



Besvarelse vedrørende forurening fra vandflyveren

Medlem af Borgerrepræsentationen Line Barfod (Ø) har den 11. august 2026 stillet følgende spørgsmål til Klima-, Miljø- og Teknikforvaltningen.

Spørgsmål

1. *Hvad ved vi om vandflyveren og hvilken type forurening, der kommer fra den? Gerne både tal på støj og på luftforurening og om der er andre typer forurening, fx af vandmiljøet, hvis det findes.*
2. *Er det Københavns Kommune eller staten der giver tilladelse til antal flyvninger? Eller spurgt på en anden måde: Kan Klima-, Miljø- og Teknikudvalget beslutte at der kun gives tilladelse til færre flyvninger?*
3. *Vil færre flyvninger kunne betyde, at der så ikke længere er de samme støjproblemer i forhold til at fx at bygge boliger på Refshaleøen? Ligesom problemet med skydebanen bliver "løst" ved at de må skyde i kortere tidsrum.*
4. *Kan tilladelsen gøres betinget af, at der indsættes el-flyver fx senest i 2030?*
5. *Hvilke andre typer virksomheder vil kunne bruges som præcedens for at de så også må ligge i samme områder (eller andre steder?) selvom det ikke er tilladt i plangrundlaget?*

17-08-2026

Sagsnummer i F2
2026 - 11159

Dokumentnummer i F2
274785

Sagsnummer i eDoc
2026-0173180

Svar

Ad. 1) Vandflyveren blev midlertidigt miljøgodkendt for anden gang af Københavns Kommune 11. oktober 2019. Her blev følgende miljøforhold vurderet: Støj, luft/lugt og spild ved optankning. Vandflyverens aktivitetsniveau er af Københavns Kommune begrænset til 15 starter per dag. Driften er begrænset til kl. 7-19 alle dage.

Støj

Motorstøj fra kajpladsen ved Nordre Toldbod 29 opstår under start, under taxiing i havnen, og ved takeoff i eller udenfor havnen. Som del af ansøgningen om miljøgodkendelse fremsendte ejeren DHC6 Invest en akkrediteret støjrapport udarbejdet iht. Miljøstyrelsens vejledning om regulering af flystøj.

I nærområdet ved Nordre Toldbod 29 var der en overskridelse af Miljøstyrelsens vejledende støjgrænser for flyvepladser. Ud fra en konkret vurdering af genernes omfang og med en særlig begrundelse indstillede forvaltning, at det daværende Teknik- og Miljøudvalg kunne fravige herfra, hvilket udvalget tiltrådte. Den særlige begrundelse for

Bygge-, Parkerings- og
Miljømyndighed
Njalsgade 13
2300 København S

EAN-nummer
5798009809452

fravigelsen var, at miljøgodkendelsen var midlertidig indtil 1. januar 2027.

På begge sider af havnen viste støjberegningen, at de vejledende grænseværdier for støj fra taxiing i havnen var overholdt med særdeles stor margen.

Borgere klager undertiden over støj fra taxiing i havnen. Det er forvaltningens vurdering, at Københavns Kommunes rolle som miljømyndighed er begrænset til vandarealet nærmest Nordre Toldbod 29. Forvaltningen regulerer derfor ikke vandflyverens færden under sejlads (taxiing) eller i luften, da dette er omfattet af regler fra Trafikstyrelsen.

Trafikstyrelsen mener, at Københavns Kommune kan regulere miljøforhold i områder, hvor færdsel og teknik er reguleret af Trafikstyrelsen. Trods flere møder er myndighedsfordelingen mellem Nordre Toldbod 29 og indtil takeoff aldrig afklaret. Københavns Kommune henviser alle klager over støj fra sejlads til Trafikstyrelsen.

Borgere klager undertiden over støj fra vandflyverens overflyvninger, specielt når vandflyveren foretager sightseeingture over byen. Iht. Trafikstyrelsens regler skal vandflyveren holde sig mindst 1000 fod over København. Som miljømyndighed har Københavns Kommune ingen myndighed overfor vandflyverens højde eller rute under flyvning, hvorfor klagerne henvises til Trafikstyrelsen.

Luft/lugt

Forvaltningen har modtaget mange klager over især lugt af dieselos. Stort set alle klager er kommet fra de samme enkelte beboere på Langelinie Allé. Under sejlads i havnen i den østlige side af havneløbet passerer vandflyveren borgernes bopæl i en afstand af 300-520 meter. Forvaltningen har siden 2016 udført 29 tilsyn vedrørende de påklagede lugtgener. Ved enkelte tilsyn er en kortvarig og svag diesellugt konstateret ved Langelinie Alle. Ingen af tilsynene har bekræftet en lugtgene, der vurderes væsentlig og kan berettigede indgreb iht. miljøbeskyttelsesloven.

Enkelte borgere i København har klaget over diesellugt fra vandflyveren ved overflyvning af byen. Disse henvises til Trafikstyrelsen.

Spild ved optankning

Virksomheden foretager optankning af flyet ved Nordre Toldbod. Forvaltningen har aldrig modtaget henvendelse om spild til lands eller på vandet.

Ad. 2) Det er Klima-, Miljø- og Teknikudvalget der giver tilladelse til antal starter fra Nordre Toldbod. En evt. ændring skal kunne begrundes miljømæssigt.

Ad. 3) Færre flyvninger ville i princippet betyde mindre støjproblemer. Støjniveauet er udregnet som døgn gennemsnit, så færre flyvninger betyder mindre støj. Hvis antallet af flyvninger reduceres, vil det gennemsnitlige støjniveau over døgnet tilsvarende falde. Dette kan potentielt mindske de samlede støjgener i området.

Ad. 4) Tilladelsen kan ikke gøres betinget af, at der indsættes el-flyver eksempelvis senest i 2030. Baggrunden for dette er, at el-vandflyveren på nuværende tidspunkt kun eksisterer som et projekt på tegnebrættet og altså ikke er en tilgængelig eller godkendt teknologi. Dermed er det ikke en mulighed at stille det som krav i en miljøgodkendelse, da det vil bygge på en forudsætning om en fremtidig teknologi, som ikke er færdigudviklet.

Ad. 5) Forvaltningen kan ikke pege på konkrete eksempler med andre virksomheder, men kan ikke udelukke at et lignende scenarie ville kunne findes med andre virksomheder i samme områder.

Hvis plangrundlaget tilsidesættes, kan det fremadrettet blive sværere for forvaltningen at meddele afslag til andre virksomheder. I sidste ende kan det udfordre den overordnede byplanlægning.

Svaret er offentligt tilgængeligt på Klima-, Miljø- og Teknikudvalgets dagsorden tilknyttet indstillingen, som svaret vedrører.

Lena Kongsbach
Vicedirektør

Oktober 2019

MILJØGODKENDELSE

Vandflyveplads

DHC6 INVEST ApS



**SAMMEN
OM BYEN**

KØBENHAVNS KOMMUNE
Teknik- og Miljøforvaltningen

FOTO: URSULA BACH, KØBENHAVNS KOMMUNE

INDHOLDSFORTEGNELSE

STAMOPLYSNINGER	3
MILJØGODKENDELSE AF FLYVEPLADS TIL VANDFLYVER I KØBENHAVNS HAVN	5
AFGØRELSE OG VILKÅR	5
PARTSHØRING OG OFFENTLIG HØRING	7
KLAGEVEJLEDNING	8
MILJØTEKNISK VURDERING	10
BELIGGENHED OG PLANFORHOLD FOR FLYVEPLADSEN	10
AFSLAG PÅ PERMANENT MILJØGODKENDELSE	12
BEGRUNDELSE FOR EN TIDSBEGRÆNSET MILJØGODKENDELSE.....	12
TIL- OG FRAKØRSEL	13
LUFTFORURENING	13
ANDRE FORHOLD	13
BEDSTE ANVENDELIGE TEKNOLOGI (BAT)	14
EGENKONTROL.....	14
SAMLET VURDERING	14
BILAG 1: OVERSIGTSKORT	15
BILAG 2: ANSØGNING	16
BILAG 3: UDDYBENDE KOMMENTARER TIL ANSØGNING OM MILJØGODKENDELSE.....	27
BILAG 4: STØJBeregninger for vandflyveren fra DHC6 Invest APS	29
BILAG 5: KOMMUNEPLANRAMMER 2015	30
BILAG 6: VVM-AFGØRELSE FRA TRAFIK-, BYGGE- OG BOLIGSTYRELSEN	32
BILAG 7: VURDERING VEDR. VVM-MYNDIGHEDEN	43
BILAG 8: SAGENS DOKUMENTER	47
BILAG 9: SVAR FRA FØRSTE HØRING AF UDKAST TIL MILJØGODKENDELSE.	48

STAMOPLYSNINGER

Virksomhedens navn	DHC6 Invest ApS
Den godkendte aktivitets placering	Nordre Toldbod 29, 1259 København K
Matrikel nr.	Sankt Annæ Øster kvarter 357 og 359
Grundejer	Udviklingsselskabet By & Havn I/S
Virksomhedens art	Flyveplads
Virksomhedens ejerforhold	DHC6 Invest ApS, Østhavnsvej 37, 8000 Aarhus C
Virksomhedens CVR-nummer	36448849
Virksomhedens P-nummer	1019938146
Listebetegnelse	H 202: Lufthavne, flyvestationer og flyvepladser
Godkendelsesdato	11. oktober 2019
Udarbejdet af	Johan Galster og Antonio Tredanari
Kvalitetssikret af	Rasmus Burmeister og Lisa Bizzarro
Center for Miljøbeskyttelses dokumentnummer	2019-0124790-33
Kopi af denne afgørelse er mailet til	Sundhedsstyrelsen, Embedslægeinstitutionen Øst, seost@sst.dk Friluftsrådet, koebenhavn@friluftsradet.dk Danmarks Naturfredningsforening, dn@dn.dk Trafik, Bygge- og Boligstyrelsen, info@tbst.dk Udviklingsselskabet By & Havn I/S, info@byoghavn.dk Langeliniepavillonen, mail@langelinie.dk Dansk Sejlunion, ds@sejlsport.dk

Indledning

Fra 2015 til 2018 har Nordic Seaplanes fløjet fra en vandflyveplads i Københavns Havn. Nordic Seaplanes modtog en midlertidig miljøgodkendelse i 2015, som blev forlænget i 2018 med udløb den 27. marts 2020.

DHC6 Invest ApS har den 7. maj 2019 søgt Københavns Kommune om permanent miljøgodkendelse til at drive flyvepladsen og til at udvide antallet af afgang og ankomster ved kajen fra 10 til 28 operationer om dagen og som hidtil 2 operationer om aftenen. DHC6 Invest ApS og Nordic Seaplanes har samme ejerkreds.

Center for Miljøbeskyttelse er tilsyns- og godkendelsesmyndighed for flyvepladsens landområde med check-in, påstigning, ankomst og afgang for vandfly.

Center for Miljøbeskyttelse regulerer miljøpåvirkninger fra flyvepladsen gennem benyttelse af landområdet, herunder indirekte støj fra flyoperationer ved fastsættelse af antallet af ankomster (landinger) og afgang (starter).

Forholdet til VVM

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen er VVM-myndighed for flyvepladsen i Københavns Havn og har den 24. juli 2017 meddelt permanent tilladelse til Nordic Seaplanes til at anvende et udpeget vandområde i Københavns Havn med 30 operationer dagligt med hjemmel i statens højhedsret over søterritoriet. Sammen med tilladelsen er der truffet afgørelse om ikke-VVM-pligt for flyvepladsen i Københavns Havn.

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen har i deres screeningsafgørelse foretaget en helhedsvurdering af projektets potentielle væsentlige indvirkninger på miljøet på tværs af sektorlovgivninger og myndigheder.

Københavns Kommune har foretaget offentlig høring af udkast til miljøgodkendelse for flyvepladsen. Udkast til miljøgodkendelse er sendt i høring og forelagt for Trafik, Bygge- og Boligstyrelsen som VVM-myndighed. Trafik- Bygge- og Boligstyrelsen har modtaget kopi af hørings svarene og har fremsendt svar, at Styrelsen ingen kommentarer har.

Bilag IV-arter, rødlistearter og Natura 2000

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen har med afgørelse om VVM-pligt vurderet, at der ikke vil være så væsentlige miljømæssige påvirkninger fra flyvepladsen, at der skal gennemføres en konsekvensvurdering.

MILJØGODKENDELSE AF FLYVEPLADS TIL VANDFLYVER I KØBENHAVNS HAVN

DHC6 Invest ApS har ansøgt Københavns Kommune om miljøgodkendelse til at drive en flyveplads i Københavns havn. Det ansøgte er omfattet af godkendelsesbekendtgørelsens bilag 2 under pkt. H 202: Lufthavne, flyvestationer og flyvepladser, hvorfor aktiviteten er miljøgodkendelsespligtig.

AFGØRELSE OG VILKÅR

På baggrund af det foreliggende materiale meddeler Teknik- og Miljøforvaltningen, Center for Miljøbeskyttelse hermed miljøgodkendelse til vandflyveroperationer fra en flyveplads ved Nordre Toldbod. Miljøgodkendelsen meddeles i henhold til § 33 i miljøbeskyttelsesloven på følgende vilkår:

1 Generelt

1.1 Hvis denne miljøgodkendelse ikke er taget i brug inden to år fra dato for meddelelse, bortfalder den.

1.2 Der gives tilladelse til i alt 30 operationer per dag fordelt på følgende perioder:

14 afgang og 14 ankomster i dagsperioden (07:00-19:00)

1 afgang og 1 ankomst i aftenperioden (19:00-22:00)

1.3 Miljøgodkendelse er tidsbegrænset og udløber den 1. januar 2027.

2 Støj

2.1 Støjbelastningen fra vandflyvere, beregnet iht. Miljøstyrelsens vejledning om Støj fra Flyvepladser, nr. 5/1994, med rettelse, må i skel til de nævnte arealanvendelser ikke overstige nedenstående grænseværdier, dB:

Arealanvendelser	Kl. 07.00 – 22.00
Liberale erhverv (hoteller, kontorer o.l.)	60
Boligområder og støjfølsomme bygninger til offentlige formål (skoler, hospitaler, plejehjem o.l.)	45
Enkelt fritliggende boliger på Refshaleøen	50
Rekreative områder med overnatning (sommerhuse, kolonihaver, campingpladser ol.)	45
Andre rekreative områder uden overnatning	50

2.2. Støj fra terminalaktiviteterne skal overholde Miljøstyrelsens vejledende støjgrænser for eks-terne virksomheder.

3 Optankning

3.1 Optankning af flyet må kun finde sted, når vandflyveren er forstøjet ved anløbspladsen og motoren er slukket. Tankning skal foregå under overvågning.

3.2 Brændstof må kun være til stede ved optankning og må ikke opbevares permanent på anlægget.

3.3 Brændstof, der spildes, skal opsamles straks og anbringes i egnede beholdere.

3.4 Der skal til enhver tid forefindes udstyr til at opsamle et spild på virksomheden.

3.5 Ved spild af brændstof skal der gives alarm på telefon 112. Ved driftsuheld med risiko for forurening af jord eller vand skal Center for Miljøbeskyttelse underrettes på virkmiljoe@kk.dk eller tlf. 21 70 26 50.

