



Bilag 4 Opsamling af høringssvar til udkast for miljøgodkendelse for vandflyver i Københavns Havn.

Udkast til afgørelse om miljøgodkendelse er sendt i partshøring fra d. 9. til 23. august 2019 til DHC6 Invest ApS efter godkendelsesbekendtgørelsen.

Udkast til afgørelse er videre sendt til By og Havn, Langelinie Pavillonen, Trafik- Bygge- og Boligstyrelsen samt ejere og virksomheder i de enkeltstående bygninger, som må anvendes til boliger, indenfor 45 dB-zonen på William Wains Gade, Refshaleøen.

By og Havn er grundejer og havnemyndighed. Som særligt berørt nabo til landgangsbroen ved Nordre Toldbod 29 er Langelinie Pavillonen sagspart. Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen er relevant myndighed for VVM og luftfart for flyvepladsen.

E/F Langelinie Alle 3-9 har anmodet om at modtage udkast til godkendelse og er derfor blevet hørt om afgørelsen.

Der er ikke registreret personer med folkeregisteradresse i boligerne indenfor 45 dB-zonen på William Wains Gade, Refshaleøen.

Udkast til afgørelse om miljøgodkendelse er annonceret på blivhoert.kk.dk i perioden fra 12. til 26. august 2019. Der er indkommet i alt otte høringssvar.

Svar fra høringsparter:

- 1) DHC6 Invest ApS har svaret og har ingen kommentarer.
- 2) By og Havn svaret og har ingen kommentarer.
- 3) Langelinie Pavillonen har ikke svaret.
- 4) Refshaleøens Ejendomsselskab A/S:
Refshaleøens Ejendomsselskab A/S ønsker en tidsbegrænsning til 1. januar 2024. Denne frist foreslås med henvisning til at der i Københavns

2 september 2019

Sagsnr.
2019-0167374

Dokumentnr.
2019-0167374-5

Sagsbehandler
Lisa Bizzarro

Byens Anvendelse
Forurenende Virksomhed

Njalsgade 13
Postboks 380
2300 København S

EAN nummer
5798009809452

Kommunes Kommuneplan 2023 vil foreligge resultater for metro, en østlig ringvej og Lynetteholm, som kan medføre at byudviklingen på Refshaleøen ønskes fremrykket.

Refshaleøens Ejendomsselskab A/S ønsker endvidere, at antallet af afgang fastholdes på det nuværende niveau, da støjgenerne påvirker områdets beboere negativt.

Kommentar: Forvaltningen vurderer, at afgørelse om miljøgodkendelse skal være begrundet i konkrete planer. I det støjpåvirkede område på Refshaleøen er der enkelte fritliggende huse, som muligvis anvendes til boligformål. På grundlag af ansøgers støjberegninger er det Forvaltningen vurdering, at flyvningerne kan rummes inden for de vejledende støjgrænser for spredt beboelse ved flyvepladser.

5) Trafik- Bygge- og Boligstyrelsen:

Trafik-, Bygge og Boligstyrelsen har følgende bemærkninger til det fremsendte udkast til miljøgodkendelse af vandflyvepladsen i Københavns Havn:

- De tre sidste sætninger i det indledende afsnit er efter vores opfattelse misvisende og uklare og bør rettes for at undgå misforståelser.*

Af udkastet fremgår: "Forvaltningen er tilsyns- og godkendelsesmyndighed for flyvepladsens landområde med check-in, påstigning, ankomst og afgang for vandfly. Forvaltningen regulerer miljøpåvirkninger fra flyvepladsen gennem benyttelse af landområdet, herunder indirekte støj fra flyoperationer ved fastsættelse af antallet af ankomster (landinger) og afgang (starter). Regulering af de forureningsmæssige ulemper fra sejlads, start og landing i Københavns Yderhavn, flyveveje og overflyvninger hører under havne-, søfarts-, VVM- og luftfartsmyndigheden."

