



Miljøgodkendelse

Nordic Seaplanes ApS

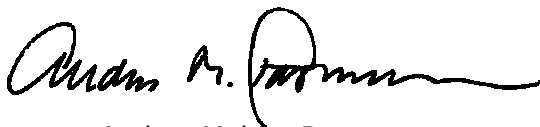
14. januar 2015

Miljøgodkendelse af listevirksomhed


i henhold til kap. 5 i lovbekendtgørelse nr. 879 af 26/06 2010.

Godkendelsen omfatter søflyveplads med tilhørende anløbsfaciliteter
i Østhavnen

Godkendt den 14. januar 2015



Anders Maltha Rasmussen
Afdelingschef



Hans Kunnerup
Sagsbehandler

Annonceres den 14. januar 2015
Klagefristen udløber den 11. februar 2015
Søgsmålsfristen udløber den 14. juli 2015
Godkendelsen udløber den 27. marts 2018

Virksomhedens navn:	Nordic Seaplanes ApS
Virksomhedens adresse:	Anløbsfaciliteter er placeret på Østhavsvej, 8000 Aarhus C Centrum af landingsområdet er placeret på positionen: 56 ⁰ 8'35 minutter NORD og 010 ⁰ 15'20 minutter ØST
Virksomhedens art, listebetegnelse:	H 202. Lufthavne, flyvestationer og flyvepladser
CVR nr.:	16461504
Tlf.nr.:	4016 4044
Virksomheden ejes og drives af:	Nordic Seaplanes ApS
Bygninger ejes af:	Nordic Seaplanes ApS
Grunden ejes af:	Aarhus Havn

Indholdsfortegnelse

1. Resume	5
2. Miljøgodkendelse.....	6
3. Vilkår for miljøgodkendelsen	7
3.1. Generelt	7
3.2. Etablering af anlæg m.m.	7
3.3. Indretning og drift	7
3.4. Driftsforstyrrelser og uheld	8
3.5. Støj	8
3.6. Journalføring og kontrolrutiner	10
3.7. Indberetning	10
4. Vurderinger	11
4.1. Miljøteknisk vurdering	11
4.2. Hovedhensyn ved meddelelse af godkendelsen.....	13
4.3. Udtalelse fra andre	13
5. Klagevejledning	14
5.1. Klage over afgørelsen.....	14
5.2. Søgsmål	15
5.3. Offentlighed	15
6. Bilag	16
6.1. Liste over sagens akter	
6.2. Ansøgning om miljøgodkendelse.....	
6.3. Kystdirektoratets tilladelse af 27. marts 2013	
6.4. Oversigtsplan med støjkonturer.....	
6.5. Støjberegning fra DELTA.....	
6.6. Lovgrundlag m.m.	

1. Resume

Godkendelsen omfatter en søflyveplads med landings- og startområde syd for Østhavnen samt tilhørende anløbsfaciliteter beliggende ved Miljøhavnen ved Østhavnsvej.

Selve landings- og startområdet udgøres af en cirkel med radius på 500 meter. Området er ikke afmærket. Anløbsfaciliteterne består af en pavillonbygning, flydebro og rampe hertil samt tankanlæg.

Søflyvepladsen vil blive benyttet af et fly af typen Twin Otter. Den primære aktivitet vil være flyvninger i dagtimerne på hverdage til København. Godkendelsen giver mulighed for op til 5 starter og landinger i dagperioden og 1 start og landing i aftenperioden.

Den altovervejende miljøbelastning fra søflyvepladsen er flystøjen. Start og landing tilrettelægges således, at belastningen af støjfølsomme områder er mindst mulig, og de gennemførte støjberegninger viser støjbelastninger, der er væsentligt under de vejledende grænser.

Kystdirektoratet har i 2013 givet en midlertidig tilladelse til aktiviteten. Tilladelsen er meddelt på baggrund af Kystbeskyttelsesloven, Bekendtgørelsen om beskyttelse af internationale naturbeskyttelsesområder og Bekendtgørelsen om miljømæssig vurdering af visse anlæg (VVM-bekendtgørelsen). Det blev i forbindelse med tilladelsen vurderet, at der ikke vil være så væsentlige miljømæssige påvirkninger, at der skal gennemføres en VVM eller en konsekvensvurdering, bl.a. begrundet i, at støjgrænserne vil være overholdt, at søflyvningen vil kunne sameksistere med de nuværende aktiviteter, og at flyvningerne ikke vil foregå under 1.000 fod i særlige beskyttede naturområder. Tilladelsen fra Kystdirektoratet udløb oprindeligt i marts 2016, men blev ved afgørelse af 15. december 2014 forlænget til udløb i marts 2018.

Nærværende godkendelse udløber samtidig med Kystdirektoratets tilladelse.

2. Miljøgodkendelse

På grundlag af oplysningerne i bilag 6.2, ansøgning om miljøgodkendelse, meddeles hermed godkendelse til søflyveplads ved Østhavnen i Aarhus.

Godkendelsen gives i henhold til miljøbeskyttelsesloven kapitel 5, § 33 og omfatter kun de miljømæssige forhold, der reguleres af denne lov.

Det er en forudsætning for godkendelsen, at de vilkår, der er anført nedenfor, overholdes straks fra start af drift.

Hvis indretning eller drift ønskes ændret i forhold til det godkendte, skal dette i god tid forinden meddeles godkendelses- og tilsynsmyndigheden. Godkendelsesmyndigheden tager stilling til, om ændringen er godkendelsespligtig.

Tilsynsmyndighed

Aarhus Kommune er tilsynsmyndighed for virksomheden.

Tilsynet udføres af Center for Miljø og Energi.

3. Vilkår for miljøgodkendelsen

3.1. Generelt

3.1.1. Et eksemplar af godkendelsen skal til enhver tid være tilgængeligt ved anløbsfaciliteterne. Driftspersonalet skal være orienteret om godkendelsens indhold.

3.1.2. Virksomheden skal indrettes og drives som beskrevet i ansøgningen, bortset fra de ændringer der fremgår af nedenstående vilkår.

3.1.3. Tilsynsmyndigheden skal straks orienteres om følgende forhold:

- Ejerskifte af virksomhed og/eller ejendom.
- Hel eller delvis udskiftning af driftsherre.
- Indstilling af driften for en længere periode.

Orienteringen skal være skriftlig og fremsendes, før ændringen indtræder.

3.1.4. Godkendelsen er tidsbegrænset til den 27. marts 2018.

3.2. Etablering af anlæg m.m.

Besked før anlæg tages i brug

3.2.1. Tilsynsmyndigheden skal have besked om tidspunkt for hvornår anlægsarbejdet er færdigt, så der er mulighed for at besigtige de forureningsbegrænsende foranstaltninger, før anlægget tages i brug.

3.2.2. Projekt for brændstofoplag og procedure for tankning skal fremsendes til tilsynsmyndigheden og andre relevante myndigheder til accept inden etablering af anlægget.

3.3. Indretning og drift

3.3.1. Det årlige dagækvivalente operationstal $N_{\text{ækv}}$ må ikke overstige 2.600 operationer. De operationer der måtte forekomme om aftenen (kl. 19-22) eller om natten (kl.

22-07) indregnes i det samlede antal dagækvivalente operationer $N_{\text{ækv}}$ som angivet i følgende udtryk:

$$N_{\text{ækv}} = N_{\text{dag}} + 3,16 N_{\text{aften}} + 10 N_{\text{nat}}$$

N_{dag} er antallet af operationer om dagen (kl. 07-19)

N_{aften} er antallet af operationer om aftenen (kl. 19-22)

N_{nat} er antallet af operationer om natten (kl. 22-07).

En operation er én start eller én landing.

- 3.3.2. Tankning må kun foretages når flyet er fortøjet ved anløbspladsen. Tankning skal foregå under overvågning og være indrettet således, at eventuelt spild straks kan opsamles.
- 3.3.3. Opbevaring og håndtering af flydende råvarer og affald skal ske miljømæssigt forsvarligt på befæstede og sikrede områder med impermeabel belægning og med opkant eller tilsvarende, således at eventuelt spild ikke indebærer risiko for ned-sivning i jorden eller afledning til kloak. Området skal kunne indeholde rumfanget af den største beholder, som er placeret på arealet.

3.4. Driftsforstyrrelser og uheld

Oplysningspligt

- 3.4.1. Tilsynsmyndigheden skal straks underrettes om driftsforstyrrelser eller uheld, der medfører forurening af omgivelserne eller indebærer en risiko for det. En skriftlig redegørelse for hændelsen skal være tilsynsmyndigheden i hænde senest en uge efter, at den er sket. Det skal fremgå af redegørelsen, hvilke tiltag der vil blive iværksat for at hindre lignende driftsforstyrrelser eller uheld i fremtiden.