4 Egenkontrol

4.1 Center for Miljøbeskyttelse kan kræve, at virksomheden dokumenterer, at støjforudsætningerne i ansøgningen og vilkår 2.1 er overholdt.

Krav til støjmåling.

Virksomhedens støj skal dokumenteres ved måling eller beregning efter gældende vejledninger fra Miljøstyrelsen, p.t. nr. 6/1984, Måling af ekstern støj, nr. 5/1993, Beregning af ekstern støj fra virksomheder og nr. 5/1994, Støj fra flyvepladser med rettelser.

Dokumentationen skal udføres af et målefirma, som er akkrediteret af DANAK eller godkendt af Miljøstyrelsen til "Miljømålinger ekstern støj".

Dokumentationen skal senest 3 måneder efter, at kravet er fremsat, tilsendes tilsynsmyndigheden sammen med oplysninger om driftsforholdene under målinger.

Støjdokumentationen skal opdateres, når tilsynsmyndigheden finder det påkrævet.

Hvis støjgrænserne er overholdt, kan der kun kræves én årlig støjbestemmelse. Udgifterne hertil afholdes af virksomheden.

4.2 Der skal dagligt føres journal over antal operationer fordelt på dag (kl. 07.00-19.00), aften (kl. 19.00-22.00) og nat (kl. 22.00-07.00). I journalen skal det fremgå om start og landing ved hver enkelt operation er sket vest eller øst for Trekroner samt fra nord eller syd. Journalen skal opbevares i mindst tre år og skal på forlangende udleveres til Center for Miljøbeskyttelse.

4.3 Én gang årligt skal virksomheden sende en opgørelse for det foregående kalenderår til Center for Miljøbeskyttelse med følgende oplysninger:

- Antal operationer fordelt på dag, aften og nat opgjort pr. måned.
- Antal og procentuel fordeling af start og landing øst eller vest for Trekroner samt fra nord og syd pr. måned.
- Den årlige procentuelle fordeling af start og landing øst eller vest for Trekroner samt fra nord og syd.
- Det årlige dagsækvivalente operationstal.

Oplysningerne for det foregående år skal fremsendes til Center for Miljøbeskyttelse senest 31. januar.

5 Ophør

5.1 Ved ophør, udlejning eller hel eller delvis overdragelse til andre af drift, grund eller udstyr skal Københavns Kommune orienteres senest en uge før ophør/udlejning/overdragelse finder sted.

Vilkår 4.1 til 4.3 er egenkontrolvilkår som kan revideres jf. 72, stk. 3 miljøbeskyttelsesloven.

Aldre afgørelser som hermed annulleres

Forlængelse af midlertidig miljøgodkendelse, DHC6 Invest ApS, 2018, dateret 5. okt. 2018, edoc. 2018-0243540-11

Offentliggørelse

Afgørelsen om miljøgodkendelse bliver annonceret på www.dma.mst.dk.

Partshøring og offentlig høring

Udkast til afgørelse om miljøgodkendelse er sendt til DHC6 Invest ApS efter godkendelsesbekendtgørelsen.

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

Høringssvarene og Københavns Kommune kommentarer hertil fremgår af bilag 9.

Udkast til afgørelse om miljøgodkendelse, hvor tilladelsesperioden er ændret fra 11 til 7 år i overensstemmelse med Teknik- og Miljøudvalgets beslutning af 23. september 2019, er sendt i ny partshøring hos DHC6 Invest ApS, By & Havn, Langelinie Pavillonen, Ejendomsselskabet Refshaleøen samt Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen.

Københavns Kommune har modtaget følgende svar på ny partshøring:

DHC6 Invest ApS: ” Med henvisning til det fremsendte tilrettede udkast til afgørelse skal jeg herved bemærke, at det gør det overordentligt vanskeligt og sandsynligvis umuligt at forsvare en investering af de planlagte ca. 45 mio. kr. i endnu et fly samt hangar og administrationsfaciliteter med en miljøgodkendelse på blot 7 år. De 11 år som anført og argumenteret for i det første udkast til afgørelsen var mere spiseligt omend en permanent godkendelse som ansøgt selvfølgelig ville være det optimale herunder også i forhold til det projekt med elektriske fly, som vi er blevet en del af.”

Ansøger vil nu se på projektet og overveje de investeringer, der skal eller kan foretages, og hvad der i øvrigt kan gøres, men vi agter at fortsætte driften i hvert fald minimum med det ene fly, vi allerede har og sandsynligvis med 2 i en eller anden model.”

By & Havn: ”Anlæg af Lynetteholmen forventes indledt fra begyndelsen af 2021, hvorefter det ikke længere er muligt for vandflyveren at fortage starter og landinger i det hidtil anviste område øst for Trekroner. Der skal derfor udpeges et nyt afgrænset område, hvis fortsat drift for vandflyveren stadig skal være en mulighed.”

Ejendomsselskabet Refshaleøen: ”Vi er glade for, at politikerne i Københavns Kommune har lyttet til vores bekymringer, og forkortet den midlertidige miljøgodkendelse fra 11 til 7 år.

Vores bekymringer er gået på, at selskabet grundlæggende ikke ser flyvepladsen som en aktivitet, der er forenelig med såvel de nuværende aktiviteter som den fremtidige byudvikling af selskabets arealer”

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen: ”TBST har ikke yderligere kommentarer.”

Københavns Kommunes vurdering af høringssvarene:

Sammenfattende indeholder de modtagne svar ikke oplysninger, som ændrer ved Københavns Kommunes vurdering af flyvepladsens miljøpåvirkning eller af de vilkår, som er omfattet af nærværende miljøgodkendelse.

Høringssvaret fra By & Havn adresserer påbegyndelse af etablering af Lynetteholmen. Afgørelsen om miljøgodkendelse til flyvepladsen med ankomst og afgang fra Nordre Toldbod træffes på grundlag af gældende lovgivning og vedtaget plangrundlag.

Københavns Kommune har derfor ikke inddraget Lynetteholmen i den miljø- og planmæssige vurdering.

Klagevejledning

Der kan klages over, at der meddeles tidsbegrænset miljøgodkendelse til DHC6 Invest ApS og dens vilkår til Miljø- og Fødevareklagenævnet frem til fire uger efter afgørelsen er meddelt på dma.mst.dk, jf. miljøbeskyttelseslovens §§ 91 og 93.

Afslaget på ansøgning om permanent miljøgodkendelse kan ikke påklages til anden administrativ myndighed, da begrundelsen for afslaget er, at lokaliseringen af virksomheden på Nordre Toldbod vil være i strid med kommuneplanen, jf. miljøbeskyttelseslovens § 34 stk. 6.

Hvem kan klage?

Det er fastlagt i miljøbeskyttelseslovens §§ 98-100, hvem der er klageberettiget. Det fremgår bl.a. af § 98, stk. 1, nr. 1 og 2, at afgørelsens adressat og enhver, der har en individuel og væsentlig interesse i sagens udfald, kan klage. Derudover er visse lokale og landsdækkende organisationer klageberettigede efter bestemmelsen.

Klageproces

Klagen skal indsendes til Miljø- og Fødevareklagenævnet på www.naevneneshus.dk inden den 8. november 2019.

Klagen vil umiddelbart herefter blive sendt til Center for Miljøbeskyttelse (CMB). CMB vil, hvis den fastholder afgørelsen, snarest og ikke senere end 3 uger efter klagefristens udløb sende klagen videre til Miljø- og Fødevareklagenævnet via den digitale selvbetjening. Videresendelsen vil være ledsaget af den påklagede afgørelse, de dokumenter, der er indgået i sagens bedømmelse, og en

udtalelse fra CMB med bemærkninger til sagen og de anførte klagepunkter. De i klagesagen involverede, vil pr. automatik via klageportalen modtage en kopi af CMB's udtalelse. Efter lovens § 94, stk. 2, gælder der som udgangspunkt herefter en frist for at afgive supplerende bemærkninger til Miljø- og Fødevareklagenævnet 3 uger fra modtagelsen. Bemærk at al kommunikation vedrørende klagesagen alene skal ske ved anvendelse af den digitale selvbetjening jf. lovens § 94, stk. 1.

Vejledning omkring håndtering mv. ved den digitale selvbetjening kan fås ved at rette henvendelse til Miljø- og Fødevareklagenævnets supportfunktion. Se mere herom på www.naevneneshus.dk.

Bemærk at Miljø- og Fødevareklagenævnet som udgangspunkt skal afvise klager, der ikke indgives via klageportalen, hvis der ikke er særlige grunde til det. Ved ønske om at blive fritaget for at bruge klageportalen fremsendes en begrundet anmodning herom til Center for Miljøbeskyttelse: virkmiljoe@kk.dk. Center for Miljøbeskyttelse skal videresende anmodningen til Miljø- og Fødevareklagenævnet, som træffer afgørelse om anmodningen kan imødekommes.

Klagegebyr

Der skal betales et gebyr for at få behandlet en klage i Miljø- og Fødevareklagenævnet. Information om klagegebyr kan findes på www.naevneneshus.dk under "Vejledninger".

Opsættende virkning

Hvis afgørelsen påklages, er udgangspunktet efter miljøbeskyttelsesloven, at klagen ikke vil have opsættende virkning, jf. § 96, stk. 1. Efter samme bestemmelse kan Miljø- og Fødevareklagenævnet beslutte at give en klage opsættende virkning.

Søgsmål

Hvis afgørelsen ønskes prøvet ved domstolene, skal der anlægges sag inden 6 måneder fra meddelelse eller offentliggørelse af afgørelsen, jf. § 101, stk. 1.

Øvrige forhold

Der er med denne miljøgodkendelse ikke taget stilling til eventuel godkendelse efter anden lovgivning, f.eks. byggeloven, arbejdsmiljøloven eller beredskabsloven.

Hvis I har spørgsmål, er I velkommen til at kontakte Center for Miljøbeskyttelse på e-mail virkmiljoe@kk.dk eller tlf. 21 70 26 50.

Med venlig hilsen



Johan Galster



Antonio Tredanari

MILJØTEKNISK VURDERING

DHC6 Invest ApS har ansøgt om miljøgodkendelse til en flyveplads for en vandflyverroute Århus-København. Ansøgningen, som udgør beskrivelsen af projektet, er vedlagt som bilag 2. Fra 2015 til 2018 blev flyvepladsen drevet efter en midlertidig miljøgodkendelse, som blev forlænget med udløb den 27. marts 2020.

DHC6 Invest ApS har den 7. maj 2019 søgt Københavns Kommune om permanent miljøgodkendelse til at drive flyvepladsen og til at udvide antallet af afgang og ankomster ved kajen fra 10 til 28 operationer om dagen og som hidtil 2 operationer om aftenen. Virksomheden overvejer med udvidelsen at anskaffe en eller to vandflyvere udover den som i dag anvendes på strækningen.

Beliggenhed og planforhold for flyvepladsen

Vandflyveren ankommer sejlene til Nordre Toldbod 29, bilag 1. Passagerer har adgang til vandflyveren via en flydebro.

Flyvepladsen har check-in, lounge og gate på Nordre Toldbod 29, der ligger i et område uden lokalplan indenfor kommuneplanramme nr. 1018 - Institutioner og fritidsformål (O2^[1]). O-rammer anvendes til offentlige formål samt private institutioner, faciliteter og funktioner m.v. af almen karakter, som kan indpasses i det pågældende område.

Der er en særlig bestemmelse i rammen om, at der normalt kun må udøves virksomhed til og med forureningsklasse 2 (ubetydelig forurening med vejledende afstandskrav på 20 m til boliger og lignede) og om, at serviceerhverv, primært engroshandel og publikumsorienterede formål, kan indrettes i eksisterende lagerrum under den hævede promenade.

Nordre Toldbod er et område som spænder fra serviceerhverv med restaurationer og butikker til liberale erhverv som kontorbygning for By og Havn. I sommerhalvåret bruges området til ankomst og afgang for Kongeskibet Dannebrog.

Der er kajplads til et mindre krydstogtsskib og en havnebus. En flyveplads er i Håndbog om Miljø og Planlægning en virksomhed i forureningsklasse 7 med et afstandskrav i vejledningen på 1-5 km fra samlet beboelse. Efter håndbogen kan flyvepladser med fordel lokaliseres sammen med andre støjende aktiviteter. Som udgangspunkt vil en almindelig flyveplads derfor ikke være miljømæssigt forenelig med en placering på Nordre Toldbod 29, hvor der kun må udøves virksomhed til og med forureningsklasse 2.

For miljøgodkendelse af flyvepladser gælder en vejledende støjgrænse på 45 dB ved boligområder og støjfølsomme bygninger til offentlige formål, jf. Miljøstyrelsens vejledning om støj fra flyvepladser, nr. 5/1994. For liberale erhverv, såsom hoteller og kontorer, gælder 60 dB. For flyvepladser med miljøgodkendelse som lufthavn gælder 55 dB ved boligområder og støjfølsomme bygninger til offentlige formål og 60 dB ved liberale erhverv.

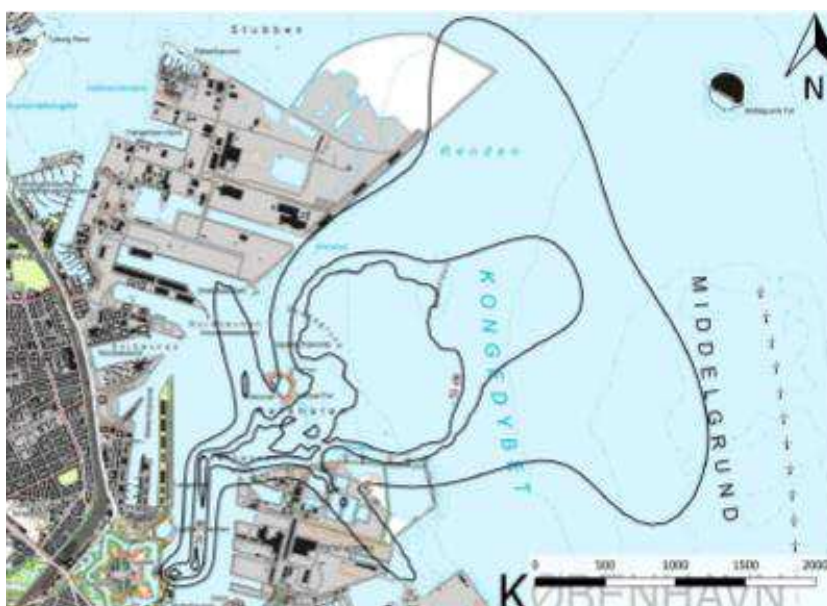
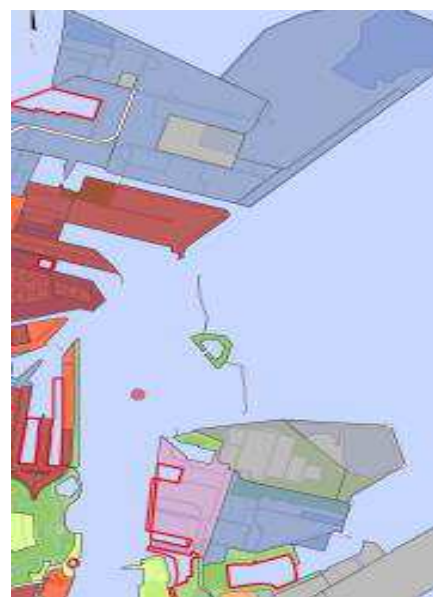
DHC6 Invest ApS har fremsendt støjregninger for den udvidede drift med redegørelse for den anvendte metode og beregningernes forudsætninger. Flyvepladsen medfører støj over 45 dB, jf. figur 1 i DELTAs støjrapport, som er den laveste støjgrænse for boliger og støjfølsomme bygninger til offentlige formål. Ved miljøgodkendelse til flyvepladsen accepterer Kommunen derfor en aktivitet i højere forureningsklasse og begrænsning på, at en del af rammen ikke bør bruges til boliger og støjfølsomme bygninger til offentlige formål, da de bliver udsat for støj fra flyvepladsen.

