



Bilag 4 Vandflyverens miljøforhold

Lugt

Forvaltningen har siden vandflyverens etablering i Københavns havn i 2015 modtaget mange klager fra enkelte borgere, især på Langelinie Alle, over lugtgener fra vandflyverens taxiing i havnen. Vandflyveren passerer Langelinie i 3-400 meters afstand.

Under hensyn til vindretning har forvaltningen ført mange tilsyn på kajen og hos borgerne. Forvaltningen har kun observeret kortvarig lugt, når vandflyveren passerer observationspunktet. Sammenfattende har forvaltningen derfor afgjort, at der ikke er tale om en væsentlig miljø-gene, der kan begrunde håndhævelse efter miljøbeskyttelsesloven. Klager over lugt henvises til Trafikstyrelsen, da taxiing i havneløbet betragtes som skibstrafik og henhører under de almindelige sejlregler.

Partikelforurening

Nordic Seaplanes har hhv. den 28. august og den 4. september 2026 fremsendt to baggrundsnotater, som virksomheden selv har udarbejdet, om emission af partikler og sod mv fra vandflyveren. Overordnet konkluderer Nordic Seaplanes, at emissionen ved vandflyverens operationer i Københavns havn er beskeden sammenlignet med andre forureningskilder (brændeovne, kanalbåde og krydstogtskibe).

Da der tilsyneladende kun er få relevante undersøgelser med brugbart indhold til formålet, er notaterne baseret på forhåndenværende data og en række antagelser. Forvaltningen kan på det begrænsede datagrundlag ikke vurdere notatets validitet nærmere.

Vandflyveren, der er af typen DHC6, har en samlet motorkraft fra to motorer svarende til 12 dieselmotorer. Det er forvaltningens vurdering, at partikelemissionen fra 12 dieselmotorer sammenlagt 2 timer pr. dag ikke udgør et væsentligt miljøforhold sammenlignet med omfanget af den øvrige biltrafik i København. Det skal bemærkes, at vandflyveren under taxiing det meste af tiden befinder sig i en afstand af 300-500 meter fra opholdsarealer, og at skiftende vindretninger hindrer, at samme område konstant påvirkes. Partikelemissionen fra vandflyveren vil derfor være kraftigt fortyndet, når den evt. rammer landjorden.

Som led i typecertificeringen skal fabrikanter af flymotorer over en bestemt trækraft demonstrere, at motorerne overholder gældende stan-

09-09-2026

Sagsnummer I F2
2026 - 17788

Dokumentnummer i F2
276318

Sagsnummer eDoc
2026-0271712

Bygge-, Parkerings- og
Miljømyndighed

Njalsgade 13
2300 København S

EAN-nummer
5798009809452

darder for partikeludledning. De relevante miljøstandarder fastsættes af FN's organisation for civil luftfart, ICAO. Certificeringen gennemføres i henhold til en EU-forordning.

Forvaltningen har ikke myndighed til at stille vilkår om tekniske ændringer på en godkendt flytype.

CO₂-emission

Tilsvarende skønner forvaltningen emissionen af CO₂ fra vandflyveren omtrent svarer til emissionen af CO₂ fra 12 biler. Nordic Seaplanes' ønske om overgang til el-fly fra NOEMI vil næppe ændre væsentligt på udslippet af CO₂, fordi flyets batteri skal oplades med el fra nettet. Desuden vil det planlagte el-vandfly kun have 9 passagerer i stedet for de nuværende 16. Det samlede energiforbrug pr. passager vil i så fald blive øget.

Støj

I støjkortet, figur 1, ses støjkurver for start/landing i havnen, som strækker sig ind over Refshaleøen og lidt af Nordhavn. Konturerne på figur 1 betegner ikke støjen fra en foreskrevet flyvevej, men illustrerer støjudbredelsen ad en gennemsnitlig flyverute for start/landing vest for Trekroner og for taxiing i havnen.

Støjen ved motorstart ved Nordre Toldbod er kraftig i 1-2 minutter og falder ved taxiing gennem havnen til den ønskede startbane. Støjen skyldes motorer og propeller og er størst ved motorstart og takeoff. Som udgangspunkt foregår takeoff og landing uden for havnen. Afhængig af vejrforhold og bølgegang kan takeoff og landing ske inde i havnen vest for Trekroner efter pilotens sikkerhedsmæssige vurdering.

I miljøgodkendelsen i 2019 indgik beregninger af støjens udbredelse i omgivelserne, beregningerne er udført af akkrediteret rådgiver iht. Miljøstyrelsens vejledning for støj fra flyvepladser.