Udover at være tilsyns- og godkendelsesmyndighed for flyvepladsens landområde er Københavns Kommune også miljømyndighed i forhold til miljøpåvirkningerne i vandflyvepladsens nærområde foranlediget af starter og landinger samt taxi-sejlads på vandet.

I det fremsendte udkast til miljøgodkendelse er en støjberegning - netop omfattende støjen fra starter og landinger samt taxi-sejlads fra flydebro til start- og landingsområdet - et bærende element.

Det er korrekt, at Københavns Kommune indirekte kan regulere miljøpåvirkningen af støjen fra starter og landinger samt sejlads gennem fastsættelse af krav til antallet af operationer. Kommunen har imidlertid også mulighed for at regulere miljøpåvirkningen på andre måder. Miljøstyrelsens Vejledning om Støj fra flyvepladser, der både omfatter flyvepladser på land og på vand, giver flere eksempler herpå.

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen (TBST) anerkender i den forbindelse, at kommunen ikke kan stille direkte operationelle krav til flyvningen. Sådanne vilkår - rettet imod de luftfarende - skal afhandles med og publiceres af TBST, som samtidigt sikrer, at flyvesikkerheden ikke kompromitteres. Samspeilet mellem miljø- og luftfartsmyndigheder er beskrevet i Vejledningen om Støj fra Flyvepladser.

Jf. ovenstående - og med henvisning til tidligere korrespondance herom - finder vi, at den sidste sætning i det indledende afsnit er direkte misvisende. Det er efter vores opfattelse alene ulemper fra overflyvninger, der hører under luftfartsmyndigheden, mens de øvrige områder hører under miljømyndigheden, som er Københavns Kommune. Vi skal i den forbindelse tillige henvise til Miljø- og Fødevareklagenævnets afgørelse af 21. december 2018 (18/04795), som giver Københavns Kommune medhold i, at oplysningsgrundlaget (herunder støjforhold ved taxi-sejlads og start og landing) ikke var tilstrækkeligt på ansøgningstidspunktet til at kunne miljøgodkende virksomheden. Klagenævnet har i sin vurdering taget udgangspunkt i Miljøstyrelsens Vejledning om støj fra flyvepladser herunder den reguleringsmæssige sidestilling af flyvepladser på vand med flyvepladser på land.

- Under den miljøtekniske vurdering har vi bemærkninger til det sidste af de tre afsnit under rubrikken Luftforurening: Det fremgår af afsnittet, at Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen kan foretage en fornyet vurdering af, om der er væsentlige virkninger på miljøet. Vi henviser til ovenstående om Københavns Kommunes muligheder for at regulere miljøpåvirkningen, samt til vores svarmail af 12. juni 2019 om " Afklaring af myndighedsområder for vandflyver".

Fremadrettet finder TBST det afgørende, at vi og Forvaltningen får en fælles forståelse af fordelingen af myndighedsroller - og i forlængelse heraf også aftaler en procedure for håndteringen af evt. fremtidige klager.

Giver høringen af miljøgodkendelsen anledning til ønsker om miljøtilpasninger i form af ændrede flyveveje, flyvehøjder, stigeprofiler eller andre operative forhold, indgår vi gerne i en dialog med kommunen om formulering af evt. støjbegrænsende bestemmelser, der kan regulere dette.

Såfremt høringen giver anledning til bemærkninger for så vidt angår gener fra overflyvninger (dvs. ikke starter og landinger og taxi-sejlads) ønsker vi at blive orienteret herom.