Underretningspligten fritager ikke virksomheden for at afhjælpe akutte uheld.

3.5. Støj

Støjgrænser

3.5.1. Den udendørs støjbelastning fra startende og landende fly, beregnet efter DENL-metoden, må ikke overstige nedenstående værdier:

Ved boligområder 45 dB

Ved liberale erhverv (hoteller, kontorer m.m.) 50 dB

3.5.2. Taxiing i havnebassin og aktiviteter ved anløbsfaciliteter må ikke medføre, at virksomhedens bidrag til støjbelastningen uden for virksomhedens grund overstige nedenstående grænseværdier. De angivne værdier for støjbelastningen er de ækvivalente, korrigerede lydniveauer i dB(A).

I Industriområder på havnen

II områder for blandet bolig- og erhvervsbebyggelse, centerområder (bykerne)

III etageboligområder ved Strandvejen

IV områder for åben og lav boligbebyggelse ved Strandvejen

	Kl.	Reference tidsrum Timer	I dB(A)	II dB(A)	III dB(A)	IV dB(A)
Mandag-fredag	07-18	8	70	55	50	45
Lørdag	07-14	7	70	55	50	45
Lørdag	14-18	4	70	45	45	40
Søn- & helligdage	07-18	8	70	45	45	40
Alle dage	18-22	1	70	45	45	40
Alle dage	22-07	0,5	70	40	40	35
Maksimalværdi	22-07	-	-	55	55	50

Kontrol af støj

3.5.3. Tilsynsmyndigheden kan bestemme, at virksomheden skal udføre dokumentation for støjniveauet omkring søflyvepladsen fra start/landing og under taxiing/aktiviteter ved anløbsbro. Dokumentationen skal udføres efter nedenstående retningslinjer.

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.

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 målingen.

Støjdokumentationen skal gentages, når tilsynsmyndigheden finder det påkrævet. Hvis støjgrænserne er overholdt, kan der kun kræves én årlig støjbestemmelse. Udgifterne hertil afholdes af virksomheden.

3.6. Journalføring og kontrolrutiner

3.6.1. Der skal føres journal over antal operationer i hver enkelt måned fordelt på dag (kl. 07-19), aften (kl. 19-22) og nat (kl. 22-07).

3.6.2. Journalerne skal være tilgængelige for tilsynsmyndigheden og opbevares på virksomheden i mindst 3 år.

3.7. Indberetning

Én gang om året skal virksomheden sende en opgørelse til tilsynsmyndigheden med følgende oplysninger:

- antallet af operationer dag, aften og nat opgjort pr. måned
- det årlige dagækvivalente operationstal

Afreportering skal følge kalenderåret og rapporten skal være tilsynsmyndigheden i hænde inden 1. februar.

Første afreportering er for kalenderåret 2015.

4. Vurderinger

4.1. Miljøteknisk vurdering

Nordic Seaplanes ApS ønsker at etablere en søflyrute mellem Aarhus og København. I den forbindelse er der ansøgt om tilladelse til "etablering" af start-/landingsområder i henholdsvis Aarhus Havn og Københavns Havn.

Området med start og landing er en umarkeret cirkel med radius 500 meter placeret syd for Miljøhavnen. I tilknytning til søflyvepladsen etableres faciliteter i form af flydebro, pavillon til passagerer, tankanlæg og parkering.

Beflyvningen af ruten vil ske med en De Havilland Twin Otter med plads til 19 passagerer.

Projektet har tidligere (under navnet Samsøe Seaplanes) været behandlet af Kystdirektoratet, som den 27. marts 2013 gav en midlertidig (treårig) tilladelse til at anvende områderne til søflyvepladser. Tilladelsen er givet med baggrund i Kystbeskyttelsesloven, Bekendtgørelse om administration af internationale naturbeskyttelsesområder for så vidt angår anlæg og udvidelse af havne m.m. og Bekendtgørelsen om miljømæssig vurdering af visse anlæg og aktiviteter på søterritoriet (VVM). Det blev i forbindelse med tilladelsen vurderet, at der ikke vil være så væsentlige miljømæssige påvirkninger, at der skal gennemføres en VVM eller en konsekvensvurdering, bl.a. begrundet i, at støjgrænserne vil være overholdt, at søflyvningen vil kunne sameksistere med de nuværende aktiviteter, og at flyvningerne ikke vil foregå under 1.000 fod i særlige beskyttede naturområder.

Kystdirektoratet har gjort tilladelsen tidsbegrænset, idet der er tale om en aktivitet, som ikke tidligere er afprøvet i Danmark. Det er på samme baggrund anset som hensigtsmæssigt, at miljøgodkendelsen udløber samtidig med tilladelsen fra Kystdirektoratet.

Kystdirektoratet har efterfølgende ved afgørelse af 15. december 2014 forlænget tilladelsen, idet aktiviteten ikke blev påbegyndt som forventet i 2013/2014. Kystdirektoratets tilladelse udløber herefter i foråret 2018.

Det ansøgte operationstal med op til 4.160 årlige operationer (samt eventuelle charter eller taxifyvninger i weekender) fra 2016 er ikke imødekommet med nærværende godkendelse. Det godkendte operationstal på 2.600 operationer svarer til den tilladelse Kystdirektoratet har givet til 5 starter og 5 landinger i dagpe-

rioden samt 1 start og 1 landing i aftenperioden. De gennemførte støjberegninger fra DELTA tager ligeledes udgangspunkt i denne situation.

4.1.1. Placering/fysisk planlægning

Landingsområdet for søflyene er placeret syd for Miljøhavnen på Østhavnen. De landbaserede faciliteter placeres ved Miljøhavnen på Østhavnsvej. Centrum for søflyvepladsen er på positionen 56°8'35 minutter NORD og 010°15'20 minutter ØST. Afstanden fra søflyvepladsen til nærmeste boligområder ved Strandvejen er ca. 3 kilometer.

De landbaserede faciliteter er beliggende indenfor Lokalplan nr. 610, Erhvervsområde på Århus Havn – Østhavnen I og II. Det er vurderet, at taxiing og de landbaserede aktiviteter er i overensstemmelse med lokalplanens anvendelsesbestemmelser, som fastlægger anvendelsen til *havnevirkksomhed*. Ved vurderingen er bl.a. lagt vægt på, at søfly skal betragtes som et hvert andet overfladefartøj, der skal overholde søvejsreglerne som alle andre på vandet.

På længere sigt er området ved Miljøhavnen tænkt benyttet til færgeterminal. I forbindelse hermed er det usikkert om søflyvepladsen vil kunne forblive i området. Som ejer af arealerne har Aarhus Havn mulighed for at opsige lejeaftalen i forhold til de landbaserede anlæg for søflyvepladsen og dermed sikre at arealerne kan anvendes til færgeterminal.

Trafikstyrelsen vil registrere området som offentlig søflyveplads. Området er ligeledes optaget på søkort.

4.1.2. Natura 2000 områder og bilag IV-arter

Ved Kystdirektoratets behandling af ansøgningen er der truffet afgørelse om, at der ikke skal udarbejdes konsekvensvurdering for projektet i henhold til reglerne efter Bekendtgørelse nr. 874 af 2. september 2009 om administration af internationale naturbeskyttelsesområder m.v.

4.1.3. Forurening

Der er foretaget beregninger af støj fra søflyvepladsen, som viser at de vejledende støjgrænser er overholdt med stor margin. Der er vedlagt kort med illustration af støjbelastningen som bilag 6.2 og selve beregningerne som Bilag 6.5. Støjkonturene på kortet viser 45 dB ved operationstal fra 16 til 82 dagækvivalente operationer. Det godkendte operationstal med op til 16 dagækvivalente operationer svarer til den 1. kurve på kortet regnet fra midten.

4.1.4. Tidsbegrænsning

Godkendelsen er tidsbegrænset til 27. marts 2018, således at den udløber samtidig som tilladelsen fra Kystdirektoratet.

4.1.5. Begrundelse for fastsættelse af vilkår

Der er fastsat støjvilkår i overensstemmelse med de vejledende støjgrænser i flystøjvejledningen. De gennemførte støjberegninger viser overholdelse af støjgrænserne med stor margin.