[1] O2-O4 anvendes efter kommuneplanen til institutioner og andre sociale formål, skoler og andre uddannelsesformål, sportsanlæg, hospitaler og andre sundhedsmæssige formål, miljømæssige servicefunktioner, kulturelle formål, ungdoms-, kollegie- og ældreboliger samt offentlig administration.

De særlige bestemmelser for områdenes forureningsklasse varierer fra O-rammerne, der primært er udlagt til udøvelse af aktiviteter i forureningsklasse 2 til T og H-rammerne, der primært er udlagt til udøvelse af aktiviteter i forureningsklasse 7.

Støjniveauet fra flyvepladsen er over 45 dB ved krydstogtterminalen i Nordhavn, hvor der kan bo krydstogtgæster i kahytter. Krydstogtskibe vurderes at være et liberalt erhverv som anvendelsesmæssigt svarer til hotel, hvor støjgrænsen for flyvepladser er 60 dB.

Ved støjniveauer over 45 dB ved den planlagte og faktiske anvendelse vurderer Center for Miljøbeskyttelse, at boligområder og støjfølsomme bygninger til offentlige formål kan betragtes som støjudsatte fra flyvepladsen.



Figuren til venstre illustrerer med den yderste streg det område, hvor støjniveauet fra flyvepladsen er over 45 dB, hvilket er den laveste støjgrænse for boliger og støjfølsomme bygninger til offentlige formål.

Figuren til højre (og bilag 5) viser kommuneplanrammer. Grå er T-ramme, blå er H-ramme, pink er E-ramme, Grøn er O-rammeområde. Rød streg er husbåde. Hele Refshaleøen er i kommuneplan 2015 udlagt som et perspektivområde for byudvikling i rækkefølgeplanlægningen, der tidligst kan udvikles fra 2027.

I O2-rammen for Nordre Toldbod er støjniveauet fra flyvepladsen over 45 dB jf. førnævnte beskrivelse. Området anvendes bredt.

I O1-rammen plan nr. 1218 for Refshaleøen er der tilladt beboelse i enkelte fritliggende bygninger, hvor 45 dB er overskredet. Boligerne ligger spredt på William Wains Gade. I Kommuneplanens særlige bestemmelser står følgende: området er omfattet af rækkefølgebestemmelser. Eksisterende bygninger kan anvendes til boliger og serviceerhverv med tilknytning til lystbådehavnens funktioner under forudsætning af, at offentlig adgang til området sikres.

I O1-rammen for Kastellet er støjniveauet fra flyvepladsen over 45 dB. Området anvendes til rekreative formål.

I O1-rammen for Trekroner er støjniveauet over 45 dB fra flyvepladsen. Øen anvendes til rekreative formål og fremvises for turister.

I E1-rammen for Refshaleøen er støjniveauet over 45 dB for en begrænset del. Rammen er udlagt til blandet erhverv, og der ligger husbåde. Området er omfattet af rækkefølgeplanens bestemmelser. Af bestemmelsen fremgår, at området kan anvendes midlertidigt til fx studieboliger og er et perspektivområde for boliger i 2027 i Kommuneplan 2015. Der kan indrettes én boligfunktion i tilknytning til den enkelte virksomhed. Dokkerne i området kan anvendes til husbåde i overensstemmelse med bestemmelserne fastlagt for V-områder. Husbådene må maksimalt være 7 m høje.

I T, T2 og H1-rammerne for Refshaleøen er støjniveauet fra vandflyveren over 45 dB i en aflang udstrækning indover området. Området er ikke planlagt til følsom anvendelse, men der kan, hvis forholdene tillader det, gives lov til midlertidige anvendelse som fx studieboliger.

I H1-rammen for Ydre Nordhavn er der ikke planlagt følsom anvendelse, men der ligger krydstogtskibe med passagerer.

Afslag på permanent miljøgodkendelse

Ved miljøgodkendelse af flyvepladsen skal der navnlig lægges vægt på, om den er i overensstemmelse med den planlægning, der er fastlagt for området, og om Center for Miljøbeskyttelse finder det godtgjort, at flyvepladsen kan drives uden der påføres omgivelserne væsentlig forurening.

Flyvepladsen med et støjkonsekvensområde på over 45 dB ved Nordre Toldbod medfører en større støjpåvirkning, end hvad der kan forventes af en virksomhed i forureningsklasse 2 beliggende i en O2-ramme.

Flyvepladsens støjkonsekvensområde (over 45 dB) rækker indover E1 og O1-rammen på Refshaleøen, hvor der er enkelte eksisterende, fritliggende boliger, og hvor der kan være portnerboliger, midlertidige boliger og husbåde efter kommuneplanrammerne. Derudover rækker støjkonsekvensområdet indover H1, T- og T2-rammen på Refshaleøen, som i dag primært er udlagt teknisk anvendelse og havneformål. Hele Refshaleøen er i kommunens rækkefølgeplanlægning udpeget til perspektivområde, som fra 2027 ønskes byudviklet, hvilket indebærer, at der skal være mulighed for at området kan udlægges til boligområde.

Center for Miljøbeskyttelse vurderer, at støjkonsekvensområdet fra en permanent flyveplads ved Nordre Toldbod er større end hvad der kan gives tilladelse til efter kommuneplanens retningslinjer. Mulighed for at udlægge boliger i perspektivområdet vil ifølge DCH6 Invest ApS' støjberegninger blive udelukket ved en støjbelastning over 45 dB, som er støjgrænsen for boligområder. Center for Miljøbeskyttelse kan derfor ikke imødekomme en ansøgning om permanent miljøgodkendelse, som medfører, at kommuneplanens rækkefølgeplanlægning for byudvikling på Refshaleøen ikke kan realiseres. Da Center for Miljøbeskyttelse vurderer, at det ikke er muligt at imødekomme en ansøgning om permanent miljøgodkendelse, er der foretaget en vurdering af, om støjpåvirkningen vil kunne accepteres i en tidsbegrænset periode.

Begrundelse for en tidsbegrænset miljøgodkendelse

Flystøjsvejledningen giver mulighed for at sætte en støjgrænse for flyvepladser på 45 dB ved boligområder og på 50 dB ved spredt bebyggelse i det åbne land.

Flyvninger vil primært ske på hverdage, i dagtimerne. På Refshaleøen vil enkelte fritliggende boliger på William Wains Gade, som allerede i dag er støjudsat fra erhvervs- og havneaktiviteter på Refshaleøen, blive berørt af støj over 45 dB fra flyvepladsen. Center for Miljøbeskyttelse vurderer, at miljømyndigheden i overensstemmelse med flystøjsvejledningen, kan acceptere en støjpåvirkning på op til

50 dB for de enkelte fritliggende boliger på Refshaleøen i byzone, fordi de kan sidestilles med fritliggende boliger i det åbne land, og der er tale om en midlertidig periode indtil området ved byudvikling ændres til et sammenhængende boligområde, hvorefter der gælder 45 dB støjgrænse for boliger.

Center for Miljøbeskyttelse vurderer, at flyvepladsen midlertidigt kan indpasses i Nordre Toldbod, da der primært er liberale erhverv og Nordre Toldbod anvendes til lignede støjende aktiviteter som fx havnebus.

Efter en konkret afvejning af hensyn til gældende Kommuneplan 2015 overfor ansøgers ønske om at drive flyveplads fra Nordre Toldbod vurderer Center for Miljøbeskyttelse, at det kan særligt begrundes at give en tidsbegrænset miljøgodkendelse på 7 år, da de konsekvenser, som støjkonsekvensområdet fra flyvepladsen, har for kommuneplanlægningen, kan accepteres, fordi der ikke foreligger konkrete planer om byudvikling på Refshaleøen før 2027.

Endelig har Center for Miljøbeskyttelse lagt vægt på, at en tidsbegrænset miljøgodkendelse på 7 år vil udgøre rimelig hensyntagen til virksomhedens ønsker og behov for at kunne drive flyveplads fra Nordre Toldbod overfor de få støjudsatte fritliggende boliger og kommunens interesser for at udnytte kommuneplanrammerne fuldt ud i 2027.

Til- og frakørsel

Trafikken til og fra flyvepladsens ventesal på Nordre Toldbod 29, afspejler i hovedsagen, at de anvendte flyvemaskiner kan have op til 19 passagerer. Det er Center for Miljøbeskyttelses vurdering, at dette ikke vil påvirke de trafikale forhold i området væsentligt.

Luftforurening

I perioden 2015-2019 har beboere fra Langelinie Allé klaget over lugt af dieselos fra vandflyveren. På baggrund af klager over lugt af dieselos har Center for Miljøbeskyttelse foretaget observationer i området og hos klagere. Center for Miljøbeskyttelse har i enkelte tilfælde kunnet observeret en kortvarig og svag lugt af dieselos. Efter tilsynsmyndighedens vurdering kunne det ikke ved nogen af observationerne bekræftes, at der var tale om en kraftig eller væsentlig lugtpåvirkning. Dette gælder også for observationer foretaget på klagernes bopæl. Center for Miljøbeskyttelse har vurderet, at der ikke er konstateret en væsentlig gene, som giver anledning til at meddele afslag på miljøgodkendelsen. Af samme grund har lugtgener ikke haft betydning for vurderingen af om der kan gives miljøgodkendelse til flere operationer i en midlertidig driftsperiode.

Center for Miljøbeskyttelse vurderer på den baggrund, at flyvepladsen ikke giver anledning til væsentlige lugtgener.

Center for Miljøbeskyttelse kan ikke regulere lugt fra sejlads og start og landing i miljøgodkendelsen. Der foretages offentlig høring af udkast til miljøgodkendelse for flyvepladsen, som sammen med høringssvarene fra offentligheden er forelagt Trafik, Bygge- og Boligstyrelsen, der er VVM-myndighed. Trafik- Bygge- og Boligstyrelsen har meddelt Center for Miljøbeskyttelse, at høringssvarene ikke gav anledning til kommentarer.

Andre forhold

Optankning af vandflyveren med jetfuel foregår fra tromler i en trailer fra land. Tromlerne køres til virksomheden, når der er behov for tankning og køres tilbage til Refshaleøen, hvor de fyldes op igen. Center for Miljøbeskyttelse har stillet vilkår til optankning for at forebygge spild i havnen og sikre opsamling.

Bedste anvendelige teknologi (BAT)

DHC6 Invest ApS har oplyst flyets motorer er nyeste teknologi og vurderer, at el-drift af fly er under kraftig udvikling, herunder til anvendelse i vandfly. El-drift af fly vil i fremtiden kunne muliggøre fly med mindre støjpåvirkning.

DHC6 Invest ApS antager, at den nuværende teknologi er BAT, og at omstilling af flyene til el-drift er mulig, når teknologien tillader dette.

Center for Miljøbeskyttelse vurderer på den baggrund at virksomheden har truffet de nødvendige foranstaltninger til at forebygge og begrænse forureningen ved anvendelse af BAT.

Egenkontrol

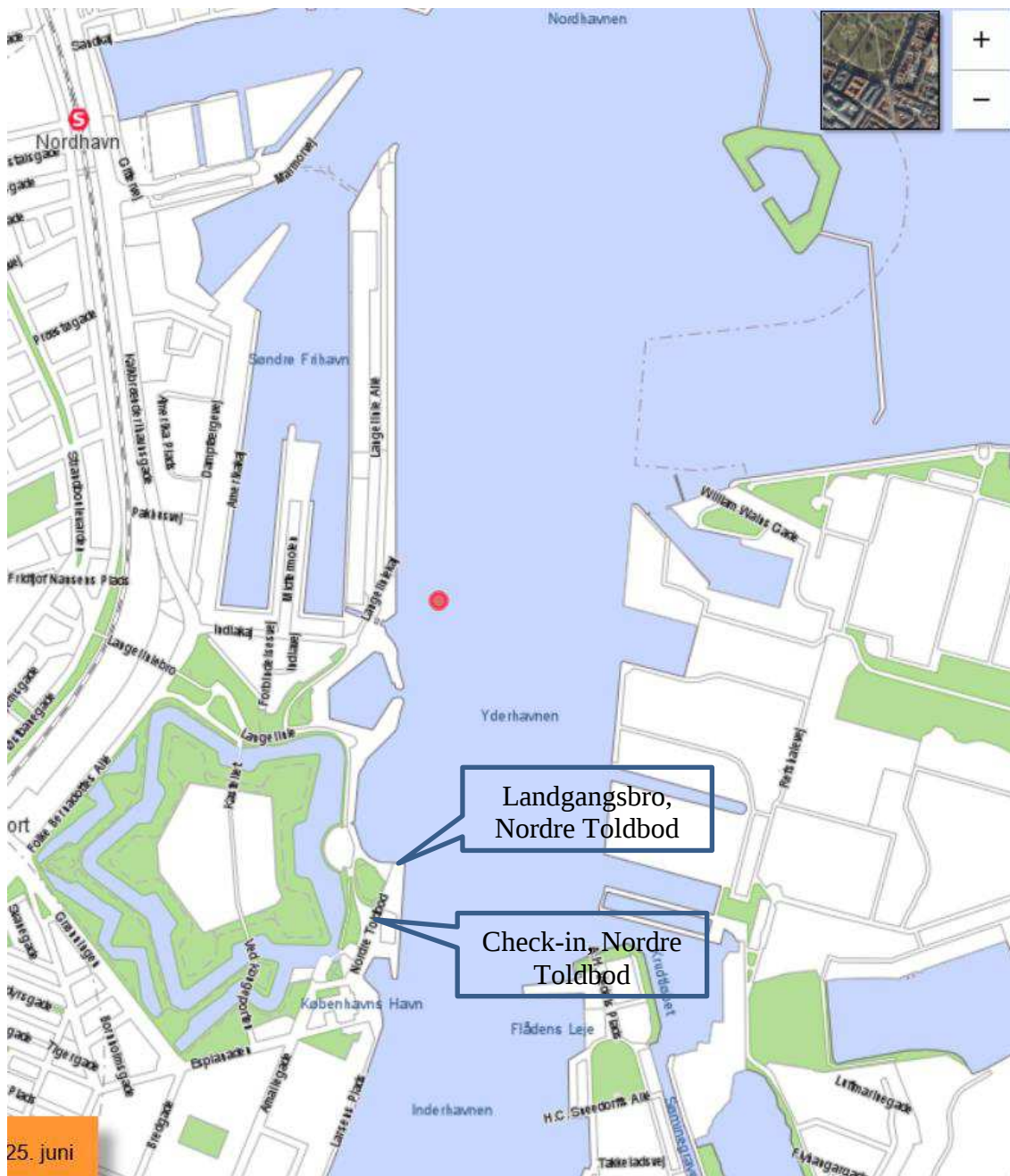
Center for Miljøbeskyttelse vurderer, at grundlaget for miljøgodkendelsen er, at ansøgningens støjberegninger er retvisende for støjniveauet i omgivelserne.