Kommentar: Forvaltningen er enig i, at luftfartsmyndigheden regulerer ulemper fra overflyvninger og er myndighed for flysikkerhed. Forvaltningen fastholder, at søfarts- og havnemyndighederne regulerer trafik på vand, herunder ulemper fra denne. Forvaltningen vurderer, at der er forskel på reguleringen af flyvepladser på hhv. land og vand. Miljøbeskyttelsesloven giver ikke hjemmel til at regulere trafik på vand, herunder fartøjer, der sejler på åbent vand. Det er forvaltningens vurdering, at under taxiing skal vandflyveren betragtes som et skib. Miljøpåvirkning fra taxiing, start og landing kan kun reguleres i miljøgodkendelsen ved begrænsning af antallet af ankomster og afgang ved kaj. Forvaltningen har foretaget en vurdering af om miljøpåvirkninger fra søflyvepladsen til lands og vands er acceptable og vurderet om flyvepladsen kan miljøgodkendes.

Svar fra offentlig høring:

6) Beboerforeningen Sdr. Frihavnsudvalg:
Beboerne i Sdr. Frihavn, herunder Langelinie har i 4 år levet med vandflyets operationer i området. Generelt er beboerne positive over for flyet, hele forretningsideen

og også operationerne i luften. Men der har været mange klager især over støj og forurening ifm. taxi-transporten mellem landingsplads og terminal. Der klages fortsat selv om alle klager hidtil er tilbagevist. Vi finder, at betingelsen for at give en permanent tilladelse skal ledsages af krav om en effektiv løsning af taxi-elementet. Vi har været i positiv dialog med DFDS, By&Havn, Nordic Seaplanes og TMF om at flytte terminalen til DFDS-terminalen. Her er den omkringsliggende bebyggelse erhverv. Men vi forstår, at der er foretaget analyser, som afviser denne ide. Vores forslag er derfor at en løsning i form af en lods båd, der transporterer flyet mellem terminalen og landingspladsen. I øvrigt ønsker vi at se de nævnte analyser. Helt konkret kan vi ikke godtage de beregninger af støjbelastningen, som fremgår af redegørelsen. De er baseret på standarder for flypladser, som normalt består af asfalt og græs. Lydens opførsel på vand er helt anderledes. De teoretiske beregninger over støjen fra taxi-transporten skal derfor suppleres med konkrete lydmålinger ved boligerne under relevante vindforhold. Vi føler os heller ikke overbeviste over at flyets forurening er uproblematisk. Vi har endnu ikke fået konkret dokumentation for forureningen under taxi-transporten. Al dokumentation har hvilet på generelle godkendelser af flyet, som vi ikke betvivler. Men vi oplever meget konkret lugtgener ved særlige vindforhold og frygter, at fx NO_x-partiklerne overskrider grænseværdierne. Vi efterlyser konkrete målinger. Beboernes klager baserer sig på konkrete oplevelser af støjen og lugtgenerne - ikke på teoretiske beregninger eller ganske vist mange (over 20) besøg fra TMK hvor man afviser klagerne. Den bedste løsning på problemerne er som nævnt en alternativ transportform mellem terminal og startbanen. Hvis flyet trækkes af en lods på vandet, gerne el-dreven vil vi ikke længere være betænkelige over for en permanent tilladelse til Nordic Seaplanes.

Kommentar: Forvaltningen vurderer, at vandflyverens bidrag til luft-, lugt- og støjforurening ikke er væsentligt. Forvaltningen har vurderet at bidraget fra 30 daglige vandflyveroperationer til luft- og lugtforurening er uvæsentligt sammenlignet med andre fartøjer i havneområdet såsom krydstogtskibene.

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen er VVM-myndighed og har foretaget en VVM-screening. Styrelsen har i sin VVM-screening vurderet, at luft og lugt ikke skal undersøges nærmere, og at flyvepladsen ikke giver anledning til væsentlig indvirkning på miljøet. Ansøgningen er bilagt en akkrediteret støjrapport, som dokumenterer, at de vejledende støjgrænser er overholdt ved eksisterende boligområder. I støjrapporten er der taget højde for, at støjen reflekteres af vandoverfladen.