Aktiviteterne i havnebassinet og ved anløbsbro kan sidestilles med terminalaktiviteter og aktiviteter på de øvrige virksomheder i havneområdet og her er fastsat støjgrænser i overensstemmelse med Miljøstyrelsens vejledende støjgrænser for virksomhedsstøj. Disse grænseværdier vurderes ligeledes overholdt med stor margin.

4.2. Hovedhensyn ved meddelelse af godkendelsen

Aarhus Kommune vurderer, at virksomheden har truffet de nødvendige foranstaltninger til at forebygge og begrænse forureningen ved anvendelse af bedste tilgængelige teknik.

Aarhus Kommune vurderer endvidere, at virksomheden kan drives på stedet i overensstemmelse med planlægningen for området, at Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier for støj - der er anvendt som vilkår i godkendelsen - vurderes at kunne overholdes, samt at til- og frakørsel til virksomheden vurderes at kunne ske uden væsentlige miljømæssige gener for de omkringboende.

4.3. Udtalelse fra andre

Udkast til godkendelsen har været forelagt ansøger og Aarhus Havn. Der har ikke været bemærkninger til udkastet.

5. Klagevejledning

5.1. Klage over afgørelsen

Afgørelsen kan påklages til Natur- og Miljøklagenævnet af

- ansøger
- enhver, der har en individuel, væsentlig interesse i sagens udfald
- Sundhedsstyrelsen
- landsdækkende foreninger og organisationer i det omfang, de har klageret over den konkrete afgørelse, jf. miljøbeskyttelseslovens §§ 99 og 100
- lokale foreninger og organisationer, der har beskyttelse af natur og miljø eller rekreative interesser som formål, og som har meddelt, at de ønsker underretning om afgørelsen.

En eventuel klage skal være **skriftlig** og sendes til Virksomheder og Jord, Grøndalsvej 1, Postboks 4049, 8260 Viby J, så vidt muligt elektronisk på virksomheder@mtm.aarhus.dk. Klagefristen er anført på side 2.

Vi sender derefter klagen videre til Natur- og Miljøklagenævnet sammen med det materiale, der er anvendt ved behandlingen af sagen.

I perioden frem til slutningen af januar 2015 kan borgere, virksomheder og organisationer, som vil klage, vælge at bruge Klageportalen, når de indsender deres klage, men det er ikke et krav. Efter dette tidspunkt vil det være obligatorisk at bruge klageportalen.

Adgang til Klageportalen findes via Natur- og Miljøklagenævnets hjemmeside <http://nmkn.dk/>

Det er en betingelse for behandling af klagen, at der indbetales et gebyr til Natur- og Miljøklagenævnet. Klagegebyret er fastsat til 500 kr.

Gebyret tilbagebetales bl.a., hvis

- 1) klagesagen fører til, at den påklagede afgørelse ændres eller ophæves eller
- 2) klageren får helt eller delvis medhold i klagen.

Det bemærkes, at hvis den eneste ændring af den påklagede afgørelse er forlængelse af fristen for efterkommelse af afgørelsen som følge af den tid, der er medgået til at behandle sagen i klagenævnet, tilbagebetales gebyret dog ikke.

Vejledning om gebyrordningen kan findes på Natur- og Miljøklagenævnets hjemmeside.

Betingelser, mens en klage behandles

Afgørelsen vil kunne udnyttes i den tid, Natur- og Miljøklagenævnet behandler en klage, med mindre Nævnet bestemmer andet. Forudsætningen for det er, at de vilkår, der er stillet i afgørelsen, overholdes. Dette indebærer dog ingen begrænsning for Nævnets adgang til at ændre eller ophæve afgørelsen.

5.2. Søgsmål

En eventuel retssag i forhold til afgørelsen skal anlægges ved domstolene inden 6 måneder fra offentliggørelsen.

Søgsmålsfristen er anført på side 2.

5.3. Offentlighed

Godkendelsen annonceres på Aarhus Kommunes hjemmeside. Annonceringsdato er anført på side 2.

Følgende er samtidig underrettet om godkendelsen:

Navn	E-mail
Nordic Seaplanes ApS	rune@seaplanes.dk
Aarhus Havn (grundejer)	port@port.aarhus.dk
Byudvikling og Mobilitet	byudviklingogmobilitet@aarhus.dk
Sundhedsstyrelsen	midt@sst.dk
Naturstyrelsen	nst@nst.dk
Danmarks Naturfredningsforening	dn@dn.dk
Friluftsrådet, kommunerepræsentant	aarhus@friluftsradet.dk
Kystdirektoratet	kdi@kyst.dk
Trafikstyrelsen	info@trafikstyrelsen.dk

6. Bilag

6.1. Liste over sagens akter

Dokumentnavn	Dato	Bemærkninger
Fristforlængelse Kystdirektoratet	15. december 2014	Vedlagt som bilag 6.4
Udtalelse fra Byudvikling og Mobilitet	09. september 2014	
Udtalelse fra Byggeri om planforhold	29. august 2014	
Støj fra Cesna Caravan og Twin Otter	21. august 2014	
Bemærkninger fra Aarhus Havn	11. august 2014	
Høring af Byudvikling og Mobilitet	07. august 2014	
Anmodning om supplerende oplysninger	30. juli 2014	
Høring af Aarhus Havn	30. juli 2014	
Ansøgning om miljøgodkendelse	12. juli 2014	Vedlagt som bilag 6.2
Kystdirektoratets tilladelse	27. marts 2013	Vedlagt som bilag 6.3
Støjrapport fra DELTA	18. januar 2013	Vedlagt som bilag 6.6

6.2. Ansøgning om miljøgodkendelse

NATUR OG MILJØ
Teknik og Miljø
Aarhus Kommune
Grøndalsvej 1,
Postboks 4049,
8260 Viby,

12. juli 2014

Ansøgning om miljøgodkendelse af søflyveplads og base.

Ansøger:

Nordic Seaplanes ApS

Kontaktperson: Rune Balle

Landevejen 48

8305 Samsø

Tlf.: 40 16 40 44

Cvr. Nr.: Virksomhed under oprettelse

P nummer: på vej.

Med henvisning til søflyveplads, godkendt af Kystdirektoratet 27. marts 2012, ansøges herved om godkendelse af antal operationer samt søfly-base, bestående af flydebro, tankanlæg, venterum og parkeringsareal.

Virksomhedens art:

Lufttransport med søfly.

Kort beskrivelse af det ansøgte projekt:

Virksomhedens formål er at transportere passagerer og pakker med søfly imellem Aarhus Havn og Københavns Havn.

Forventet start: primo marts 2015, med første kommercielle flyvning medio april 2015.

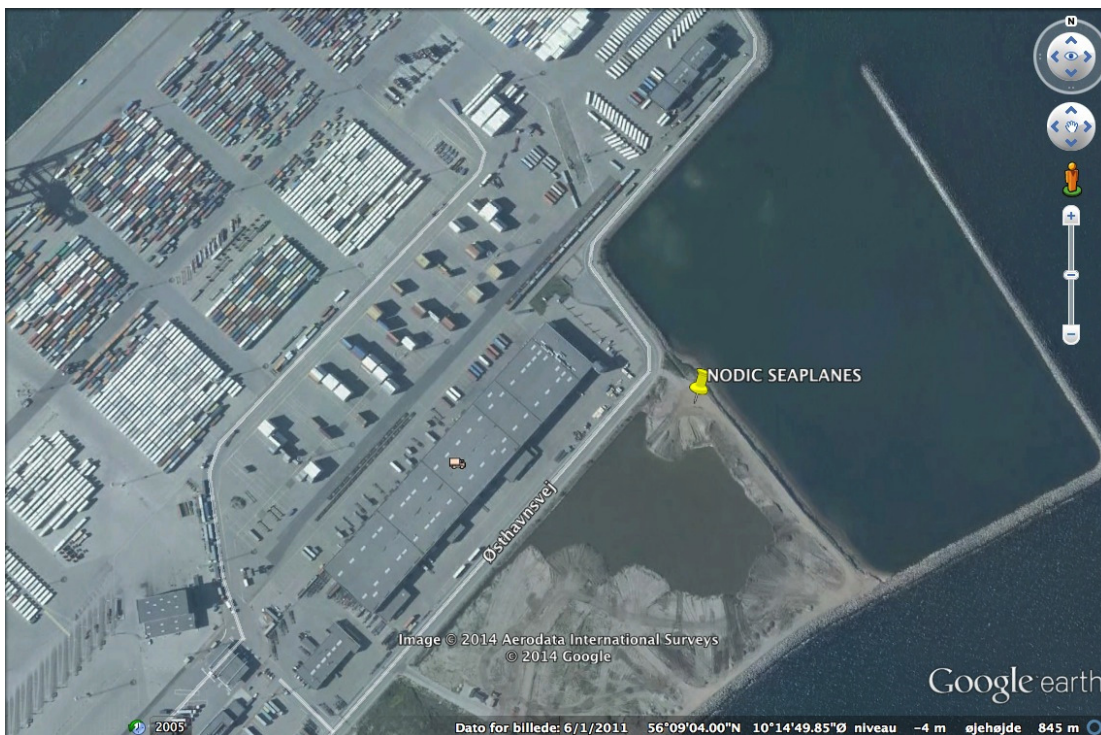
Virksomheden vil ikke skulle transportere farlige stoffer, men flyet / flyene vil skulle tankes når de ligger forøjet ved flydebro i Aarhus Havn / Københavns Havn.

