

Foretræde om vandflyver

TMU 23. sept. 2019, pkt. 11

Vi er:

Jens Lillelund, Langelinie Allé 7

Birger Jensen, Langelinie Allé 5

Vi mener ikke at forholdene er belyst godt nok til at give en permanent og fordoblet tilladelse.

Beboerne på Langelinie oplever til tider, dvs. ved østenvind både støj, lugt og frygt for forurening ifm. den meget lange taxatur på 8 min. fra landing/start til pontonen ved Langelinie pavillonen.

Citater fra Kommuneplan 2019

"Derudover vil vi fremover sikre et fortsat fokus på ren luft, ved at anbefalingerne fra Københavns ekspertpanel for ren luft indgår, når der træffes kommunale beslutninger om ren luft-indsatser." Kilde: KP 2019 side 26.

"At kvaliteten af byens vandområder og adgangen til at bruge dem forbedres". Kilde: KP 2019 side 28

Vi mener med støtte fra Østerbro Lokaludvalg, at der mangler en VVM-undersøgelse, hvilket også er et krav iflg. Bekendtgørelsen om Miljøgodkendelse, §2 stk. 3, hvor lufthavne og flypladser er nævnt under H202. Bekendtgørelsen tager udgangspunkt i et EU-direktiv.

Støjen

Måles som et gennemsnit over en lang periode ud fra standard-data. Det er klart at vi med ½-1½ timer mellem hver operation får nogle lave gennemsnit. Men vi oplever konkret en meget stærk støj især når flyet korrigerer retning. Det er kortvarigt, men meget ubehageligt især ved visse vindretninger. Og vi mener ikke at de teoretiske korrektioner, som beregningerne hviler på, tager højde for lyds bevægelse over vand og mellem bygningerne. Konkret kan lyden opleves stærkere bag Langelinie end på. Beregningerne tager heller ikke højde for vindretning, men det oplever vi som en faktor.

Støjen fra selve flyvningen generer ikke.

Lugten

Måles af forvaltningen ved fremmøde på Langelinie og anvende næsen som instrument. Det finder vi useriøst. Vi ved, at der findes metoder til videnskabelig måling af lugt. Noget som bla. Force tilbyder. Vi mener, at man skal forlange, at Nordic Seaplanes foranlediger en sådan uvildig analyse.

I øvrigt gør den konstaterede stank os nervøse for at forureningen kan overskride sundhedsgrensene. Det er os bekendt ikke blevet belyst, og vi mener som ovenfor, at man skal forlange, at Nordic Seaplanes foranlediger en sådan uvildig analyse af forureningen. Vi oplever, at stanken er særlig stor når flyet retningskorrigerer.

Alternativer

Vi har haft adskillige møder med NS, By&Havn, Forvaltningen og DFDS og helt konkret peget på alternative placeringer af Lounge og ponton. Herunder en placering tæt på Oslo færgens terminal, hvorved taxi-turen forkortes. Det fremgår af materialet, at det er analyseret, men ikke fundet velegnet. Disse analyser er, så vidt vi kan se, ikke dokumenterede. Hvorfor ikke?

Og så har vi foreslået, at man overvejer at lade flyene sejle gennem havnen trukket af en lodsåbåd. Denne kunne være el-dreven og løse problemerne vedr. støj, lugt og forurening. Forslaget er ikke kommenteret i materialet, men vi kan fortælle, at flyet bliver ført af en truck i Aarhus fra havn til hangar, ganske vist på

land, men det er vel en teknikalitet. Ressourcerne skal ikke øges væsentligt, da der allerede er krav om en fast bemannet motorbåd, som ligger ved pontonen og er klar til at sejle ud ved havari eller for at cleare landingsbanen.

En anden løsning kan være at lade flyet ligge i den lille havn på Refshaleøen og sejle passagererne frem og tilbage fra Langelinie.

Konklusion

Vi er som nævnt glade for flyet især i luften, men ikke for dens operation på vand. Vi føler os ikke godt nok betrygget i, at der ikke er grund til vores bekymringer og oplevelser. Derfor mener vi, at der kun skal gives en midlertidig, et-årig tilladelse indtil VVM-redegørelsen via konkrete målinger dokumenterer at miljøgrænser overholdes, eller der er fundet en alternativ miljøvenlig løsning på taxi-turen gennem havnen.

Kilder:

Lugt: <https://forcetechnology.com/da/ydelser/lugtmaaling-og-analyse>

Lods i Aarhus: [https://www.mmm-online.dk/Artikler/Vandflyver er afhaengig af Manitou](https://www.mmm-online.dk/Artikler/Vandflyver%20er%20afhaengig%20af%20Manitou)

VVM-redegørelse: <https://da.wikipedia.org/wiki/VVM-redeg%C3%B8relse>

Lovgrundlag:

Bekendtgørelse om Miljøgodkendelse

Definitioner

16) Miljøvurdering af konkrete projekter: Miljøvurdering efter lov om miljøvurdering af planer og programmer og af konkrete projekter (VVM).

Liste over godkendelsespligtig virksomhed, jf. § 2, nr. 3.

H 202. Lufthavne, flyvestationer og flyvepladser. (* jf. bilag 4, punkt 26)