Center for Miljøbeskyttelse har derfor stillet krav om at flyvepladsen fører driftsjournal over antal operationer samt sejl- og flyveveje dagligt. Resultatet af egenkontrollen skal årligt indberettes til miljømyndigheden, så myndigheden kan føre kontrol med, at forudsætningerne for støjberegningen er retvisende for den aktuelle drift. Hvis Center for Miljøbeskyttelse vurderer, at forudsætninger ikke længere er retvisende, er der stillet vilkår om, at miljømyndigheden kan kræve en opdateret støjberegning baseret på retvisende forudsætninger.

Samlet vurdering

Center for Miljøbeskyttelse vurderer, at virksomheden under de stillede vilkår kan drives uden negativ miljøpåvirkning.

BILAG 1: OVERSIGTSKORT



BILAG 2: ANSØGNING



Ansvarlig myndighed

Københavns Kommune

Indsendt af

Lasse Rungholm

Østhavnsvej 37

8000 Aarhus C

E-mail: lr@seaplanes.dk

Telefon 20938633

CVR / RID CVR:36448849-RID:26511080

Indsendt: 07-05-2019 14:31

BOM-nummer: MaID-2019-3185

Indsendelse nr.: 1

Fase: Ansøgning

Ansøgning for Miljøgodkendelse/anmeldelse

Projekt: Nordre Toldbod 29, 1259 København K

Klassifikation: Ingen klassifikationer

Ansøgningstyper Miljøgodkendelse/anmeldelse til ændring på bestående virksomhed

Virksomheder DHC6 INVEST ApS, CVR: 36448849, P-nr.: 1019938146

Adresser Nordre Toldbod 29, 1259 København K

Lasse Rungholm
Østhavnsvej 37
8000 Aarhus C
E-mail: lr@seaplanes.dk
Telefon: 20938633

Indholdsfortegnelse

.Samlet..... oversigt..... over.... bilag..... i indsendelsen..... 1.

.Oversigt..... over.... dokumentation..... pr.. fase..... 1.

◦Som.... del.. af.. ansøgningen..... 1.

Angiv..... CVR.... og.. P.-nummer..... 2.

Ansøger..... og.. ejerforhold..... 2.

Vælg..... listebetegnelse..... for.. virksomhedens..... aktiviteter..... 2.

Oplys..... hvilke..... miljømæssige..... forhold..... ændringerne..... har.... indflydelse..... på..... 3.

Forholdet..... til.. VVM..... 3.

Beskriv..... det.. ansøgte..... projekt..... 4.

Er... din... virksomhed..... en.. risikovirksomhed?..... 4.

Midlertidige..... aktiviteter..... 4.

Oversigtsplan..... af.. virksomhedens..... placering..... 4.

Virksomhedens..... driftstid..... 5.

Til... - og.. frakørselsforhold..... 5.

Tegninger..... over... virksomhedens..... indretning..... 5.

Oplysninger..... om... valg... af.. den... bedste..... tilgængelige..... teknik..... (BAT)..... 5.

Placering..... af.. virksomhedens..... støj...- og.. vibrationskilder..... 6.

Støj...- og.. vibrationskilder..... 6.

Beregning..... af.. samlede..... støjniveau..... 6.

VVM..... - Arealanvendelse..... 6.

VVM..... - Karakteristika..... for.. driftsfasen..... og.. anlægsperioden..... 7.

VVM..... - Miljøforhold..... 7.

VVM..... - Forhold..... til.. BREF..... 8.

VVM..... - Projektets..... placering..... 8.

Tidligere..... indsendelser..... 9.

Bilag med versionskode	Refereret fra
2019 - 119-23796 - DANAK-1002494 - NORDIC Seaplanes - Støj fra starter og landinger med søfly i Københavns Havn.pdf SHA1:0335F443BDC4025D25D43697EA6542DB7E510B56	Beregning af samlede støjniveau
Afgørelse Nordic Seaplanes inkl VVM screening.pdf SHA1:459DD1F7618B34A142CFE3B4C1BD9C0E3C2ABC6F	Forholdet til VVM
Ellen Margrethe Basse - VVM.pdf SHA1:C05442E31B441086CDE52D7A38E74D4A62456E23	Forholdet til VVM
Skærbillede 2019-05-06 kl. 20.07.29.png SHA1:2812201EFDBB96D3113D14DE6DDA2BDF084F06EB	Beregning af samlede støjniveau

Som del af ansøgningen

Den dokumentation der skal vedlægges ansøgningen når den indsendes.

Udfyldt	Obligatorisk	Bilag	Dokumentation
---------	--------------	-------	---------------

x			Angiv CVR og P-nummer
x			Ansøger og ejerforhold
x	x		Vælg listebetegnelse for virksomhedens aktiviteter
x			Oplys hvilke miljømæssige forhold ændringerne har indflydelse på
x		x	Forholdet til VVM
x			Beskriv det ansøgte projekt
x			Er din virksomhed en risikovirksomhed?
x			Midlertidige aktiviteter
x			Oversigtsplan af virksomhedens placering
x			Virksomhedens driftstid
x			Til- og frakørselsforhold
x			Tegninger over virksomhedens indretning
x			Oplysninger om valg af den bedste tilgængelige teknik (BAT)
x			Støj- og vibrationskilder
x		x	Beregning af samlede støjniveau
x			VVM - Arealanvendelse
x			VVM - Karakteristika for driftsfasen og anlægsperioden
x			VVM - Miljøforhold
x			VVM - Forhold til BREF
x			VVM - Projektets placering
			Andre relevante oplysninger

Side 1 ud af 9

CVR-nummer

36448849 - DHC6 INVEST ApS

P-nummer

1019938146 - DHC6 INVEST ApS

Østhavnsvej 37
8000 Aarhus C

Formularfelt	Udfyldt værdi
Ansøgers navn	DHC6 Invest ApS
Vejnavn	Østhavnsvej
Vejnummer	37
Postnummer	8000
By	Aarhus C
Virksomhedens navn	DHC6 Invest ApS
Vejnavn	Østhavnsvej
Vejnummer	37
Postnummer	8000
By	Aarhus C
Angiv matrikelnummer, hvis det er forskelligt fra det fremsøgte	
Angiv P-numre, hvis der søges til flere P-numre	
Bemærkning	
Kontaktperson	Lasse Rungholm
Vejnavn	Østhavnsvej
Vejnummer	37
Postnummer	8000
By	Aarhus C
Telefonnummer	20938633
Mailadresse	lr@seaplanes.dk
Er ejer forskellig fra ansøger?	Nej [Kode: false]
Eventuelle yderligere bemærkninger	Selskabet DHC6 Invest ApS har binavnet NORDIC Seaplanes Invest ApS. Vandflyvepladsen ligger på vandet. Vandet ved Nordre Toldbod til brug for flydebroerne betales der arealleje for til By & Havn, med hvem der er indgået en lejeaftale. Kystdirktoratet og Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen har givet tilladelser til anvendelse af vandet også.

Vælg listebetegnelse for virksomhedens aktiviteter

Hovedaktivitet

Side 2 ud af 9

Bilag 2, Listepunkt H 202, Motorsportsbaner og flyvepladser, Lufthavne, flyvestationer og flyvepladser

Biaktiviteter

Ingen valgt

Formularfelt	Udfyldt værdi
Nye oplysninger om virksomhedens art (type og status)?	Nej [Kode: false]
Nye oplysninger om forholdet til VVM	Nej [Kode: false]
Bygningsmæssige ændringer, tidspunkter for bygge- og anlægsarbejder, driftsstart og planlagte ændringer i fremtiden?	Nej [Kode: false]
Ændringer til oversigtsplan og driftstid?	Nej [Kode: false]
Skal der indsendes nyt tegningsmateriale?	Nej [Kode: false]
Nye oplysninger om virksomhedens produktion?	Nej [Kode: false]
Nye oplysninger om bedst tilgængelige teknik (BAT)?	Ja [Kode: true]
Ændring i forhold til udledning til luft?	Nej [Kode: false]
Ændring i forhold til spildevand?	Nej [Kode: false]
Ændring i forhold til støj?	Ja [Kode: true]
Ændring i forhold til affald?	Nej [Kode: false]
Ændring i forhold til forurening af jord og grundvand?	Nej [Kode: false]
Ændring af forslag til vilkår om egenkontrol?	Nej [Kode: false]
Nye oplysninger om driftsforstyrrelser og uheld?	Nej [Kode: false]
Nye oplysninger om virksomhedens ophør?	Nej [Kode: false]
Ændringer til det Ikke-teknisk resumé?	Nej [Kode: false]

Forholdet til VVM

Formularfelt	Udfyldt værdi
Er projektet opført på bilag 1 til VVM bekendtgørelsen	
Hvis ja, angiv punktet på bilag 1	
Er projektet opført på bilag 2 til VVM bekendtgørelsen	Ja [Kode: true]
Hvis ja, angiv punktet på bilag 2	10. d)
Eventuelle yderligere bemærkninger	Der er foretaget VVM-screening af Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen jf. afgørelse vedhæftet, hvor kommunen er blevet hørt. Der skal ikke laves endnu en VVM-screening. Se kopi af mail fra professor dr. jur. Ellen Margrethe Basse. Det er også efterfølgende diskuteret med Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen, der er enige med professoren.

Bilag

[Ellen Margrethe Basse - VVM.pdf](#)

[Afgørelse Nordic Seaplanes inkl VVM screening.pdf](#)

Beskriv det ansøgte projekt

Redegørelse:

Ansøger har en miljøgodkendelse af vandflyvepladsen i Københavns havn, der udløber den 29. marts 2020.

Aktiviteten og den eksisterende miljøgodkendelse forudsættes bekendt, og det skal derfor blot gentages, at de fly, der beflyver flyvepladsen primært flyver kommerciel ruteflyvning til og fra Aarhus med vandfly mandag til fredag om dagen og om aftenen, når der er tilstrækkeligt dagslys. Der flyves ikke om natten.

Der søges herved om en permanent godkendelse og en forøgelse af antallet af operationer. Det forudsættes, at der i de tre mest trafikerede måneder maksimalt vil forekomme 14 starter og 14 landinger i dagperioden og 1 start og 1 landing i aftenperioden, i alt 30 operationer per døgn. Se i øvrigt støjrapporten. I praksis vil der oftest blive tale om 16-18 operationer, men da ansøgningsprocessen er så langstrukket er det nødvendigt at søge om det anførte, da der kan opstå et behov ved særlige lejligheder. Uanset så overholdes grænserneværdierne med en stor margin uanset antallet af operationer.

Der er siden meddelelse af midlertidig miljøgodkendelse i 2015 opnået et erfaringsgrundlag, ligesom der er bl.a. er foretaget en faktisk støjmåling af flyet. Baseret på erfaringerne er der lavet en prognose for fremtiden inklusive fordeling af flyveveje i relation til vind.

Der er lavet et teknisk notat med beregningsforudsætninger, der er sendt til Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen til kommentarer jf. Referencelaboratoriets Orientering 25/1995 i pkt 7 d og Vejledning fra Miljøstyrelsen nr 5, 1944 om Støj fra flyvepladser, p 65 ff.

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen har ikke haft bemærkninger til forudsætningerne for støjberegningerne.

Baseret på disse forudsætninger er der udarbejdet en endelig rapport, hvoraf fremgår, at de i flystøjvejledningen fastsatte støjgrænser overholdes. Det tekniske notat med beregningsforudsætningerne er indeholdt i den endelige rapport.

Operationer vest for Trekroner

Vandflyet har hidtil opereret mere inden for Trekroner end 1 dag om måneden, som ellers oprindeligt forudsat. Det er dog relevant i forhold til en permanent miljøgodkendelse, hvad det er for en type operationer, og hvordan de udføres.

Der flyves over havnens industriområder, når det er nødvendigt for at lande op i mod vinden eller i sidevind, når det ikke er muligt uden for Trekroner, men der har aldrig været planlagt en landing over beboelse, og der har aldrig været lavet en start ud over beboelse. Der landes normalt med motorene i tomgang, og det støjer ikke. Kommunens folk har selv målt støj ved landinger, og det kan generelt ikke høres.

Der startes aldrig i andre retninger end væk fra beboelse. Startes der indenfor, er det således enten ud mod øst over molerne ved Trekroner eller meget sjældent nordpå mod Nordhavns industriområder mest med et højredrej ud over vandet. Der er ingen beboelse.

Disse empiriske data er en del af beregningsforudsætningerne jf ovenfor og en del af den endelige rapport. Alle områder med bebyggelse eller udlagt til bebyggelse ligger uden for støjgrænserne.

Alle andre nødvendige tilladelser og godkendelser er indhentet.

Er din virksomhed en risikovirksomhed?

Markeret ikke relevant:

Midlertidige aktiviteter

Formularfelt	Udfyldt værdi
Er det ansøgte projekt midlertidigt	Nej [Kode: false]
Angiv ophørsdato	
Eventuelle yderligere bemærkninger	

Oversigtsplan af virksomhedens placering

Markeret ikke relevant:

Se støjrapporten.

Virksomhedens driftstid

Redegørelse:

Se støjrapporten.