Brændstof er "JET-A1" svarende til petroleum, der tankes fra godkendt tankanlæg.

Procedurer for tankning aftales med brandmyndigheder samt Trafikstyrelsens afdeling for lufttransport.

Beliggenhed:

Virksomheden vil blive beliggende på Østhavnen ved "Miljøbasinet", Østhavnsvej umiddelbart over for nummer 37A.

**Bygninger:**

Virksomheden ønsker at opføre flytbar pavillonbygning, bestående af en bygning på ca. 7 x 12 meter, bestående af to sammensatte pavilloner på 3,5 x 12 meter. Pavillonen ønskes tilsluttet vand, kloak samt elforsyning. Fra bygningen ønskes rampe til flydebro på ca. 3 x 15 meter, ligeledes flytbart.

Anlægsarbejde ønskes påbegyndt primo oktober, således at pavillonen kan anvendes som kontor / mødelokale, i forbindelse med forberedelser hen over vinteren 2014-15.

Der ønskes ligeledes parkeringsanlæg med grusbelægning.

Virksomhedens daglige driftstid:

Virksomheden vil primært være i drift hverdage mellem kl. 07 og 19, dog med enkelte lejlighedsvis afgang og ankomster udenfor det nævnte tidsrum.

I forbindelse med ankomst og afgang af søfly, vil flyene være opereret i tomgang, hvilket giver meget begrænset støj.

Antal operationer:

I 2015 forventes 4-5 daglige afgang på hverdage i perioden 1. april til 1. decem-

ber. Dvs. 8 måneder x ca. 20 dage = 160 dage x 5 starter og 5 landinger = 1.600 operationer. (I det en operation er en start eller en landing)

Der ønskes mulighed for at udvide antallet af afgang til timedrift fra 2016, dvs. afgang fra kl. 7 til kl. 19. Dvs. mulighed for 13 daglige afgang på hverdage 8 måneder = 4.160 årlige operationer + eventuelle charter eller taxifyvninger i weekender.

Flyet der ønskes anvendt er af typen Twin Otter, der er i samme kategori som det i Kystdirektoratets godkendelse nævnte fly Cessna Caravan (under 5.700 kg / 19 passagerer)

Twin Otter starter og lander dog væsentligt kortere, det stiger hurtigere og flyver hurtigere væk efter start.

Der vil kunne forekomme lejlighedsvis taxifyvning / charterflyvning i weekender.

Oplysninger om til- og frakørselsforhold samt en vurdering af støjbelastningen i forbindelse hermed:

Daglig transport af varer og passagerer til og fra søflyvepladsen, vil foregå med små køretøjer biler/minibusser samt varevogne.
Lastbil vil levere brændstof en gang ugentligt.

Luftforurening:

Der anvendes fly med turbopropmotorer. Disse lever op til gældende miljøkrav og motorer vil ikke stå og køre i tomgang, men kun blive anvendt i forbindelse med flyvning samt "taxi'ing" til og fra søflyveplads.

Spildevand:

Der vil ikke blive udledt andet spildevand end spildevand fra toilet og te-køkken.

Støj:

I forbindelse med taxi'ing til og fra søflyveplads vil flymotorer køre i tomgang.
I forbindelse med start og landing vil der være støj jvf. godkendte støjcirklar.

Affald

Tomme oliedunke, klude m.v. vil blive indsamlet særskilte beholdere der afhentes af renovation.

Forslag til vilkår og egenkontrol

Daglig check af tankanlæg og affaldshåndtering, samt dagligt check af vandområde omkring pontoner for at sikre imod spild fra fly.

6.3. Kystdirektoratets tilladelse af 27. marts 2013

Samsøe Seaplanes v/ Rune Balle
Landevejen 48, Nordby
8305 Samsø

Dato:
27-03-2013

Dokumentnr.
11/01721-151

Sagsbehandler:
Bertram Tobias Hacke

Direkte tlf.nr.:
91 33 84 28

Tidsbegrænset tilladelse til at anvende to udpegede områder ved Københavns Havn og Aarhus Havn som søflyvepladser til søflyvning mellem København og Aarhus.

Kystdirektoratet modtog d. 4. december 2011 en ansøgning fra Samsø Seaplanes om tilladelse til at anvende to områder ved henholdsvis Københavns Havn og ved Aarhus Havn som søflyvepladser. Efterfølgende har Kystdirektoratet været i løbende dialog med ansøger, og løbende modtaget ændringer i ansøgningen. Oprindeligt var der søgt om yderligere to placeringer ved Samsø, som dog blev opgivet, idet de lå tæt på et Natura 2000 område. Den konkrete placering af søflyveplads ved henholdsvis Aarhus Havn og Københavns Havn kan ses af Bilag 1 og 2. Søflyvepladsen i Aarhus har en radius på 500 meter fra position 56°8'35 minutter NORD, 010°15'20 minutter ØST. Søflyvepladsen i København har en radius på 500 meter fra position 55°42'28 minutter NORD, 012°37'40 minutter ØST.

Afgørelse

Kystdirektoratet meddeler hermed tilladelse til anvendelse af de udpegede områder til søflyvning. Idet der er tale om en aktivitet, som ikke tidligere er afprøvet i Danmark, er tilladelsen alene gældende i en tidsbegrænset periode på 3 år gældende fra denne tilladelsesdatering. Efterfølgende kan tilladelsen tages op til revision.

Tilladelsen gives med henvisning til § 16 a i kystbeskyttelsesloven.

Kystdirektoratet har i forbindelse med afgørelsen vurderet, at der ikke skal udarbejdes konsekvensvurdering for projektet. Afgørelsen er truffet under henvisning til bekendtgørelse nr. 874 af 2. september 2009 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.

Kystdirektoratet har endvidere besluttet, at der ikke skal udarbejdes en VVM-redegørelse for projektet. Afgørelsen er truffet i henhold til bekendtgørelse nr. 809 af 22. august 2005 om miljømæssig vurdering af visse anlæg og foranstaltninger på søterritoriet (VVM).

For tilladelsen gælder følgende vilkår:

- 1) Tilladelsen må ikke uden Kystdirektoratets godkendelse overdrages til andre
- 2) Tilladelsen fritager ikke modtageren for pligt til at opnå tilladelser og godkendelser, der måtte være nødvendige for gennemførelse af projektet i henhold til anden lovgivning.
- 3) Søflyvepladserne må ikke fysisk afmærkes.
- 4) 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.
- 5) Der må ikke forekomme start og landing hvis der befinder sig nogen form for fartøj eller personer i sikkerhedsområdet.
- 6) Søflyvepladserne må ikke anvendes til start eller landing i mørke eller dårligere sigtbarhed end 3 km flyvesigtbarhed.
- 7) Anvendelse af søflyveområderne, skal foregå med flytypen, Cessna Caravan, eller et tilsvarende fly, der ikke overstiger denne flytypes støjværdier.
- 8) Der må maksimalt forekomme 5 starter og 5 landinger i dagperioden (kl. 07-19) samt 1 start og 1 landing i aftenperioden (kl. 19- 22) ved hver søflyveplads.
- 9) Krydstogtskibenes benyttelse af drejebassin liggende nordvest for Middelpult samt øvrig besejling af Københavns Havn skal respekteres af søflyvene.
- 10) Indsejlingen til Københavns Havn skal foregå gennem Lynetteløbet.
- 11) Søflyet bliver underlagt søvejsreglerne, og kan ikke pådrage skibstrafik en vigesituation og vigepligt.
- 12) Ansøger skal tage kontakt til Geodatastyrelsen med henblik på en markering af områderne i de officielle søkort inden ibrugtagningen.
- 13) Ansøger skal meddele detaljer om områderne til Efterretninger for Søfarende inden 4 uger før søflyvepladserne ibrugtages.
- 14) Denne tilladelse erstatter ikke privatretlige aftaler med fysiske og juridiske personer, som kan være berørt af projektet.
- 15) Tilladelsen bortfalder efter tre år fra datoen for denne afgørelse. Ønskes fortsat anvendelse af søflyvepladserne, skal indgives en ny ansøgning til Kystdirektoratet.