7) Østerbro Lokaludvalg:

Lokaludvalget finder, at der ikke bør gives en permanent/langfristet tilladelse, før der er foretaget en reel VVM- undersøgelse med konkrete målinger af støj- og luftforureningen fra vandflyveren.

Kommentar: Ansøgningen er bilagt en akkrediteret støjrapport, som dokumenterer, at de vejledende støjgrænser er overholdt ved eksisterende boligområder. I støjrapporten er der taget højde for, at støjen reflekteres af vandoverfladen.

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen er VVM-myndighed og har foretaget en VVM-screening. Styrelsen har i sin VVM-screening vurderet, at luft og lugt ikke skal undersøges nærmere, og at flyvepladsen ikke giver anledning til væsentlig indvirkning på miljøet. Forvaltningen, Københavns Kommune, er enig i dette.

8) Borger:

Støjen fra flyvemaskinerne kan høres helt til Christianshavn, så jeg ønsker bestemt ikke, at der skal være flere flyvninger. De burde helt stoppes. Det ville være rart, om især aftenflyvningerne blev stoppet.

Kommentar: antallet af tilladte operationer i aften timerne øges ikke. Ulemper fra overflyvninger forsøges så vidt muligt mindsket ved at variere flyvningerne over forskellige områder af byen. Ulemper for overflyvninger reguleres af Trafik, Bygge og Boligstyrelsen, som har fået høringssvarene til orientering.

9) Borger:

Vandflyverens start- og landingsplads ved Nordre Toldbod Som beboer på Langelinie Allé, er det helt ulideligt og uacceptabelt, at start og landing af vandflyveren foregår så tæt på beboelse. Ikke så meget på grund af støjen, men på grund af den luftforurening, flyveren skaber. Det lugter ikke, det stinker! Og det så meget, at ved "ugunstige" vindforhold får undertegnede lugten ind i lejlighed på Langelinie Allé, når flyveren starter og lander - og det endda mod bassinsiden, væk fra Øresund. Med den nuværende placering for start og landing af vandflyveren er det ikke acceptabelt, at give en permanent, langfristet tilladelse før en reel undersøgelse med konkrete målinger af støj- og lugtgener er foretaget! Vi er beboere i området, der ønsker at destinationen for start og landing af vandflyveren flyttes til Terminalerne yderst på havnen. Det må kunne lade sig gøre. Passagererne kan benytte samme transport mod centrum som krydstogtskibenes gæster benytter. Vedr. henvendelse om samme problematik til: Johan Galster, Akademiingenior, ansvarlig for vandflyverens tilladelsen til at operere Michael Schilling, ansvarlig i Direktionen i Teknik og Miljøforvaltningen Undertegnede modtog en tilbagemelding med tilbud om, at sende en person til min adresse og vurdere luftgenen via personens lugtesans. - Helt urimelig fremgangsmåde! Til mit forslag om at få flyttet destinationen til Terminalerne yderst på havnen, lød svaret at Nordic Seaplanes ikke har ansøgt om anden plads end ved Nordre Toldbod. - Meget mærkeligt, at man fra miljøansvarlig side ikke automatisk anviser en mere hensigtsmæssig plads for vandflyveren.

Kommentar: Miljøstyrelsens vejledende støjgrænser for boligområder er overholdt med god margen ved Langelinie Allé.

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen er VVM-myndighed og har foretaget en VVM-screening. Styrelsen har i sin VVM-screening vurderet, at luft og lugt ikke skal undersøges nærmere, og at flyvepladsen ikke giver anledning til væsentlig indvirkning på miljøet. Forvaltningen vurderer, at vandflyverens bidrag til luft-, lugt- og støjforurening ikke er væsentligt. Forvaltningen har vurderet at bidraget fra 30 daglige vandflyveroperationer til luft- og lugtforurening er

uvæsentligt sammenlignet med andre fartøjer i
havneområdet såsom krydstogtskibene.