spredning af den potentielle støjpåvirkning i omgivelserne. Desuden vil det være relativt få dage om året, hvor vilkåret vil gælde pga. vindforholdene. Lufthavnen påpegede at en ændring fra venstrerunder til bane 21 til højrerunder til bane 03 vil gøre det mere problematisk at træne såkaldte ”stop and go” øvelser og samtidig undgå at komme ind over byerne Gadstrup og Snoldelev. Det kan resultere i, at piloten må forlænge sin flyvebane for at have tid og plads til at holde sig fri af byerne.

Den samlede vurdering er, at der ikke kan forventes en væsentlig ændring i støjbelastningen for de omkringboende ved at indføre en præferencebane. Dertil skal tages i betragtning at lufthavnen og flyveledelsen har en række

betænkeligheder bl.a. i forhold til flyvesikkerheden, som betyder at de ikke ønsker et sådanne vilkår.

Det vurderes at et eventuelt vilkår om præferencebane vil betyde, endnu en opgave som flyveledelsen ville skulle forholde sig til i det daglige arbejde. Dertil kommer udarbejdelse af afrapporteringer, når det på trods af svage vindforhold alligevel af forskellige årsager i den konkrete situation blev valgt, at afvige fra vilkåret. Lufthavnen har desuden påpeget en udfordring i at vindforholdene typisk kan ændre sig i løbet af dagen, men forvaltningen vurderer at kontroltårnet allerede i dag oplever situationer, hvor der i løbet af en dag skal ændres på baneanvendelsen f.eks. på grund af at vindretningen ændrer sig.

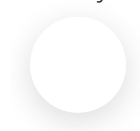
Samlet set er det forvaltningen vurdering, at det ikke kan anbefales at stille vilkår om præferencebane på Roskilde lufthavn, men at det er en mulighed rent juridisk.”

## *2.2 Roskilde Kommunes bemærkninger til klagen*

Roskilde Kommune har den 14. december 2020 til klagen bemærket, at indførelsen af en præferencebane ikke ændrer på de forhold, som flyveledelsen allerede skal tage i betragtning ved valg af bane. Hertil kommer, at der ikke ofte er vindstille (op til 1,5 m/s), og at forudsætningen for vilkåret derfor ikke ofte er tilstede. Kommunen har i afgørelsen skønnet, at vilkår 7a vil medføre en mere varieret banebenyttelse, og at der herved opnås en bedre fordeling af trafikken og dermed udjævning af den oplevede støj. Det er i den forbindelse kommunens opfattelse, at de boliger, som oftest oplever støjulemper, vil opleve en reduktion af støjen. Kommunen har i øvrigt i forhold til proportionalitet vurderet, at det er få gange om året, flyvelederen skal vurdere, om vilkåret skal efterleves eller fraviges, såfremt det udgør en risiko for flyvesikkerheden eller forhindrer de øvelser, der skal trænes.

## **3. Miljø- og Fødevarerklagenævnets bemærkninger og afgørelse**

### *3.1 Miljø- og Fødevarerklagenævnets prøvelse*





Det fremgår af § 11, stk. 1, i lov om Miljø- og Fødevareklagenævnet, at nævnet kan begrænse sin prøvelse af en afgørelse til de forhold, der er klaget over.

Det følger endvidere af § 11, stk. 2, i lov om Miljø- og Fødevareklagenævnet, at nævnet kan begrænse sin prøvelse til de væsentligste forhold.

Miljø- og Fødevareklagenævnet har i denne klagesag alene fundet anledning til at behandle klagepunktet vedrørende påbuddets vilkår 7a (afsnit 3.2).

### *3.2 Miljø- og Fødevareklagenævnets bemærkninger*

Det følger af miljøbeskyttelseslovens § 41, stk. 1, at hvis en listevirksomhed medfører væsentlig forurening, eller skønnes at indebære en nærliggende risiko for væsentlig forurening, kan tilsynsmyndigheden meddele påbud om, at forureningen skal nedbringes, herunder at der skal gennemføres bestemte foranstaltninger. Tilsynsmyndigheden kan endvidere meddele påbud, hvis en listevirksomhed skønnes at indebære en nærliggende risiko for væsentlig forurening.

Af miljøbeskyttelseslovens § 41b, stk. 1, følger det, at når der er forløbet 8 år efter meddelelsen af en godkendelse, kan tilsynsmyndigheden ændre vilkårene heri ved påbud eller nedlægge forbud imod fortsat drift, jf. § 41.

I overensstemmelse med den generelle forvaltningsret skal vilkårene fastsat ved påbud efter miljøbeskyttelseslovens regler bl.a. være proportionale, nødvendige og tilstrækkelige.[\[7\]](#)

Det forvaltningsretlige proportionalitetsprincip indebærer, at forvaltningen i forbindelse med udøvelsen af et skøn, er forpligtet til at vælge den mindst indgribende foranstaltning, som er tilstrækkelig til opnåelse af formålet. Desuden indeholder proportionalitetsprincippet et krav om forholdsmæssighed, hvorefter indgrebet kun må iværksættes, hvis det står i rimeligt forhold til det mål, der forfølges. Samtidigt skal indgrebet være egnet til at forfølge det pågældende formål.