Kystdirektoratet skal gøre opmærksom på, at der vil kunne rejses et erstatningskrav efter reglerne i fiskeriloven, såfremt fiskeriaktiviteterne ikke kan sameksistere med søflyvepladserne, og der derved er tabt fortjeneste for fiskerne jf. høringsvar fra NaturErhvervstyrelsen.

Kystdirektoratet skal endvidere gøre opmærksom på, at det er oplyst af Københavns Kommune, at søflyvepladsen er omfattet af godkendelsespligt efter miljøbe-

skyttelseslovens kapitel 5 pkt. H101. Det er Aarhus Kommune samt Københavns Kommune, der er myndighed herfor.

Endelig skal søflyene godkendes af Trafikstyrelsen, som tilgodeser de flyvetekniske og sikkerhedsmæssige aspekter i forbindelse med flyvningen.

Offentliggørelse

Kystdirektoratets afgørelse om, at der ikke skal gennemføres en miljømæssig vurdering i forbindelse med projektet, offentliggøres i Politiken snarest muligt, jf. § 9, i bekendtgørelse nr. 809 af 22. august 2005 om miljømæssig vurdering af visse anlæg og foranstaltninger på søterritoriet (VVM).

Vurdering vedrørende VVM

Projektet er omfattet af § 2, stk. 1 nr. 4 i bekendtgørelse nr. 809 af 22. august 2005 om miljømæssig vurdering af visse anlæg og foranstaltninger på søterritoriet (VVM).

Det betyder, at Kystdirektoratet skal træffe beslutningen om VVM under hensyn til kriterierne anført i bilag III til VVM-direktivet og indhentede udtalelser fra berørte myndigheder.

På baggrund af beskrivelsen af projektet og det ansøgt placering, samt på baggrund af de modtagne høringssvar og egen vurdering af projektets forventede miljømæssige påvirkninger vurderer Kystdirektoratet, at projektet ikke vil indebære sådanne væsentlige påvirkninger af miljøet, at der bør gennemføres en miljøvurdering i henhold til bekendtgørelse nr. 809 af 22. august 2005. Det er blandt andet vægtet, at støjgrænserne, der ligeledes har været forelagt kommunerne for kommentarer, ikke bliver overskredet for områderne. Endvidere er det vægtet, at søflyvepladserne kan sameksistere med de nuværende aktiviteter, herunder erhvervsaktiviteter som godssejlad, havneaktiviteter og fiskeri. Søflyvepladserne vil derved ikke ændre arealanvendelsen for områderne, da aktiviteterne vil kunne sameksistere. Endvidere er det vægtet, at flyvningerne ikke vil forekomme under 1.000 fod i særligt beskyttet eller udpeget naturområder.

Kystdirektoratet har derfor besluttet, at der ikke skal udarbejdes en VVM- redegørelse. Afgørelsen er truffet i henhold til § 9, i bekendtgørelse nr. 427 af 9. maj 2007 om Kystdirektoratets opgaver og beføjelser m.v.

Vurdering vedrørende konsekvensvurdering

Alle planer og projekter skal vurderes med hensyn til deres virkning på arter omfattet af habitatdirektivets bilag IV, jf. § 3, i bekendtgørelse nr. 874 af 2. september 2008 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.

Hvis Kystdirektoratet efter høring af andre berørte offentlige myndigheder vurderer, at projektet kan påvirke et internationalt naturbeskyttelsesområde eller en

beskyttet art væsentligt, skal der foretages en konsekvensvurdering af projektets virkning, jf. § 4, stk. 1 i bekendtgørelse nr. 874 af 2. september 2008.

Ved landing og letning ved Aarhus Havn, kan det ikke udelukkes, at bilag IV-arten marsvin kan befinde sig i projektområdet. Grundet flyets støj fra bl.a. planingen på vandet, vil marsvinene søge væk fra området ved start og landing. Derudover er det vægtet, at der findes mange aktiviteter i nærheden af søflyvepladserne, således forekomsten af marsvin, herunder særligt hvilende marsvin, må anses som begrænset. På baggrund heraf samt efter høring af øvrige myndigheder, er det Kystdirektoratets opfattelse, at projektet ikke vil medføre forstyrrelser, der har betydelige konsekvenser for bilag IV-arten marsvin.

Nærmeste Natura 2000 område ligger mere end 4 kilometer væk fra Aarhus Havn, mens nærmeste Natura 2000 område ved Københavns Havn ligger 6 kilometer væk. På baggrund heraf vurderer Kystdirektoratet ikke, at søflyvepladserne vil have en negativ påvirkning af disse. Oprindeligt blev der søgt om 2 landingspladser ud for Samsø. Det fremgår af høringssvar af 11. november 2011 fra Naturstyrelsen, at ved benyttelse af Maarup Havns Søflyveplads som landingsbane fra øst mod vest og startbane fra vest mod øst gøres opmærksom på, at den lave flyvehøjde kan have betydning for udpegningsgrundlaget for Natura 2000-området nr. 55. Landingspladserne ved Samsø blev derfor opgivet. Det er oplyst af ansøger, at der altid vil blive fløjet i en højde af minimum 1000 fod med undtagelse af start og landing, hvorfor flyene ikke vurderes at få væsentligt indvirkning på evt. Natura 2000 områder ved overflyvning.

Kystdirektoratet vurderer således, at der ikke skal udarbejdes konsekvensvurdering for projektet, efter § 3 stk. 1 i bekendtgørelse nr. 874 af 2. september 2009 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.

Begrundelse for afgørelsen

Der har tidligere været givet en tilladelse til en søflyveplads ud for Aarhus, men denne tilladelse blev aldrig udnyttet. Søfly er dog afprøvet i en række øvrige lande, hvor flyene blandt andet flyver i store dele af Canada, Australien samt tæt ved Danmark, herunder i Flensborg Fjord. Flyene lander i nogle tilfælde i eller tæt på havne med tæt trafik. Erfaringer fra disse lande peger ikke på problemer i forhold til disse aktiviteter og søflyaktiviteterne. Søflyene betragtes som et hvert andet overfladefartøj, der overholder søvejsreglerne som alle andre på vandet.

Søflybaserne er flere steder ikke afmærket på anden måde, end ved noter i søkort og havnelods, og Kystdirektoratet vurderer, at søflyene vil kunne fungere problemfrit sammen med den øvrige trafik i de pågældende søflyveområder.

Idet man ikke har erfaringer med søfly i Danmark finder Kystdirektoratet dog, at der skal gives en tidsbegrænset tilladelse. Dette skal ligeledes ses i lyset af, at Københavns Kommune har påpeget, at det er muligt, at der på et tidspunkt skal skiftes vindmøller ud ved Lynetten, ligesom der er ved at blive etableret en krydstogts-terminal i Københavns Havn nær søflyvepladsen. Der er ligeledes projekter ved

Aarhus, der med tiden kan have en påvirkning for områderne udlagt som søflyvepladser.

Søfly sætter som udgangspunkt ikke fysiske spor efter at flyene har forladt en given position, idet de ikke kræver fysiske anlæg eller afmærkning.

Søflyene kan dog generere støj ved landing og ved afgang. Ud fra de beregnede støjværdier ses det dog, at de gældende grænseværdier, vil være overholdt for områderne både ved Aarhus og ved København. Støjberegningerne har været forelagt både Aarhus Kommune og Københavns Kommune.

Der forekommer erhvervsfiskeri i området ved søflyvepladsen ved Københavns Havn, men det forventes, at aktiviteterne kan sameksistere, hvorfor der som udgangspunkt ikke oprettes en fiskeriforbudszone. Der vil dog kunne rejses et erstatningskrav såfremt aktiviteterne ikke kan sameksistere og der derved er tabt fortjeneste for fiskerne jf. Fiskerilovens § 76-78. (se høringssvar fra NaturErhvervstyrelsen). Ansøger er gjort bekendt hermed og har accepteret dette.

Kystdirektoratet har modtaget flere indsigelser vedrørende faren for kollision med særligt sårbare brugere af søområdet, herunder roere og "nybegyndere" af sejlere. Kystdirektoratet har forståelse for bekymringerne, og har bl.a. haft sagen i høring i Søfartsstyrelsen, der er den myndighed, der har ansvaret for sejladsikkerheden i Danmark. Det fremgår af høringssvaret fra Søfartsstyrelsen, at sejladsikkerheden anses for tilgodeset, idet flyet ikke må starte/lande, hvis området ikke er frit. Når flyet er på vandet skal søvejsreglerne følges.