Til- og frakørselsforhold

Markeret ikke relevant:

Tegninger over virksomhedens indretning

Markeret ikke relevant:

Oplysninger om valg af den bedste tilgængelige teknik (BAT)

Formularfelt	Udfyldt værdi
Energi, vand og råvareforbrug	Ikke relevant
Affaldsforebyggelse og fremme af nyttiggørelse	Ikke relevant
Emissioner til luft, herunder lugt	Motorer Flyets motorer er den nyeste teknologi på området.
Emissioner til vand	
	Anløb og afgang ved flydebroen De relevante myndigheder har godkendt, at flydebroen i København får 2 nye flydebroer monteret påtværs længst væk fra kajen. Samme type broer som nu. 2 x 15 m. lang og 3 m. bred lavet af beton forankret med kæder til betonklodser. Monteres som i et T - således at flyene kan lægge til med siden mod kajen og næsen mod vest, hvilket vil reducere den reelle taxistøj i forbindelse med anløb og afgang, da flyene ikke skal bakkes ud og vendes for at sejle væk. Det vil reducere den faktiske støj væsentligt i forhold til Langelinie Pavillonen for eksempel. Det kan bedst sammenlignes med Kastrup, hvor fly oftest parkeres med næsen indad og skal bakkes ud. Turbo-propfly kan bakke for egen kraft – power back hedder det. Alternativet er, hvor de parkeres med siden til og kører lige frem og drejer, når de skal afsted igen, og det er det, vi ønsker fremover. Det støjer klart mindre. Det understreges, at det beregnede støjniveau, midlet som det skal efter flystøjvejledningen, også ved anløb og afgang fra flydebroen, som den er nu, er under 45 dB. Se rapporten. En flydebro koster ca. 100.000 kr. i indkøb per styk. 2 af dem er 200.000 kr. De skal placeres og forankres med kæder i betonklodser, sådan som det er anført i ansøgningsmaterialet og i materiale i forhold til høringssvar fra HOFOR jf. billede vedhæftet. Dykker og klodser og kæder og kran m.v. løber op i ca. 50.000 kr. I alt vil det altså koste minimum 250.000 at omlægge og udvide flydebroen, hvorfor dette kun kan forsvares, såfremt der opnås en permanent tilladelse. Det tager kun ca. 1 minut at lægge til og maksimalt 2 minutter at sejle væk inklusive motorstart. På et møde med bl.a. Rasmus Pors fra Langelinie Pavillonen blev det afklaret, at Langelinie Pavillonen ikke har problemer med os eller fremtiden under forudsætning af, at den i ansøgningen nævnte og nu tilladte fremtidige flydebro anlægges som anført med et T for enden, såflyene ikke skal bakke ud og dermed støjer mindre. De oplyser, at deres ”klage” er blevet overfortolket. Motorer Flyets motorer i øvrigt er nyeste teknologi.
Emissioner til jord og grundvand	
Hvis der anvendes stoffer, som er	

optaget på "Listen over uønskede stoffer", skal der redegøres for, hvorfor disse stoffer ikke kan substitueres.

Placering af virksomhedens støj- og vibrationskilder

Markeret ikke relevant:

Støj- og vibrationskilder

Formularfelt	Udfyldt værdi
Beskriv støj- og vibrationskilder (inkl. lavfrekvent støj og infralyd)	Se støjrapporten.
Beskriv planlagte støj- og vibrationsdæmpende foranstaltninger	
Eventuelle yderligere bemærkninger	

Beregning af samlede støjniveau

Redegørelse:

Vedhæftet rapport 119-23796 fra DELTA vedr. støj fra starter og landinger med søfly i Københavns havn. Som det fremgår er beregningerne foretaget ud fra de empiriske data. Vi har sendt beregningsforudsætninger til TBST og bedt dem kommentere på det jf. Referencelaboratoriets Orientering 25 i pkt 7 d og flystøj-vejledningen p 65 ff. jf.

TBST har ikke haft kommentarer hverken til flyveveje, hindringer eller andet.

Der er efterfølgende lavet en miljøtilpasning og landinger er fordelt indenfor Trekroner med 50/50 fordelt på landinger fra nord og landinger fra sydøst istedet for 70/30 nord/syd respektivt for at trække støj cigaren længere mod syd for at undgå Sundmolen. Linierne er også flyttet længere mod øst og drejet en smule for at undgå Sundmolen og Levantkaj og hele Nordhavnen i øvrigt fra nord og flyve mest muligt over rensningsanlægget fra sydøst. Det vil være piloternes pligt at overholde dette, og der vil blive lavet et log-system, hvor der udover landinger indenfor eller udenfor også anføres om det er sydfra eller nordfra ved landinger indenfor.

Støjgrænserne er dermed overholdt ved såvel bebyggede områder og områder udlagt til bebyggelse ved Nordhavnen og over Refshaleøen jf tillæg 1 til lokalplan nr. 209 Refshaleøen bekendtgjort den 9. december 2015. Se tegning nr. 2 – anvendelse og husbåde, side 34 i tillægget vedhæftet.

Bilag

[2019 - 119-23796 - DANAK-1002494 - NORDIC Seaplanes - Støj fra starter og landinger med søfly i Københavns Havn.pdf](#)

[Skærbillede 2019-05-06 kl. 20.07.29.png](#)

VVM - Arealanvendelse

Formularfelt	Udfyldt værdi
Angiv det fremtidige samlede bebyggede m2	
Angiv det fremtidige samlede befæstede areal m2	
Angiv om der er behov for grundvandssænkning	
Hvis ja, angiv hvor mange m3 der er behov for at udpumpe	
Angiv projektets samlede grundareal i ha eller m2	
Angiv måleenhed ha eller m2	
Angiv projektets samlede bebyggede areal i m2	

Angiv projektets samlede befæstede areal i m²

Angiv projektets samlede bygningsmasse i m³

Angiv projektets maksimale bygningshøjde i m

Angiv om projektet berører flere kommune end beliggenhedskommunen

Eventuelle yderligere bemærkninger

VVM - Karakteristika for driftsfasen og anlægsperioden

Formularfelt	Udfyldt værdi
Angiv anlægsperioden	
Angiv vandmængde i anlægsperioden	
Angiv affaldstype og mængder i anlægsperioden	
Angiv spildevandsmængde og type i anlægsperioden	
Angiv håndtering af regnvand i anlægsperioden	
Råstoffer – oplys om type og mængde i driftsfasen	
Mellemprodukter – oplys om type og mængde i driftsfasen	
Færdigvarer – oplys om type og mængde i driftsfasen	
Vand – mængde i driftsfasen	
Angiv håndtering af regnvand i driftsperioden	
Er der behov for belysning, som i aften og nattetimer vil kunne oplyse naboarealer og omgivelserne?	
Hvis ja, angiv og begrund omfanget	
Forudsætter projektet etablering af selvstændig vandforsyning?	
Eventuelle yderligere bemærkninger	

VVM - Miljøforhold

Formularfelt	Udfyldt værdi
Er projektet omfattet af en eller flere af Miljøstyrelsens vejledninger eller bekendtgørelser om støj?	
Hvis ja, angives navn og nr. på den eller de pågældende vejledninger eller bekendtgørelser	
Vil anlægsarbejdet kunne overholde de vejledende grænseværdier for støj og vibrationer?	
Hvis nej, angives overskridelsens omfang og begrundelse for overskridelsen	
Vil det samlede anlæg, når projektet er udført, kunne overholde de vejledende grænseværdier for støj og vibrationer?	
Hvis nej, angives overskridelsens omfang og begrundelse for overskridelsen	
Giver projektet anledning til lugtgener eller øgede lugtgener i anlægsperioden og/eller i driftsfasen?	
Hvis ja, angiv omfang og forventet udbredelse	
Beskriv de påtænkte foranstaltninger med henblik på at undgå, forebygge eller begrænse væsentlige skadelige virkninger for miljøet	
Er projektet omfattet af Miljøstyrelsens vejledninger, regler og bekendtgørelser om luftforurening?	
Hvis ja, angives navn og nr. på den eller de pågældende vejledninger, regler eller bekendtgørelser.	
Vil anlægsarbejdet kunne overholde de vejledende grænseværdier for luftforurening?	

Hvis nej, angives overskridelsens omfang og begrundelse for overskridelsen.

Vil det samlede anlæg kunne overholde de vejledende grænseværdier for luftforurening?

Hvis nej, angives overskridelsens omfang og begrundelse for overskridelsen.

Vil projektet give anledning til støvgener eller øgede støvgener i anlægsperioden eller i driftsfasen?

Hvis ja, angives omfang og forventet udbredelse.

Eventuelle yderligere bemærkninger

VVM - Forhold til BREF

Formularfelt	Udfyldt værdi
Er anlægget eller dele af anlægget omfattet af BREF-dokumenter?	
Hvis ja, angiv hvilke.	
Vil anlægget kunne overholde de angivne BREF-dokumenter?	
Hvis nej, angiv og begrund hvilke BREF-dokumenter, der ikke kan overholdes.	
Er anlægget eller dele af anlægget omfattet af BAT-konklusioner?	Nej [Kode: false]
Vil anlægget kunne overholde de angivne BAT-konklusioner?	Ja [Kode: true]
Hvis nej, angiv og begrund hvilke BAT-konklusioner, der ikke vil kunne overholdes.	
Eventuelle yderligere bemærkninger	

VVM - Projektet i sig selv

Formularfelt	Udfyldt værdi
Er projektet placeret i et område med registreret jordforurening?	
Kan projektet rummes inden for lokalplanens generelle formål?	
Hvis nej, angiv hvorfor.	
Forudsætter projektet dispensation fra gældende bygge- og beskyttelseslinjer?	
Hvis ja, angiv hvilke	
Indebærer projektet behov for at begrænse anvendelsen af naboarealer?	
Bemærkning til overstående	
Vil projektet kunne udgøre en hindring for anvendelsen af udlagte råstofområder?	
Bemærkning til overstående	
Er projektet tænkt placeret indenfor kystnærhedszonen?	
Bemærkning til overstående	
Forudsætter projektet rydning af skov?	
Bemærkning til overstående	
Vil projektet være i strid med eller til hinder for realiseringen af en rejst fredningssag?	
Bemærkning til overstående	
Angiv afstanden fra projektet i luftlinje til nærmeste beskyttede naturtype i henhold til naturbeskyttelseslovens § 3.	
Rummer § 3 området beskyttede arter? Angiv i givet fald hvilke.	

Angiv afstanden fra projektet i luftlinje til nærmeste fredede område.

Angiv afstanden fra projektet i luftlinje til nærmeste Habitatområde.

Vil projektet kunne overholde kvalitetskravene for vandområder og krav til udledning af forurenende stoffer til vandløb, søer eller havet?

Bemærkning til overstående

Er projektet placeret i et område, der i kommuneplanen er udpeget som område med risiko for oversvømmelse.

Bemærkning til overstående

Er projektet placeret i et område, der, jf. oversvømmelsesloven, er udpeget som risikoområde for oversvømmelse?

Bemærkning til overstående

Er projektet placeret i et område med særlige drikkevandsinteresser?

Bemærkning til overstående

Er der andre lignende anlæg eller aktiviteter i området, der sammen med det ansøgte må forventes at kunne medføre en øget samlet påvirkning af miljøet (Kumulative forhold)?

Bemærkning til overstående

Vil den forventede miljøpåvirkning kunne berøre nabolande?

Eventuelle yderligere bemærkninger

Tidligere indsendelser

Der er ingen tidligere versioner

BILAG 3: UDDYBENDE KOMMENTARER TIL ANSØGNING OM MILJØGODKENDELSE

Lisa Bizzarro

Fra: Lasse Rungholm <lr@seaplanes.dk>
Sendt: 24. maj 2019 14:47
Til: Johan Galster
Cc: Rasmus Rune Burmeister; Lisa Bizzarro; Antonio Tredanari; Hans Secher; Jesper Bagner; Lars Erik Nielsen; Henrik Kleis; Erik Thysell
Emne: Re: Ansøgning om miljøgodkendelse, København
Vedhæftede filer: Skærbillede 2019-05-24 kl. 14.40.02.png

Hej

Jeg har svaret nedenfor ud for hvert spørgsmål/formodning angivet med **fed**.

God weekend.

Med venlig hilsen / Best regards
NORDIC Seaplanes A/S / NORDIC Seaplanes Invest ApS

Lasse Rungholm

lr@seaplanes.dk
+45 20 93 86 33

Østhavnsvej 37
8000 Aarhus C
www.seaplanes.dk

100% CO2-NEUTRALT – Hurtigst og grønnest. #45shadesofgreen

fly@seaplanes.dk
+45 70 20 00 60



BONUSPOINT skal anvendes inden 31.12.2019.

Fra: Johan Galster <jogals@kk.dk>
Dato: fredag den 24. maj 2019 kl. 14.25
Til: Lasse Rungholm <lr@seaplanes.dk>
Cc: Rasmus Rune Burmeister <CR96@kk.dk>, Lisa Bizzarro <ES0I@kk.dk>, Antonio Tredanari <EJ6X@kk.dk>
Emne: Ansøgning om miljøgodkendelse, København

Til Nordic Seaplanes

Center for Miljøbeskyttelse, Københavns Kommune, har modtaget ansøgning om miljøgodkendelse af en udvidelse af driften af vandflyverruten Århus-København.

Vi har læst det fremsendte materiale og har følgende spørgsmål og formodninger:

Støjrapportens bilag A:

Skal kortet forstås således, at der ikke indgår starter i bassinet vest for Trekroner?

NEJ. Alle starter er med på kortet. Det er de 3,3% start nord og 3,3% start syd, der starter indenfor. Den lyserøde streg og lyserøde kasser. Se vedhæftede.

Ansøgningens redegørelse:

- Det anføres at Nordic Seaplanes ansøger om 28 operationer i dagtimerne og 2 i aftentimerne. Vi formoder at dette er tidsrummene hhv. kl 7 til 19 og kl 19 til 22. **Korrekt.**
- Vi forudsætter at evt. reparationer og service af flyet kan foregå, så forurening af jord og vand undgås. **Korrekt.**
- Vi har den opfattelse at optankning af flyet sker fra en gummibåd, der henter brændstof andetsteds. **Nej. Der tankes fra tromler i en trailer fra land. Tromlerne fyldes på Refshaleøen. Systemet er godkendt af TBST.** Vi forudsætter at jeres procedure for optankning forebygger spild af diesel til havnen og sikrer opsamling i tilfælde af spild. **Det er jetfuel. Ikke diesel. Og ellers korrekt.**
- Bedst anvendelig teknologi: Det er vores opfattelse at el-drift af fly er under kraftig udvikling, herunder til anvendelse i vandfly, og at dette muliggør fly med mindre støjpåvirkning i fremtiden. Vi antager at den nuværende teknologi er BAT, herunder at omstilling af flyene til el-drift er mulig, når teknologien tillader dette. **Korrekt. Vi vil meget gerne flyve på el, men det vil bvare mange år, før det er muligt.**
- Lugt: Fra beboerne på Langelinie Alle har der siden starten været klager over lugtgener fra vandflyveren. Kan I bekræfte at I har gjort hvad I kan for at begrænse evt. gener? **Korrekt. Vi har også undersøgt muligheden for omplacering jf klagerne forslag om placering ved færgerne, men støjkurverne der går langt ind i beboelse, så det er ikke en mulighed.**

Vi bestræber os på at behandle ansøgningen hurtigst muligt. **Tak.** Som udgangspunkt er den maksimale sagsbehandlingstid incl. evt. politisk behandling af en afgørelse 130 dage fra ansøgningstidspunktet d. 7. maj 2019. **Modtaget.**

I skal være opmærksomme på, at udvidelsen af driften ikke må påbegyndes, før Center for Miljøbeskyttelse har truffet afgørelse om miljøgodkendelse efter § 33. **Naturligvis,**