Ifølge officialprincippet, eller undersøgelsesprincippet, har en offentlig myndighed pligt til at oplyse en sag tilstrækkeligt, inden myndigheden træffer afgørelse i sagen. Princippet er ikke lovfæstet, men er udtryk for en almindelig retsgrundsætning.

Ved bedømmelsen af forureningen fra en virksomhed påhviler det således tilsynsmyndigheden at sikre sig, at det materiale, der er forelagt for myndigheden, har den for afgørelsen nødvendige kvalitet, og i øvrigt giver et retvisende billede af virksomhedens forurening. Roskilde Kommune har dermed som forvaltningsmyndighed pligt til at sørge for, at der er et tilstrækkeligt fyldestgørende grundlag til, at kommunen kan træffe en fuldt forsvarlig, lovlige og rigtig afgørelse. Omfanget af oplysninger og detaljeringsgraden afhænger af den konkrete sag.[\[8\]](#)

Da det er en betingelse for at kunne fastsætte støjreducerende vilkår efter miljøbeskyttelseslovens § 41, at listevirksomheden medfører væsentlig forurening, eller skønnes at indebære en nærliggende risiko for væsentlig forurening, må Miljø- og Fødevarerklagenævnet forstå sagen sådan, at Roskilde Kommune umiddelbart vurderer, at virksomhedens drift giver anledning til støjgener, der kan være væsentlige. Der er imidlertid i sagen ikke oplysninger om, at der er konstateret væsentlig forurening fra virksomheden i form af støjgener, herunder at kommunen har søgt sagen oplyst, eksempelvis ved støjmåling eller tilsynsbesøg.

Miljø- og Fødevarerklagenævnet finder på den baggrund, at Roskilde Kommunes afgørelse ikke er truffet på et tilstrækkeligt oplyst grundlag, idet det ikke på det foreliggende grundlag er muligt at vurdere, om virksomhedens igangværende drift giver anledning til væsentlige støjgener. Afgørelsen lider dermed af en væsentlig retlig mangel, hvorfor nævnet ophæver kommunens afgørelse af 15. september 2020 og hjemviser sagen til fornyet behandling. Kommunen skal herefter i forbindelse med den fornyede behandling af sagen foretage en konkret vurdering af, om den samlede støj fra virksomheden reelt medfører væsentlige støjulempere i omgivelserne, og hvilke tiltag der i givet fald vil være nødvendige og tilstrækkelige til imødegåelse heraf.

Roskilde Kommune har i nærværende sag i forbindelse med revurderingen af [Virksomhed1] miljøgodkendelse påbudt vilkår om, at bane 03 skal anvendes som præferencebane for at opnå en bedre fordeling af trafikken og dermed udjævning af de støjgener, som omkringboende oplever. Det fremgår imidlertid af sagens oplysninger, at det er kommunens vurdering, at forudsætningen for vilkårets anvendelse – situationer med enten vindstille eller næsten vindstille, svarende op til 1,5 m/s – ofte ikke vil være tilstede, og at vilkåret i øvrigt vil have meget lille effekt.



Miljø- og Fødevareklagenævnet finder på den baggrund, at det i revurderingen påbudte vilkår ikke kan anses for at være hverken egnet eller tilstrækkeligt til at imødegå eventuelle støjmæssige gener, der opleves fra virksomhedens drift, idet vilkåret efter det oplyste sjældent vil finde anvendelse og i øvrigt ikke forventes at have nogen reel effekt.

### 3.3 Miljø- og Fødevareklagenævnets afgørelse

Miljø- og Fødevareklagenævnet ophæver Roskilde Kommunes afgørelse af 15. september 2020 om revurdering af miljøgodkendelse af [Virksomhed1]beliggende på [Adresse1], 4000 Roskilde, og hjemviser sagen til fornyet behandling.

[1] Lovbekendtgørelse nr. 48 af 12. januar 2024 om miljøbeskyttelse.

[2] Lov nr. 1715 af 27. december 2016 om Miljø- og Fødevareklagenævnet.

[3] Bekendtgørelse nr. 132 af 30. januar 2017 om gebyr for indbringelse af klager for Miljø- og Fødevareklagenævnet mv.

[4] Miljø- og Fødevareklagenævnets afgørelse af 5. oktober 2023 i sagsnr. 21/00651.

[5] Bekendtgørelse nr. 1083 af 9. august 2023 godkendelse af listevirksomhed. Virksomheden er markeret med \* på listen i bilag 2.

[6] Referatet kan findes på Roskilde Kommunes hjemmeside – link hertil: <https://dagsordener.roskilde.dk/vis?Referat-Klima--og-Miljoevalget-2018-2021-d.05-05-2020-kl.08.00&id=331303e2-03ef-4829-97cc-cc4fc963746e>.

[7] Dette fremgår tillige af Miljøstyrelsens miljøgodkendelsesvejledning – link: <https://miljogodkendelsesvejledningen.dk/myndigheder/3-ny-godkendelse-eller-tillaeg/34-udarbejdelse-af-miljogodkendelse/343-retningslinje-for-formulering-af-vilkaar>.

[8] Se nærmere i Miljøstyrelsens miljøgodkendelsesvejledning, afsnit 5.13 om tilstrækkelig oplyst sag. Link hertil: <https://miljogodkendelsesvejledningen.dk/opslag/513-tilstraekkeligt-oplyst-sag/>.



**Lovområder:**

Miljøbeskyttelsesloven