Det er derfor vurderet, at flyvningen vil kunne forekomme i sameksistens med de eksisterende aktiviteter i områderne. Dette skal bl.a. ses i lyset af, at piloten skal have visuelt overblik over hele området inden der forekommer start og landing samt at områderne skal være frie inden start og landing. Endvidere er det vægtet, at piloten til hver en tid, kan afbryde eller udskyde landingen, hvis der skulle forekomme en situation, hvor der er behov for dette. Søflyet skal altid respektere den eksisterende trafik og de aktiviteter, der allerede findes i området.

I forbindelse med søflyvepladsen ved både Aarhus Havn og Københavns Havn, har der været bemærkninger i forhold til forekomster af kapsejladser i områderne. Det er vurderet, at søflyvepladserne ikke vil begrænse disse kapsejladser, idet ansøger, Samsø Seaplanes, vil være i dialog med relevante sejlklubber således en midlertidig søflyveplads kan anvendes efter aftale med havnene, når disse kapsejladser finder sted. Det er desuden vægtet, at flyene ligeledes har mulighed for at lande på land, såfremt landing på søterritoriet viser sig ikke at være muligt.

Kystdirektoratet har endvidere vægtet, at der ikke forekommer start og landinger inden for beskyttede naturområder samt at støjværdierne overholdes for de pågældende områder i umiddelbar nærhed af søflyvepladserne. Sammenholdt med, at de eksisterende aktiviteter i de berørte områder uhindret kan fortsætte, finder Kystdirektoratet, at der kan gives en tidsbegrænset tilladelse til søflyvepladser ved Aarhus Havn og Københavns Havn. Tilladelse gøres tidsbegrænset, således der kan evalueres, hvorvidt der skal findes alternative søflyvepladser, såfremt søflyvningen fortsat ønskes i de pågældende områder.

Projektbeskrivelse

Samsø Seaplanes har søgt om tilladelse til at anvende to søflyvepladser til flyvning mellem Aarhus, Samsø og København. Søflyvepladserne skal fungere som områder hvor der kan forekomme start og landing med søfly. Søflyvepladserne har en radius på 500 meter, og vil ikke være afmærket. Centrum for søflyvepladsen ved Aarhus Havn er 56 grader 8'35 minutter NORD 010 grader 15'20 minutter ØST, mens positionen for søflyvepladsen ved Københavns Havn er 55 grader 42'28 minutter NORD, 012 grader 37'40 minutter ØST. Søflyvepladserne udgør en radius på 500 meter fra ovennævnte centrum. Søflyvepladsernes positioner fremgår af bilag 1 og 2.

I de mest trafikerede måneder, vil der kunne forekomme fem starter og landinger i dagperioden (kl. 07-19) og én start og landing i aftenperioden (kl. 19-22).

Flyvningerne vil flyve efter Visuelle Flyve Regler "VFR", hvilket indebærer, at det skal være lyst, og der skal være mindst 3 km flyvesigtbarhed ved flyvehastighed på under 140 knob / 260 km/t. Endvidere skal flyet være fri af skyer og piloten skal have jordsigte, og der må ikke flyves lavere end 500 fod / 160 meter over ubebyggede områder, medmindre flyvningen foregår som en del af start eller landing. På vandet er søflyene underlagt samme regler som skibe.

Søflyene er udstyret med VHF radio, således der kan kommunikeres med øvrig trafik på vandet samt havnekontor med mobil maritim VHF. Ved anflyvning til Københavns Havn, vil piloten være i kontakt med Kastrup lufthavn inden landingen foretages.

Ved kapsejlad i de pågældende områder, informeres dette i god tid til Samsø Seaplanes, således der kan anvendes en midlertidig alternativ placering ved start og landing. Piloten vil før og efter start og landing på vandet kontakte havnekontorene via marine VHF-radio og aftale herom.

Ansøger har været i løbende dialog med interessenter for de pågældende områder, herunder, lystsejlere, erhvervsfiskere og friluftorganisationer. Ansøger afholdt bl.a. et informationsmøde d. 24.10.2012 i Marselisborg Lystbådehavn, hvor ansøger gav en beskrivelse af, at flyvningen, ud fra ansøgers synspunkt, godt vil kunne sameksistere med de eksisterende aktiviteter, herunder sejlad og "bløde aktiviteter" såsom f.eks. roning.

Da de udvalgte søflyvepladser ikke ligger i eller i umiddelbar tilknytning til et Natura 2000 område, flyves der ikke under 1.000 fod i de udpegede Natura2000-områder.

Udtalelser fra andre myndigheder

Ansøgningen har været forelagt en række myndigheder og interessenter: Aarhus Kommune, Samsø Kommune, Københavns Kommune, Naturstyrelsen, Kulturstyrelsen, Fiskeridirektoratet (nu NaturErhvervstyrelsen), Søfartsstyrelsen, Trafikstyrelsen, Søværnets Operative Kommando, Naviair, Danmarks Rederiforening, Danske Havne, Aarhus Havn, By & Havn, Kort- og Matrikelstyrelsen (nu Geodatastyrelsen), Foreningen af lystbådehavne i Danmark, Dansk sejlunion, Dansk kano & kajak for-

bund, Danmarks naturfredningsforening, Friluftsrådet, Grundejernes Landsorganisation, Fritidshusejernes Landsforening samt Dansk Ornitologisk Forening.

Endvidere har ansøgningen været offentliggjort i Samsø Posten, Århus Onsdag samt i Politiken.

Flere indsigelser har anført samme problematik i forbindelse med sejladsikkerheden. Nedenstående gengives uddrag af høringssvar og indsigelser som Kystdirektoratet har modtaget.

Søfartsstyrelsen svarer i mail af 2. januar 2012 samt i mail af 8. oktober 2012, at styrelsen ud fra en sejladsikkerhedsmæssig betragtning kan acceptere søflyvning såfremt:

Piloten i hvert enkelt tilfælde fastsætter et sikkerhedsområde inden for hvilket start/landing kan foregå

Sikkerhedsområdet skal kunne overvåges fuldt ud

At det er en forudsætning for at start eller landing kan foregå, at der ikke befinder sig nogen form for fartøj eller personer i sikkerhedsområdet

At sikkerhedsområdet bør planlægges før hver flyvning.

Danmarks Rederiforening har i mail i mail af 31. januar 2012 udtalt, at Rederiforening umiddelbart ikke har indvendinger mod, at der gives tilladelser til etablering af søflyvepladser på dansk søterritorium. Rederiforeningen finder dog, at såfremt tilladelse til søflyvepladser gives, er der en række forhold som bør overvejes i forbindelse med udstedelsen af tilladelserne:

Søflyveren skal forud for start og specielt landing have et fuldstændigt overblik over den skibsmæssige trafik i området.

Rederiforeningen anbefaler, at der i vilkårene for en evt. tilladelse medtages, at søflyveren i forbindelse med landingen skal planlægge den således, at flyet når det kommer i kontakt med vandet, og hermed bliver underlagt søvejsreglerne, ikke pålægger anden skibstrafik en vigesituation og vigepligt. Særlig i forbindelse med evt. etablering af en søflyveplads ud for Københavns Havn, skal man være opmærksom på, at større skibe i Kongedybet (lige op ad den ansøgte position) kan have begrænset manøvremligheder på grund af det snævre løb.

Trafikstyrelsen har i mail af 11. januar 2012 udtalt, at Trafikstyrelsen ikke har bemærkninger til spørgsmålet om, hvorvidt der skal gennemføres en VVM-undersøgelse i forbindelse med etablering af de ansøgte søflyvepladser.

Såfremt Kystdirektoratet beslutter sig herfor, skal styrelsen anmode om, at Trafikstyrelsen inddrages på et tidligt tidspunkt i processen, således at det sikres, at flyveveje, operationsmønstre med videre ikke strider imod bestemmelser i medfør af luftfartslovgivningen.

NaturEhvervstyrelsen svarer i mail af 23. januar 2012 samt i mail af 21. februar 2013, at der for området i København drives erhvervsfiskeri. Herunder både garn og rusefiskeri efter især torsk, pighvar, rødspætter, ising og skrubber. Rusefiskeriet er hovedsageligt efter ål. Den periode hvor der drives mindst fiskeri i området er

januar, februar, marts måned, resten af året drives der fiskeri efter ovennævnte arter.