Støjudbredelsen er udregnet som en gennemsnitsværdi for hele døgnet, dvs. at når vandflyveren passerer et bestemt punkt, vil støjen i det korte øjeblik være højere, men som gennemsnit for døgnet vil støjen i dette punkt have den beregnede værdi. Flystøj i aftentimerne gives et tillæg på 5 dB pga. den ekstra genevirkning.

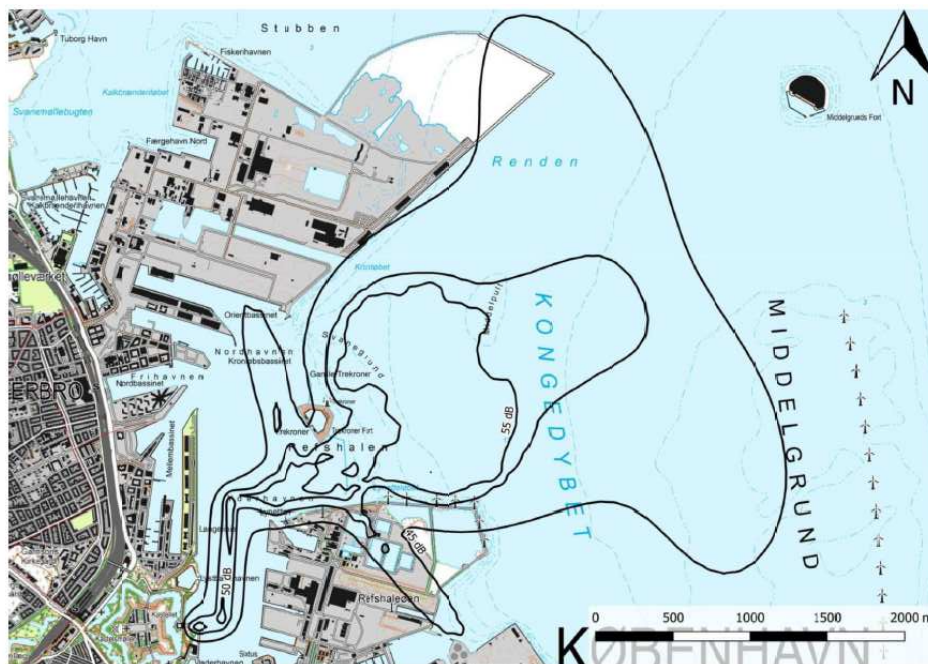


Fig. 1 Støjbelastning fra vandflyveren i Københavns havn, $L_{DEN} = 45-55$

dB. L_{DEN} betegner den gennemsnitlige støj over et døgn (day, evening, night). Støj i aften- og nattetimerne vægter tungere end støj i dagtimerne. Støjen er beregnet for 28 operationer i dagtimer, 2 i aften og 0 om natten. Støjkurverne er vist ved taxiing syd for Trekroner. Med påbegyndelsen af Lynetteholmprojektet er denne rute lukket, så udsejling nu sker gennem Kronløbet nord for Trekroner. Støjkonturerne antages at være uændrede, blot forskudt 1100 meter mod nord.

Iht. støjberegningen overholder vandflyveren Miljøstyrelsens vejledende støjgrænser for støj fra flyvepladser.

Eftersom forvaltningens miljøgodkendelse kun har vilkår for aktiviteter/miljøbelastning, ved og lige omkring anløbsbroen ved Nordre Toldbod, behandler forvaltningen ikke klager over støj fra vandflyveren efter afgang, eller når vandflyveren er i luften. Disse henvises til Trafikstyrelsen, der er ressortmyndighed for al trafik på hhv. vand og i luften.

El-fly

Ansøgningen om permanent miljøgodkendelse omfatter indførelse af et el-vandflyver fra NOEMI. Flyet er ikke færdigudviklet, men forventes i 2030, måske først i 2032.

Ansøgningen om miljøgodkendelse indeholder en overslagsmæssig støjberegning for el-flyet baseret på en formodning om, at det vil støje mindre. Da den endelige konstruktion af det påtænkte el-fly og dets støj er ukendt, kan forvaltningen ikke lægge disse beregninger til grund for en afgørelse om permanent miljøgodkendelse.

Som ovenfor beskrevet vil energiforbruget per passager og dermed CO_2 -udslippet blive øget, fordi det planlagte el-vandfly kun kan medtage 9 passagerer mod det nuværende flys 16. Ved overgang til el-drift af vandflyveren vil der ikke være udledning af partikler.

Forvaltningen er bekendt med, at et canadisk vandfly (DHC-2 eBeaver) af cirka samme model som den nuværende vandflyver er ombygget fra brændstof til elektrisk drift. Dette fly har en væsentligt reduceret støjbelastning. Det ombyggede el-vandfly har reduceret lasteevne og antal passagerer.