Hvis I har spørgsmål, er I velkomne til at kontakte mig. **Tak.**

Med venlig hilsen

Johan Galster
Akademiingeniør
Forurenende Virksomhed

KØBENHAVNS KOMMUNE
Teknik- og Miljøforvaltningen
Byens Anvendelse

Njalsgade 13, 2. sal/ 2058
Postboks 380
2300 København S

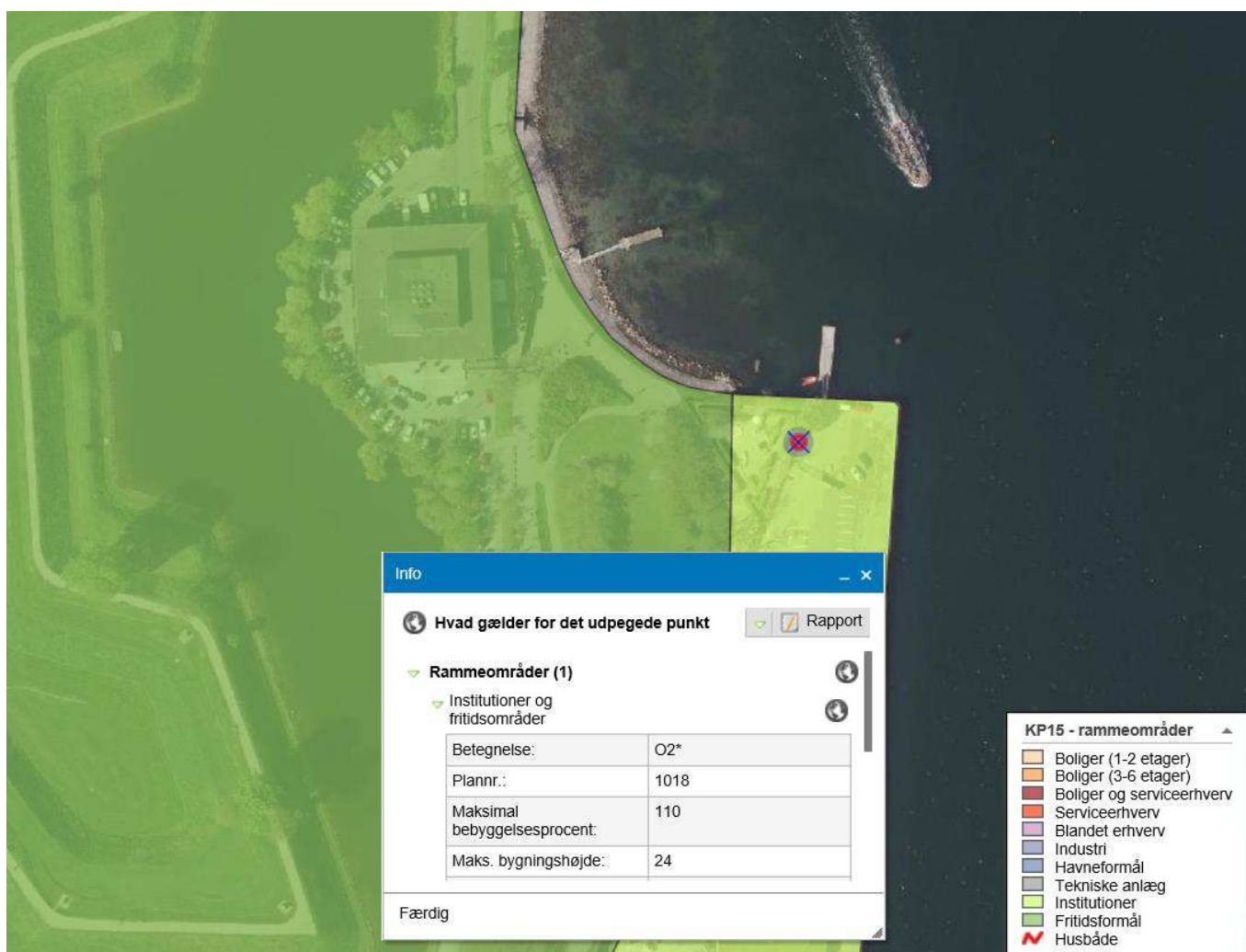
Mobil 2630 0648
E-mail jogals@kk.dk
Web www.kk.dk
EAN 5798009809452

BILAG 4: STØJBeregninger for Vandflyveren fra DHC6 INVEST APS

Støjberegninger fra DELTA, 6. maj 2019, er vedlagt i separat dokument.

BILAG 5: KOMMUNEPLANRAMMER 2015





Udsnit af kommuneplanskort 2015 med landgangsbro

BILAG 6: VVM-AFGØRELSE FRA TRAFIK-, BYGGE- OG BOLIG-STYRELSEN



Sendt elektronisk til:

Lasse Rungholm
Nordic Seaplane

Edvard Thomsens Vej 14
2300 København S
Telefon 41 78 01 78
Fax 7262 6790
bts@trafikstyrelsen
www.trafikstyrelsen.dk

Dato 24. juli 2017

Tilladelse til anvendelse af vandet i Københavns havn som søflyveplads

Trafik- og Byggestyrelsen har d. 6. marts 2017 modtaget ansøgning med tilhørende bilag fra Nordic Seaplane ved Lasse Rungholm, der ansøger om permanent tilladelse til at anvende et afgrænset område i Københavns havn som vandflyveplads. Ansøger har i den forbindelse søgt om at anvende søflyvepladsen til 15 starter og 15 landinger i dagtimerne heraf 1 start og 1 landing i perioden mellem kl. 19.00 og 22.00.

Styrelsen har den 14. november 2014 meddelt ansøger tidsbegrænset tilladelse til at anvende et afgrænset område i Københavns havn som søflyveplads gældende fra marts 2015 til marts 2018.

Trafik- og Byggestyrelsens afgørelse

Trafik- og Byggestyrelsen meddeler herved tilladelse til anvendelse af det pågældende område i Københavns havn til søflyveplads.

Endvidere meddeler Trafik- og Byggestyrelsen herved, at anvendelsen af det pågældende område til søflyveplads ikke er VVM- pligtigt, samt at der ikke skal udarbejdes en konsekvensvurdering i forhold til natura 2000 områder.

Tilladelsen gives på følgende vilkår:

1. Denne tilladelse er betinget af at alle nødvendige tilladelser til at foretage flyvninger er indhentet og er gældende.
2. Søflyvepladsen må ikke fysisk afmærkes.
3. Piloten skal i hvert enkelt tilfælde fastsætte et sikkerhedsområde inden for hvilken start og landing kan foregå. Disse sikkerhedsområder planlægges før hver flyvning. Sikkerhedsområdet skal kunne overvåges fuldt ud.
4. Der må ikke forekomme start og landing hvis der befinder sig nogen form for fartøj eller personer i sikkerhedsområdet.
5. Søflyvepladserne må ikke anvendes til start eller landing i mørke eller dårligere sigtbarhed mindre end 3 km flyvesigtbarhed.

6. Anvendelse af søflyveområderne, skal foregå med flytyper, Cessna Caravan, eller et tilsvarende fly, der ikke overstiger denne flytypes støjværdier.
7. Indsejlingen til Københavns Havn skal ske gennem Lynetteløbet, samt skal besejling af Københavns Havn I respekteres af søfly.
8. Krydstogtskibenes benyttelse af drejebassin liggende nordvest for Middelpult samt øvrig besejling af Københavns Havn skal respekteres af søflyene.
9. Søflyet bliver underlagt søvejsreglerne, og kan ikke pådrage skibstrafik en vigesituation og vigepligt.
10. Erhvervsfiskeri, herunder udsatte erhvervsredskaber, må ikke påvirkes af brugen af vandet til søflyveplads, jf. høringssvar fra Landbrugs- og Fiskeristyrelsen.
11. De afmærkede bøger, der er gældende for sejlads i havnen overholdes, jf. høringssvar fra Søfartsstyrelsen.
12. Anvendelse af det afmærkede område må ikke ændres væsentligt eller udvides uden Trafik- og Byggestyrelsens godkendelse.
13. Tilladelsen eller projektet må ikke uden forudgående tilladelse fra Trafik- og Byggestyrelsens overdrages til andre.
14. Tilladelsen bortfalder ved manglende overholdelse af ovenstående vilkår.
15. Denne tilladelse fritager ikke modtageren for pligt til at opnå tilladelser og godkendelser, der måtte være nødvendige for gennemførelse af projektet i henhold til anden lovgivning. Denne tilladelse erstatter ikke privatretlige aftaler med fysiske og juridiske personer, som kan være berørt af projektet.
16. Såfremt det pågældende område ikke længere anvendes til søflyveplads skal Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen, Geodatastyrelsen, Søfartsstyrelsen og By og Havn I/S straks underrettes herom.

Begrundelse for afgørelsen

Trafik- og Byggestyrelsen har ved afgørelsen om at give tilladelse til projektet lagt vægt på, at anvendelsen af det pågældende område i havnen kan ske uden gener for havnens andre brugere og interesser samt at søflyvepladsens beliggenhed og anvendelse ikke har været problematisk i den tidsbegrænsede periode den har været anvendt indtil nu.

Trafik- og Byggestyrelsen har i sin afgørelse om at projektet ikke er VVM-pligtigt, lagt vægt på at anvendelse af de pågældende område i Københavns havn i en periode har været anvendt som søflyveplads uden at dette har skabt gener eller haft væsentlig negativ indvirkning på miljøet i havnen. Styrelsen finder ikke, at en forøgelse af indflyvninger vil medføre en sådan øget negativ virkning på miljøet, at der skal udarbejdes en VVM-redegørelse for søflyvepladsen. Der er endvidere lagt vægt på at støjgrænserne for området ikke overskrides.

I styrelsens vurdering af, at der ikke skal foretages en konsekvensvurdering af Natura 2000 områder har styrelsen lagt vægt på afstanden til de nærmeste natura 2000 område, der er henholdsvis 2 km og 3,5 km. Styrelsen finder ikke at anvendelsen af søterritoriet i Københavns havn som søflyveplads eller de dertilhørende indflyvninger vil påvirke disse områder på en sådan måde, at der skal udarbejdes en konsekvens vurdering. Styrelsen har i denne vurdering lagt vægt på høringssvar fra miljøstyrelsen.

Sagsfremstilling

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen har tidligere givet tidsbegrænset tilladelse til anvendelse af et afgrænset område i havnen som søflyveplads. Der er samtidig givet tidsbegrænset tilladelse til etablering af to flydebroer i såvel Københavns havn som Aarhus havn, som anvendes som landgang. Ansøger ønsker nu en permanent tilladelse, og søger samtidig om en forøgelse af flyvningerne.

By og havn I/S der administrerer det pågældende vandareal i Københavns havn, har tidligere givet samtykke til søflyvepladsens beliggenhed.

Trafik- og Byggestyrelsen har i forbindelse med sagens behandling forelagt ansøgningen for Søfartsstyrelsen, Naturstyrelsen, SVANA, Geodatastyrelsen, NaturErhvervstyrelsen, Slot- og Kulturstyrelsen, Vikingeskibsmuseet, Kystdirektoratet, Miljøstyrelsen, Energistyrelsen, Københavns kommune, Udviklingsselskabet By og Havn I/S, HOFOR I/S, Dansk ornitologisk forening, Danmarks naturfredningsforening, Friluftsrådet, Grundejernes Landsorganisation og Fritidshusejernes landsforening.

Følgende myndigheder har afgivet høringssvar:

Kystdirektoratet, Fritidshusejernes landsforening, Landbrug- og Fiskeristyrelsen, Vikingeskibsmuseet, Søfartsstyrelsen, HOFOR, Miljøstyrelsen, Danmarks Naturfredningsforening og By og Havn A/S.

Kystdirektoratet, Fritidshusejernes landsforening, Moesgaard Museum, Miljøstyrelsen og Vikingeskibsmuseet har meddelt, at de ingen kommentarer har til projektet.

By og Havn A/S har afgivet følgende høringssvar: *"By & Havn har ingen bemærkninger til ansøgningen om tilladelse til permanent vandflyveplads i Københavns Havn. Det bemærkes, at der ikke på det foreliggende grundlag kan tages stilling til udvidelse af flydebroanlægget i Københavns Havn, idet det dog skal oplyses, at en evt. udvidelse af det eksisterende anlæg vil skulle holdes indenfor kajlinjen fra Nordre Toldbod. Endvidere vil besejlingsforholdene for havnerundfartsbådernes anløb af broanlægget ved Langelinie Pavillonen skulle vurderes i*

forbindelse med en konkret ansøgning om udvidelse af vandflyverens broanlæg."

Landbrug- og Fiskeristyrelsen har meddelt følgende høringssvar: *"Vi havde sagen i høring dengang, da søflyvepladsen skulle etableres – for nogle år siden. Som jeg husker det var der ikke de store indvendinger. Der var en erhvervsfisker som jeg havde kontakt til på daværende tidspunkt, han drev et kasterusefiskeri omkring landingspladsen i Kbh. Jeg havde kontakt til Lasse Rungholm vedr. fiskeriet i området og han forsikrede mig, at man ikke havde planer om et evt. fiskeriforbud i området og at man naturligvis kunne starte og lande uden at komme i konflikt med udsatte erhvervsredskaber. Så hvis man agter at fortsætte på samme måde som hidtil mener jeg ikke at vi har nogen indvendinger til det ansøgte. Der har i den forgangne periode, hvor flyvningerne har stået på, ikke været nogle henvendelser fra erhvervsfiskere om problemer. Fiskeriinspektorat Øst afd. I Ringsted har ikke yderligere kommentarer".*

Søfartsstyrelsen har afgivet følgende høringssvar: *"Søfartsstyrelsen har ingen indvendinger imod de ansøgte flydebroer. Oplysninger/tegninger om disse bedes tilgå Geodatastyrelsen, således at der kan foretages nødvendige opdateringer af havneplaner og søkort.*

Fsva det ændrede landingsmønster ved København gør samme problemstillinger som vedlagte for Aarhus Havn sig gældende. Ved København skal der tillige tages ekstra hensyn, da der tæt på visse af de viste "landingsbaner" findes et antal afmærkninger (bøjer) for sejladsen. Se vedlagte kortudsnit. Der kan desuden især i sommerperioden være en forholdsvis tæt trafik med fritidsfartøjer i området".