Der gøres opmærksom på, at såfremt der bliver tale om fiskeriforbud i området, eller at der forekommer tabt fiskeri grundet søflyveaktiviteten, vil man forbeholde sig ret til erstatning for tabt fiskeri jf. Fiskerilovens § 76-78.

Naturstyrelsen har i høringssvaret kun haft bemærkninger til søflyvepladsen ved Maarup Havn, hvorfor dette høringssvar ikke bliver gengivet, da ansøger har trukket dette område fra sin ansøgning.

Dansk sejlunion har i mail af 18. september 2012 svaret, at placeringen af landingsområdet ved Københavns Havn er i et relativt smalt område og tæt på to af Danmarks største lystbådehavne. Denne placering vil efter Dansk Sejlunions vurdering ikke kunne undgå at skabe konflikter mellem fritidsfartøjer og vandflyver, ligesom de mange hurtiggående fartøjer i området vil indebære en sikkerhedsrisiko. Dette gør sig også gældende for Århusbugten, dog i mindre grad, da der her er mere plads.

Endvidere gør unionen opmærksom på, at ved placeringen af sejlsportsbaner ved større stævner i Århus Bugten, skal der naturligvis tages hensyn til den kommercielle trafik til og fra Århus Havn. En placering af et landings- og startområde vil yderligere begrænse mulighederne for at afvikle store internationale stævner på Århus Bugten.

Dansk Sejlunion oplyser derfor, at De derved ikke anbefaler, at der lægges en søflyveplads ved København eller tæt på Århus i Århus Bugten.

Foreningen af lystbådehavnene i Danmark har i mail af 19. september 2012, udtalt, at etablering af søflyvepladser i nærheden af lystbådehavnene forventes generelt at få betydning for havnenes evne til dels at fastholde og tiltrække nye bådejere til havnene, og til dels at tiltrække sejlerturister, idet trafik fra luften vil skabe utryghed og potentielt farlige situationer, som vil få sejlere til at søge andre havne.

Foreningen af lystbådehavnene i Danmark beskriver endvidere, at en søflyveplads i Marselisborg vil få vidtrækkende konsekvenser for havnens aktuelle udvidelsesplaner, og planer om etablering af et eventområde med tilskuerpladser til kapsejladser og store mesterskaber sydøst for havnen.

Marselisborg Havn har i mail af 16. august 2012 fremsendt bemærkninger til søflyvepladsen ved Aarhus Havn. Marselisborg Havn udtrykker bl.a. bekymring for, at en placering af en søflyveplads som ansøgt vil kunne blokere for havnens udvidelsesplaner, som der har været arbejdet på i flere år. Marselisborg Havn giver udtryk for, at denne ikke mener at udvidelsesplanerne med de deraf følgende yderligere aktiviteter vil kunne lade sig gøre med en søflyveplads lige udenfor havnen.

Marselisborg Havn beskriver, at de på det kraftigste fraråder at en sådan tilladelse gives, da det vil have stor negativ indvirkning for brugere af søterritoriet ved og omkring Marselisborg Havn.

Marselisborg Sejlklub har i mail af 9. august 2012 fremsendt bemærkninger i forhold til ansøgningen om søflyvning ved Aarhus Havn. Sejlklubben udtrykker bl.a.

betænkelighed ved at placere en søflyveplads i et kystnært område, der er så trafikeret med fritidssejlere. Sejlklubben oplyser desuden, at klubben bl.a. er bekymret for at sejlklubbens kursustilbud vil være mindre attraktiv med et landingsområde 10 minutters sejlads fra havnen. Endvidere beskriver sejlklubben, hvorledes der kan være ulemper ved, at området ikke er markeret i forhold til at informere nye sejlere i området, herunder turister, at det pågældende område er udlagt som søflyveområde.

Sejlklubben Lynetten har i mail af 31. juli 2012, udtalt at klubben indgiver en indsigelse mod planen om at give tilladelse til beflyvning af et større område ved Københavns Havn, idet området bruges til kapsejladstævner og lignende aktiviteter. Sejlklubben Lynetten anmoder endvidere, at få præciseret, at søflyvene får en forpligtelse til at respektere den allerede eksisterende trafik og aktiviteter.

Klagevejledning

Vi gør opmærksom på, at dette dokument indeholder afgørelser truffet efter tre forskellige regelsæt, som har forskellige klageregler:

- 1) Kystdirektoratets tilladelse til anvendelse af områderne til søflyvepladser og/eller de for denne stillede vilkår kan påklages til transportministeren, jf. § 3, stk. 3 i bekendtgørelse nr. 427 af 9. maj 2007. Der kan klages både over retlige og faktiske forhold i denne afgørelse. Klagefristen er 4 uger, der beregnes fra den dag, afgørelsen er meddelt til ansøger.
- 2) Afgørelsen om, at der ikke skal gennemføres en miljømæssig vurdering i forbindelse med projektet, jf. § 4, stk. 1, i bekendtgørelse nr. 809 af 22. august 2005 om miljømæssig vurdering af visse anlæg og foranstaltninger på søterritoriet (VVM), kan påklages til transportministeren inden for en rimelig tidsfrist.
- 3) Afgørelse vedrørende internationale naturbeskyttelsesområder og de beskyttede arter og naturtyper truffet efter reglerne i bekendtgørelse nr. 874 af 2. september 2008 om administration af internationale naturbeskyttelsesområder samt beskyttelse af visse arter mv., kan ligeledes påklages til transportministeren, jf. § 11, stk. 1, i bekendtgørelse nr. 874 af 2. september 2008. Der kan kun klages over retlige forhold i afgørelsen. Klagefristen er 4 uger, den beregnes fra den dag, afgørelsen er meddelt til ansøger.

Indgivelse af klagen skal gives til Kystdirektoratet, som videresender den til transportministeren sammen med sagens akter.

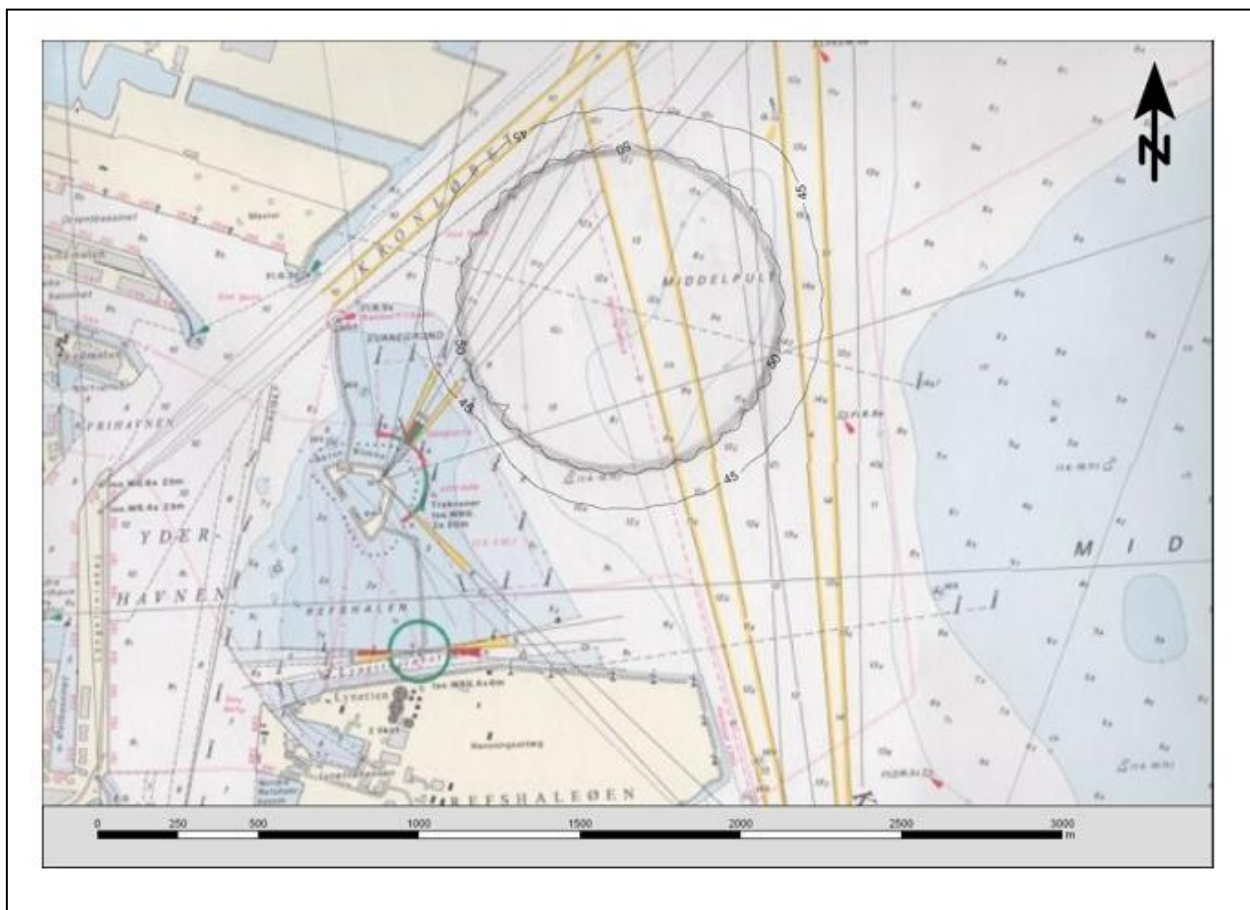
Denne tilladelse må ikke udnyttes, før klagefristen er udløbet, da vi har modtaget indsigelser under sagens behandling. Hvis der klages rettidigt må tilladelsen heller ikke udnyttes før klagen er afgjort, medmindre transportministeren bestemmer andet, jf. § 3, stk. 6, i bekendtgørelse nr. 427 af 9. maj 2007.