HOFOR har afgivet følgende høringssvar: *"Med henvisning til styrelsens mail af 7. marts 2017 fremsendes hermed HOFORs samlede bemærkninger til "Høring over ansøgning om permanent tilladelse til flydebroer i Københavns Havn og Aarhus Havn samt søflyveplads i København, TS6020102-00455". Der fremsendes en samlet kommentering for alle de forsyningsselskaber, der administreres af HOFOR A/S. Som det fremgår af vedhæftede oversigtskort ("20170324 Oversigtskort - ledningsanlæg.pdf"), har HOFOR en 500 mm trykledning placeret på havnebunden udfor det område, hvor der allerede formodes at være etableret en flydebro til fordel for eksisterende søflyveplads. HOFOR har umiddelbart ikke kendskab til etableringen af allerede eksisterende flydebro, hvorfor denne er medtaget i nærværende høringssvar. HOFOR er jf. Trafikstyrelsens fremsendte materiale opmærksom på overdragelse af ressortansvaret mellem Kystdirektoratet og Trafikstyrelsen. Gasledningen placeret udfor eksisterende flydebro er af en aldeles vital betydning for opretholdelsen af bygasforsyningen i hele Københavns, da ledningen anvendes til transport af bygas mellem Sjællandsiden og Amagersiden af København. Eksisterende flydebro samt*

eventuelle udvidelse af denne, giver anledning til bemærkninger fra HOFORs side af flere årsager:

- *Det fremgår ikke entydigt af ansøgningsmaterialet hvorledes eksisterende flydebro er etableret eller fæstnet til havbunden. Her tænkes på materiale som målfast og georefereret situationsplan med angivelse dimensioner på eksisterende flydebro samt eksakt angivelse af placeringen af eksisterende ankerblokke mv.*
- *Det fremgår ikke entydigt af ansøgningsmaterialet hvorledes eksisterende flydebro forventes udvidet eller fæstnet til havbunden. Her tænkes på materiale som målfast og georefereret situationsplan med angivelse af den forventede udvidelse af den eksisterende flydebro.*
- *Gasledningen er af vital betydning for opretholdelsen af bygasforsyningen i hele Københavns.*
- *Gasledningen er udlagt ved nedspuling i havbunden og formodes ikke at være anlagt dybere end 1 m under havbunden – og denne kan som følge af påvirkning fra havstrømme, havnetrafik mv. være meget anderledes end på tidspunktet for etableringen af gasledningen.*
- *I forbindelse med anlægsarbejdet med en eventuel udvidelse af den eksisterende flydebro, kan forankring af både, pramme mv. udgøre en meget stor risiko for ledningen, da denne ligger meget tæt på det eventuelle arbejdsområde.*
- *Forankringen (betonklodser på havbunden) af den eksisterende flydebro samt den forventede udvidelse kan udgøre en meget stor risiko for gasledningen.*

Ovenstående kan sammenfattes til, at HOFOR på baggrund af det fremsendte materiale samt ovenstående bemærkninger på nuværende tidspunkt ikke kan tiltræde en permanent tilladelse til den eksisterende flydebro samt eventuelle udvidelse af denne. Det skal afslutningsvis understreges at vedhæftede oversigtskort for placeringen af bygasledningen alene kan anvendes til oversigtsformål og materialet er ikke udtryk for en eksakt placering af bygasledningen"

Ansøger har meddelt følgende kommentarer til HOFORs høringssvar: "Herved kommentarer til HOFOR's høringssvar vedr gasledning. Der vedlægges word dokument med 4 skærmdump fra Google Earth med 1. satellitbillede af den eksisterende flydebro og forankring tegnet ind i relation til gasledningen, sådan som den fremgår af søkortet. 2. satellitbillede af den eksisterende flydebro med 2 nye broer tegnet ind med blått samt forankring heraf med kæder. 3. satellitbillede af den østlige ende af gasledningen med forankrede både. 4. satellitbillede af eksisterende og nye broer med mål angivet. Den eksisterende flydebro er 3 x 15 m. Det samme er hver af de 2 nye. Kæderne er 12-

14 m. lange og hænger lodret ned ved broen, så betonklodserne ligger ca. 10-12 fra broen. Som det fremgår af materialet er der god afstand til gasledningen og mere end generelt krævet efter de tekniske forskrifter for arbejder i nærheden af gasledninger. Vi og vores erhvervsdykker har derfor ikke anset gasledningen for et problem netop på grund af afstanden. Det er ifølge dykkeren meget usandsynligt, at en nedspulet trykledning lavet af stål har flyttet sig. Betonklodserne er lagt med luftfyldte hævesække. Der er ikke anvendt arbejdspramme eller arbejdsfartøjer udover en gummibåd og der er ikke brugt kraner eller forankring af pramme på nogen måde, og der er heller ikke behov for andet ved arbejdet med de nye broer. Når først kæder og blokke er lagt, flytter de sig ikke. Broen i sig selv opbygger ikke nogen kinetisk energi, og der skal meget lidt til at holde den. Vores fly vejer ikke mere end maksimalt 5.700 kg. og kan i den forbindelse sammenlignes med en lille motorbåd. Det fylder bare mere. Under alle omstændigheder vil vores kæder og klodser jo aldrig kunne flytte sig tættere på ledningen – kun væk fra den i givet fald, hvis de altså overhovedet kunne flyttes. Alt i alt mener vi ikke, at der er nogen problemer eller risici ved at forankre flydebroerne, hvor og som det er tænkt”.

HOFOR har til ansøger kommentarer fremsendt følgende bemærkninger: *”Jeg kan oplyse, at HOFOR nu har haft mulighed for at gennemgå de tekniske detaljer i forhold til styrelsens mail af 7. marts 2017 ”Høring over ansøgning om permanent tilladelse til flydebroer i Københavns Havn og Aarhus Havn samt søflyveplads i København, TS6020102-00455” med tilhørende supplerende tekniske oplysninger fra Lasse Rungholm Nordic Seaplanes af 22. april 2017. Af hensyn til sikkerheden for gasledningen i området udfor den forventede udvidelse af eksisterende flydebro, har HOFOR alene det forbehold, at kæderne, der anvendes til at fortøje flydebroen, maksimalt må have en længde på 12 m (vi er opmærksomme på, at kæden teknisk set ”bliver kortere”, når denne bliver fæstnet til havbunden pga. kædens nedhæng samt vanddybde). HOFOR har ikke yderligere bemærkninger til opsætningen af den permanente flydebro”.*

Ansøger har til HOFORs bemærkninger fremsendt følgende kommentarer: *Det er der ikke problemer i forudsat, at vi taler om de kæder, der går henimod gasledningen. Andre kæder er jo ligegyldige i denne sammenhæng.*

Danmarks Naturfredningsforening har meddelt følgende høringssvar: *”Vedrørende høring over ansøgning om permanent tilladelse til vandflyvepladser i Københavns havn samt om tilladelse til permanent etablering af flydebroer, herunder udvidelse heraf i både Københavns havn og Århus havn. Nordic Seaplanes Invest Aps ansøger om permanent tilladelse til at anvende Københavns Havn og Århus Havn til vandfly. Nordic Seaplanes har for nærværende en 3-årig prøvetilladelse, som*

begrænser antallet af starter og landinger til 5 af hver. I sin ansøgning søger Nordic Seaplanes om permanent tilladelser til at anvende Århus - og Københavns havne som vandflyvepladser, til både i Århus og København at måtte montere to forankrede flydebroer og til at måtte forøge antallet af operationer i København til 15 starter og 15 landinger og i Århus til 20 starter og 20 landinger. Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen præciserer i sit høringsbrev at denne høring kun vedrører udpegning af et permanent område i Københavns Havn til søflyvning, ansøgning om udvidelse af antallet af flydebroer i både Århus Havn og Københavns Havn. Dette skal i medfør af bekendtgørelse nr. 579 af 29. maj 2013 vurderes om projektet er VVM-pligtigt, og i medfør af bekendtgørelse nr. 874 af 2. september 2008 vurderes om der skal udarbejdes en konsensusvurdering om beskyttelse af internationale naturbeskyttelsesområder og beskyttelse af visse arter. I "Bekendtgørelse om miljømæssig vurdering af visse anlæg og foranstaltninger på søterritoriet" § 1 som vedrører etableringer, der kan have virkning på miljøet står der i styk 4 og 5: 4) Anlæg eller anbringelse af faste eller forankrede indretninger eller genstande, jf. § 16 a, stk. 1, nr. 2, i lov om kystbeskyttelse. 5) Anbringelse af fartøjer, der agtes anvendt til andet end sejlads, jf. § 16 a, stk. 1, nr. 3, i lov om kystbeskyttelse. Altså omhandler dette de ansøgte forankrede flydebroer og vandflyvere. I § 3. Står der: Der skal endvidere udarbejdes en VVM-redegørelse, inden der gives tilladelse til følgende projekter, hvis projektet forventes at kunne få væsentlig indvirkning på miljøet. I "Bekendtgørelse om administration af internationale naturbeskyttelsesområder samt beskyttelse af visse arter for så vidt angår anlæg og udvidelse af havne og kystbeskyttelsesforanstaltninger samt etablering og udvidelse af visse anlæg på søterritoriet" står der i § 3: Før der træffes afgørelse i medfør af de bestemmelser, der er nævnt i § 2, skal der foretages en vurdering af, om projektet i sig selv, eller i forbindelse med andre projekter, herunder tidligere gennemførte projekter, væsentligt kan påvirke et internationalt naturbeskyttelsesområde eller visse arter, som er udpeget i medfør af lov om miljømål m.v. for vandforekomster og internationale naturbeskyttelsesområder (miljømålsloven). DN- København mener at effekten af dette "anlæg på søterritoriet" bør vurderes! Øresund og Københavns Havn er året rundt et vigtigt fugleområde, hvor både rastende og trækkende fugle kommer. Hertil er Kalveboderne Nature-2000 område og Saltholm er EU-fuglebeskyttelsesområde, som blandt andet rummer Danmarks største population af edderfugle. De samlede regler omkring Natura-2000 områder og andre beskyttede områder kaldet Naturdirektiverne indebærer, at vi både skal udpege og beskytte de særlige områder (Natura 2000) og beskytte vilde dyre- og plantearter, også uden for områderne. 30 daglige ind- og udflyvninger i den lyse del af dagen og lige så mange taxisejladser, kan forstyrre dette fugleliv både i luften og i vandet og naturligvis de vandlevende dyr i vandet, både i deres

fouragering og måske i deres gydning. Desuden kan disse flyvninger, som foregår hen over det tættest befolkede område i Danmark, medføre støjgener, lysforstyrrelser og producere forbrændingsprodukter både som partikler og som vandopløselige gasser. DN-København vil derfor understrege vigtigheden af, at der udarbejdes et VVM for projektet".

Ansøger har meddelt følgende kommentarer til Danmarks Naturfredningsforenings høringssvar: *"Formålet med kystbeskyttelsesloven er beskrevet i lovens § 1, stk. 1: Formålet med kystbeskyttelse er at beskytte mennesker mod oversvømmelser samt ejendom mod oversvømmelser og nedbrydning fra havet, fjorde eller andre dele af søterritoriet. I medfør af loven er der lavet flere bekendtgørelser. Den sidste og gældende er med mindre jeg har galt fat i det "bekendtgørelse 2016-06-21 nr. 895 om miljømæssig vurdering af visse anlæg og foranstaltninger på søterritoriet. Efter den bekendtgørelses § 2 skal der kun laves VVM redegørelse, når der er tale om anlæg efter § 1, stk 1, nr 1 og 2. Udførelse af kystbeskyttelsesforanstaltninger og andre faste anlæg, jf. § 16, stk. 1, nr. 1, i lov om kystbeskyttelse. 1.Gravearbejde, borearbejde, pumpning, sugning eller andre former for terræændring, jf. § 16, stk. 1, nr. 2, i lov om kystbeskyttelse. Efter § 3 skal der derudover udarbejdes VVM redegørelse, hvis der forventes "en væsentlig virkning" på miljøet jf indledningen i stk 1 og stk 1 nr. 7 og nr. 10. Nr 7 er kun relevant, hvis et allerede godkendt projekt udvides, og det vurderes, at det kan være "til væsentlig skade" og stk. 10 er kun relevant, hvis der forventes "en væsentlig virkning" på miljøet. Intet af det er relevant for en udvidelse af vandflyvepladsernes operationsantal. Vi har ingen indvirkning på miljøet i forhold til kystbeskyttelse. Vi forurener ganske, ganske lidt ift emission sammenholdt med krydstogtskibe, færger og handelsskibe, turbåde, lystbåde og andre fly over København, og vi har absolut ingen indflydelse på livet på og under vandet eller i luften. Vi sejler ovenpå vandet eller i vandet og med en dybgang på ca 75 cm. Og der er ingen propeller i vandet. Vi flyver kun om dagen, så hvordan lysforstyrrelser skulle være relevant kan jeg ikke se. Til sammenligning for at sætte det lidt i perspektiv er der nedenfor anført data fra et af de ca 300 krydstogtskibe, der opererer i samme område og data fra en sammenlignelig motorbåd. Der er vedhæftet billeder også. Sammenligningen er grotesk. Vi er på størrelse med de mange små lystbåde, der sejler ud og ind af havnen dagligt. Et krydstogtskib forurener ganske sikkert mere på eet anløb, end vi gør på et år. Vores propeller er ca 1,35 m lange og sammenholdt med de ca. 25 meget store vindmøller, der er i området, er det helt uproblematisk. Vi har aldrig ramt en fugl. Som det kan udledes af sammenligningerne er vi en ganske lille bitte faktor i det samlede billede. Natura områderne, Kalveboderne og Saltholm ligger meget langt fra vandflyvepladsen og tættere på Kastrup, hvor der som bekendt er*

en del flere fly. Vi har fløjet nu i godt et år og lavet ca 1300 operationer i Københavns havn, og vi har generelt ikke generet nogen. Der har været én støjklage, og siden vi da ændrede vores taxivej til at gå langs med kajen ved Lynetten/Refshaleøen har der ikke været nogen klager. Vi har fået udarbejdet en grundig støjanalyse, og vi overholder alle stillede støjkrav også i fremtiden selv ved det højeste antal ansøgte operationer. Efter min opfattelse er der ikke anledning til at vurdere, at der er en væsentlig virkning på miljøet på nogen måde, der berettiger et krav om VVM".

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen har bedt om Miljøstyrelsen bemærkninger til Danmarks Naturfredningsforenings høringssvar. Miljøstyrelsen har hertil meddelt følgende: " Flyvevejen i Københavns Havn er illustreret i høringsmaterialets Bilag A. Afstanden fra det yderste af flyvevejen til nærmeste Natura 2000-område nr. 142 " Saltholm og omliggende hav" er ca. 2,5 km, og afstanden til Natura 2000-område nr. 143 "Vestamager og havet syd for" er ca. 3 km. Grundet afstanden til disse, mener Miljøstyrelsen ikke at disse flyvninger vil påvirke områdets udpegningsgrundlag væsentligt. Heller ikke en tredobling, af de daglige ind- og udflyvninger i Københavns Havn, mener Miljøstyrelsen vil påvirke områdets udpegningsgrundlag negativt. Miljøstyrelsen har ikke yderligere bemærkninger til det fremsendte".

Københavns kommune har meddelt følgende høringssvar: "**Center for Bygninger:** Center for Bygninger har modtaget Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens høring over ansøgning om permanent tilladelse til vandflyveplads i Københavns havn, herunder en ansøgning om tilladelse til permanent etablering af flydebroer og udvidelse med flere flydebroer. Det fremgår af det fremsendte bilag, at flydebroerne er placeret/skal placeres ved Toldboden og Kastellet. Kastellet er fredet og beskyttet som fredet fortidsminde ved deklaration, lyst 18. november 1991, og efter museumslovens § 29 e. Området, hvor flydebroerne er placeret, er omfattet af fortidsmindebeskyttelseslinjen omkring Kastellet. Ifølge naturbeskyttelseslovens § 18, stk. 1 (lovbekendtgørelse nr. 121 af 26. januar 2017), må der ikke foretages ændring i tilstanden af arealet inden for fortidsmindebeskyttelseslinjen. Voldgraven omkring Kastellet er desuden omfattet af søbeskyttelseslinjen. Ifølge naturbeskyttelseslovens § 16, stk. 1, må der ikke placeres bebyggelse, campingvogne og lignende eller foretages beplantning eller ændringer i terrænet inden for søbeskyttelseslinjen. Østre Landsret har ved dommen gengivet i Ugeskrift for Retsvæsen 2003, side 2309, fastslået, at søterritoriet ikke er omfattet af beskyttelseszonen, og at det fredningsmæssige hensyn i stedet må varetages som en del af statens udøvelse af sin højhedsret over søterritoriet. Flydebroerne kan derfor placeres på søterritoriet ved Kastellet uden dispensation fra

fortidsminde- og søbeskyttelseslinjen under forudsætning af, at flydebroerne **ikke** forankres på land men på søterritoriet. Det fremgår af ansøgningen, at broerne er forankret med kæder til betonklodser og dermed opfylder forudsætningen. Det gøres opmærksom på, at Københavns Kommune, Center for Bygninger, **ikke** kan meddele dispensation fra naturbeskyttelseslovens § 18, stk. 1, og § 16, stk. 1, til etablering af eventuelle faciliteter i tilknytning til flydebroerne, så som ventebygninger for passagererne eller tankfaciliteter. Københavns Kommune kan kun i særlige tilfælde i medfør af naturbeskyttelseslovens § 65, stk. 3, gøre undtagelse fra fortidsmindebeskyttelseslinjen. Kastelet fremstår som et meget markant og kulturhistorisk værdifuldt fortidsminde, ikke mindst efter de omfattende restaureringsarbejder. Hensynet til beskyttelsen af Kastelet vejer således særdeles tungt. Det er vores vurdering, at der ikke foreligger særlige omstændigheder, der kan begrunde etablering af eventuelle anlæg i tilknytning til flydebroerne i forbindelse med etablering/udvidelse af en kommerciel flyverute. En tilladelse til en eventuel senere ansøgning om bygninger m.v. kan derfor ikke stilles i udsigt.

Forurenende Virksomhed: I forbindelse med nærværende høring, vil Enheden for Forurenende Virksomhed, Center for Miljøbeskyttelse (CMB), Københavns Kommune, gøre Trafikstyrelsen opmærksom på, at ændringer i aktiviteten ift. virksomhedens nuværende miljøgodkendelse kræver ansøgning til Enheden for Forurenende Virksomhed i CMB. I det tilfælde at flyveaktiviteten stiger, vil det føre til en større miljømæssig belastning, i form af støj, i det omkringliggende område, hvorfor Forurenende Virksomhed tager forbehold for placeringen af aktiviteterne og antallet af aktioner der kan tillades iht. Miljøbeskyttelsesloven. Før Forurenende Virksomhed kan tage endelig stilling til en ændring af aktiviteterne, skal virksomheden indsende en ansøgning herom, som bl.a. skal indeholde en støjberegning".

Ansøger har meddelt følgende kommentarer til Københavns kommunes høringssvar: "I forhold til høringssvar fra kommunen skal jeg bekræfte, at flydebroerne er forankret på bunden med betonklodser og kæder men naturligvis også til kajen ligesom et skib - ligesom den omtalte tømmerflåde i voldgraven også var fortøjet til land jf ØL 2003.2309. Der er indsendt ansøgning om miljøgodkendelse, der p.t. afventer afgørelse vedr. VVM".

Offentliggørelse

Afgørelse om, at projektet ikke er VVM-pligtig vil blive offentliggjort på Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens hjemmeside i henhold til § 29, i bekendtgørelse nr. 450 af 8. maj 2017 om vurdering af virkning på miljøet (VVM) af projekter vedrørende erhvervshavne og Københavns

Havn samt om administration af internationale naturbeskyttelsesområder og beskyttelse af visse arter for så vidt angår anlæg og udvidelse af havne.

Lovgrundlag

Afgørelse om tilladelse til etablering af landgang er truffet i henhold til § 24, stk. 3 i lov om Metroselskabet I/S og udviklingsselskabet By og Havn I/S, samt i henhold til statens højhedsret.

Afgørelse om VVM-pligt og konsekvensvurdering er truffet i henhold til § 13 og § 16, i bekendtgørelse nr. 450 af 8. maj 2017 om vurdering af virkning på miljøet (VVM) af projekter vedrørende erhvervshavne og Københavns Havn samt om administration af internationale naturbeskyttelsesområder og beskyttelse af visse arter for så vidt angår anlæg og udvidelse af havne.

Klagevejledning

Afgørelserne truffet i henhold til havneloven og bekendtgørelse nr. 450 af 8. maj 2017 om vurdering af virkning på miljøet (VVM) af projekter vedrørende erhvervshavne og Københavns Havn samt om administration af internationale naturbeskyttelsesområder og beskyttelse af visse arter for så vidt angår anlæg og udvidelse af havne, kan ikke påklages til transport-, bygnings- og boligministeren eller anden administrativ myndighed, jf. § 39, stk. 1, i bekendtgørelse om Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens opgaver og beføjelser, klageadgang og kundgørelse af visse af Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens forskrifter.

Med venlig hilsen

Birgitte Tøttrup Maddock
Fuldmægtig

BILAG 7: VURDERING VEDR. VVM-MYNDIGHEDEN

Friday, April 12, 2019 at 2:28:06 PM Central European Summer Time

Emne: Re: VVM myndighed

Dato: fredag den 12. april 2019 kl. 14.27.17 Centraleuropæisk sommertid

Fra: Lasse Rungholm

Til: Ellen Margrethe Basse

Fra: Ellen Margrethe Basse <ellenmb@law.au.dk>

Dato: onsdag den 16. januar 2019 kl. 20.37

Til: Lasse Rungholm <lr@seaplanes.dk>

Emne: Re: VVM myndighed

mange tak for - det vil gerne tage imod

mvh Ellen Margrethe

Sendt fra min iPad

Den 15. jan. 2019 kl. 16.36 skrev Lasse Rungholm <lr@seaplanes.dk>:

Mange tak for svaret. Det er meget værdsat.

Hvis jeg kan hjælpe med noget en dag, må du endelig sige til.

Med venlig hilsen / Best regards

NORDIC Seaplanes A/S / NORDIC Seaplanes Invest ApS

Lasse Rungholm

lr@seaplanes.dk

+45 20 93 86 33

Østhavnsvej 37

8000 Aarhus C

www.seaplanes.dk

fly@seaplanes.dk

+45 70 20 00 60

<[image001.png](#)> <[image002.png](#)> <[image003.png](#)>

BONUSPOINT skal anvendes inden 31.12.2019.

Fra: Ellen Margrethe Basse <ellenmb@law.au.dk>

Dato: tirsdag den 15. januar 2019 kl. 14.01

Til: Lasse Rungholm <lr@seaplanes.dk>

Emne: Re: VVM myndighed

Kære Lasse Rungholm

Tak for din e-mail. Mit svar er, at der kun skal foretages én VVM-screening, idet en sådan screening skal sikre en helhedsvurdering af projektets (anlæggets) potentielle væsentlige indvirkninger på omgivelserne. Der skal ved myndighedens stillingtagen til evt. VVM-pligt af et bilag II anlæg anvende en EU-konform fortolkning. Det betyder, at det enkelte

projekterede anlæg skal underkastes én samlet vurdering, hvor de relevante myndigheder og den berørte offentlighed inddrages i beslutningsprocessen. Ved den af Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen gennemførte høring er der så vidt jeg kan vurdere sikret det forudsatte grundlag for en sådan samlet vurdering.

Den omstændighed, at man i den danske lovgivning har gennemført VVM-direktivet meget uheldigt, kan ikke begrunde, at der skal gennemføres to VVM-screeninger. Situationen er – på grund af lovgivningen, følgende

1. den generelle 'lov om miljøvurdering af planer og programmer og af konkrete projekter (VVM)', er den lovgivning, som Københavns Kommune tager udgangspunkt i ved dens stillingtagen til en evt. VVM-pligt, og (2)
2. de specielle VVM-regler inden for Trafikministeriets område, er de regler, som Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen tager udgangspunkt i ved sin stillingtagen til evt. VVM-pligt.

Denne meget uheldige opdeling af VVM-reglerne kan ikke begrunde, at NORDIC Seaplanes A/S som ansøger skal belastes med to omgange VVM-screening.

Ud over den indledningsvis nævnte forudsætning om, at der skal foretages en helhedsvurdering på tværs af sektorerne, er der også et andet argument for, at der kun skal foretages én vurdering af VVM-pligten. VVM-reglerne, som de er fastlagt i VVM-direktivet (og gennemført i de danske regler), er baseret på, at det er ansøgeren, der skal betale de omkostninger, der er forbundet med at få tilvejebragt et veloplyst beslutningsgrundlag. Reglen er begrundet i forureneren betaler princippet. Respekten for at dette princip (dvs. at forureneren kun skal betale de omkostninger, som en sådan oplysning i sig selv begrundes), indebærer, at den u hensigtsmæssige danske gennemførelse af VVM-direktivet ikke må begrunde, at ansøgeren kommer til at betale to gange – plus hvad det i øvrigt indebærer med en dobbelt regulering, som den, der kan blive tale om, hvis også Københavns Kommune skal til at gennemføre en VVM-screening.

Mvh Ellen Margrethe

Fra: Lasse Rungholm <lr@seaplanes.dk>

Dato: mandag den 14. januar 2019 kl. 11.02

Til: Ellen Margrethe Basse <ellenmb@law.au.dk>

Emne: VVM myndighed

Elle Margrethe Basse

Kære professor

Jeg kender ikke protokollen i forbindelse med spørgsmål, men jeg har brug for 5 minutter af din tid, hvis det passer? Vi betaler gerne i givet fald.

I forbindelse med ansøgning om miljøgodkendelse hos kommunen for vores vandflyveplads i Københavns havn jf. bl.a. vedhæftede VVM screeningsafgørelse, er der opstået tvivl om, hvorvidt Københavns kommune også derudover skal lave deres egen VVM-screening, fordi støjen når ind på land. Vi har ingen landanlæg, så det er kun et spørgsmål om støjens udbredelse, når vi sejler igennem havnen.

Som jeg læser reglerne, så skal de ikke. De skal bare høres, og det er de blevet, og de har endda svaret på høringen. Se gerne vedhæftede og nedenfor. Har du en mening om det,

eller er det mere indviklet end som så?

Med venlig hilsen / Best regards
NORDIC Seaplanes A/S / NORDIC Seaplanes Invest ApS

Kaptajn, Lasse Rungholm
Advokat, direktør

Loven:

KAPITEL 12. UDPEGNING AF BERØRTE MYNDIGHEDER

§ 31

Den myndighed, der som en del af udarbejdelsen eller vedtagelsen af en plan eller et program foretager en miljøvurdering efter reglerne i afsnit II eller foretager en miljøvurdering af bygherrens projekt og træffer afgørelse efter reglerne i afsnit III, skal udpege de myndigheder, der kan forventes at blive berørt af planen, programmet eller projektet, jf. § 5, nr. 2 . Se Karnov note 92

Karnovs noter

Note 92

Den myndighed, der foretager en miljøvurdering efter reglerne i afsnit II, eller er rette myndighed til at foretage en miljøvurdering og træffe afgørelse efter reglerne i afsnit III, skal udpege de myndigheder, der kan forventes at blive berørt af planen, programmet eller det konkrete projekt. **De berørte myndigheder, der udpeges, er de myndigheder, der skal høres.**

Den myndighed, der foretager en miljøvurdering efter reglerne i afsnit II, eller er rette myndighed til at foretage en miljøvurdering og træffe afgørelse efter reglerne i afsnit III, skal således ved udpegning tage stilling til, **hvilke myndigheder der skal høres.**

Fra afgørelsen:

Trafik- og Byggestyrelsen har i forbindelse med sagens behandling forelagt ansøgningen for Søfartsstyrelsen, Naturstyrelsen, SVANA, Geodatastyrelsen, NaturErhvervstyrelsen, Slot- og Kulturstyrelsen, Vi-kingeskibsmuseet, Kystdirektoratet, Miljøstyrelsen, Energistyrelsen, **Københavns kommune**, Udviklingsselskabet By og Havn I/S, HOFOR I/S, Dansk ornitologisk forening, Danmarks naturfredningsforening, Friluftsrådet, Grundejernes Landsorganisation og Fritidshusejernes landsforening.

<https://www.trafikstyrelsen.dk/DA/Havne-og-VVM/Vurdering-af-Virkninger-paa-Miljoet-VVM.aspx>

Havne og VVM

Hvis du vil udvide, ændre, renovere eller uddybe en erhvervshavn, skal du søge TBST om tilladelse. En erhvervshavn er en havn, der anvendes til erhvervmæssig ekspedition af gods, køretøjer, personer eller landinger af fisk. Styrelsen er samtidig VVM-myndighed.

Drejer det sig om en lystbådehavn, skal du ansøge hos [Kystdirektoratet](#).

Ønsker du søge om tilladelser, skal du søge via [virk.dk](#).

Læs mere om [ansøgningsprocessen og styrelsens sagsbehandling her](#).

Både havne og lystbådehavne indeholder jo også landanlæg. TBST henholdsvis Kystdirektoratet er alligevel eneste VVM myndighed.

BILAG 8: SAGENS DOKUMENTER

2018-0243540-11 Forlængelse af midlertidig miljøgodkendelse, DHC6 Invest ApS, 2018, dateret 5. okt. 2018

2019-0124790-14 svar vedr spørgsmål Ansøgning

2019-0124790-13 Spørgsmål til Ansøgning

2019-0124790-11 Vandflyver: fremsendelse af ansøgningsmateriale fra 7. maj 2019

2019-0124790-8 høringsudkast miljøgodkendelse

2019-0124790-6 Skærbillede 2019-05-06 kl. 20.07.29.png

2019-0124790-5 Ellen Margrethe Basse - VVM.pdf

2019-0124790-4 Afgørelse Nordic Seaplanes inkl VVM screening.pdf

2019-0124790-3 2019 - 119-23796 - DANAK-1002494 - NORDIC Seaplanes - Støj fra starter og landinger med søfly i Københavns Havn.pdf

2019-0124790-1 Ansøgning.pdf

BILAG 9: SVAR FRA FØRSTE HØRING AF UDKAST TIL MILJØ-GODKENDELSE.

Nedenstående opsamling var bilag 4 i indstilling om miljøgodkendelse til Teknik- og Miljøudvalget d. 23. september 2019 om miljøgodkendelse til DHC6 Invest ApS:

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 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. Samspillet 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, stige profiler 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 omkringliggende 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 NOx-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 aftentimerne 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 hørings-svarene 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 lejligheden 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 margin 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.

KØBENHAVNS KOMMUNE
Teknik- og Miljøforvaltningen
Center for Miljøbeskyttelse
Njalsgade 13
2300 København S
tlf. 21 70 26 50
virkmiljoe@tmf.kk.dk
www.kk.dk



KØBENHAVNS KOMMUNE
Teknik- og Miljøforvaltningen