Med venlig hilsen

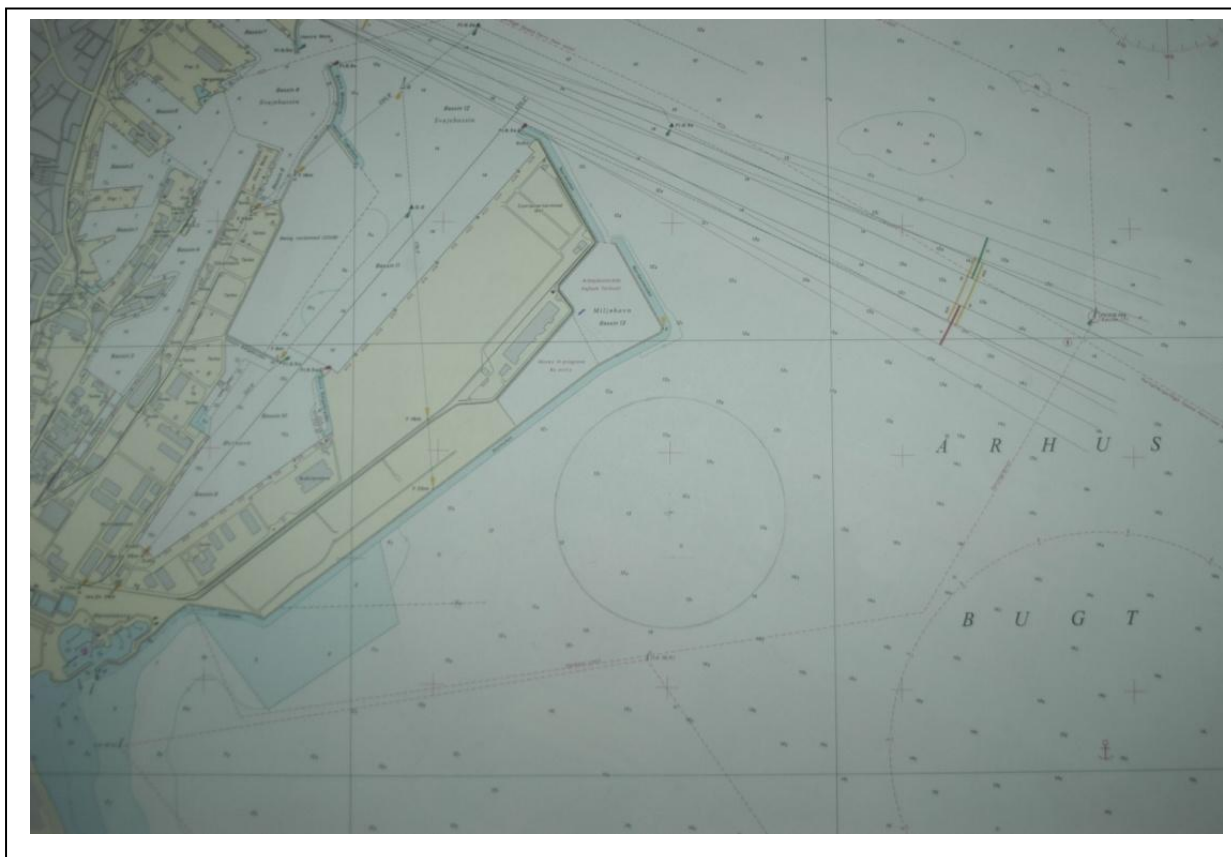
Bertram Tobias Hacke

Kopi af denne afgørelse er fremsendt til de parter, der er blevet hørt i sagen, samt de parter, der har fremsendt bemærkninger i høringsperioden.

Bilag 1: Oversigt over søflyveplads ved Københavns Havn - Centrum af søflyveplads i København er $55^{\circ}42'28$ minutter NORD, $012^{\circ}37'40$ minutter ØST



Bilag 2: Oversigt over søflyveplads ved Aarhus Havn - Centrum af søflyveplads i Aarhus er 56°8'35 minutter NORD, 010°15'20 minutter ØST



6.4. Kystdirektoratets forlængelse af tilladelse af 15. december 2014



Samsøe Seaplanes v/ Rune Balle
Landevejen 48 Nordby
8305 Samsø

Kystdirektoratet
J.nr. 11/01721-192
Ref. Bertram Tobias Hacke
15-12-2014

Forlængelse af tidbegrænset tilladelse til at anvende et udpeget område ved Aarhus til søflyveplads

I e-mail af 16. oktober 2014 søger du på vegne af Samsøe Seaplanes om forlængelse af oprindelige tidbegrænset tilladelse af 27. marts 2013. Den oprindelige tilladelse udløber i 2016, hvorfor der ønskes en forlængelse af tilladelsen gældende i tre år fra foråret 2015.

Af din ansøgning om forlængelse fremgår det bl.a. at tilladelsen endnu ikke er udnyttet grundet manglende indhentning af nødvendige tilladelser mv.. Disse er nu indhentet, hvorfor det ønskes, at udnytte eksisterende tilladelse med behov for fristforlængelse.

Ansøgningen hos Kystdirektoratet om fristforlængelse af eksisterende tilladelse omfatter området ved Aarhus. Trafikstyrelsen har overtaget ressortansvaret for Københavns Havn. Trafikstyrelsen gav i afgørelse af 14. november 2014 fristforlængelse til anvendelse af søflyvepladsen ved Københavns Havn.

Afgørelse

Kystdirektoratet meddeler på denne baggrund fristforlængelse for så vidt angår udnyttelse af den oprindelige tilladelse af 27. marts 2013, således området ved Aarhus kan anvendes som søflyveplads til og med d. 27. marts 2018.

Der henvises i øvrigt til den oprindelige tilladelse dok. nr. 11/01721-151, hvis vilkår i øvrigt fortsat er gældende med undtagelse af vilkår nr. 9 og 10, der er omfattet af Trafikstyrelsens afgørelse af 14. november 2014.

Begrundelse

Kystdirektoratet vægter, at ansøgningen om fristforlængelse af eksisterende tilladelse kan imødekommes, da der ikke er væsentlige hensyn der til imod dette. Kystdirektoratet har endvidere vægtet, at der ikke er kommet indsigelser eller bemærkninger, der taler imod fristforlængelsen. Slutteligt har Kystdirektoratet tillagt det betydning, at fristforlængelsen ønskes på sagligt grundlag, i det de nødvendige tilladelser mv. har trukket ud, hvorfor tilladelsen ikke har kunnet udnyttes før nu.

Udtalelser fra andre myndigheder

Ansøgningen om fristforlængelse af tilladelse har været forelagt en række myndigheder og interessenter: Aarhus Kommune, Samsø Kommune, Københavns Kommune, Naturstyrelsen, Kulturstyrelsen, NaturErhvervstyrelsen,



Søfartsstyrelsen, Trafikstyrelsen, Søværnets Operative Kommando, Naviair, Danmarks Rederiforening, Danske Havne, Aarhus Havn, By & Havn, Geodatastyrelsen, Foreningen af lystbådehavne i Danmark, Dansk sejlungion, Dansk kano & kajak forbund, Danmarks naturfredningsforening, Friluftsrådet, Grundejernes Landsorganisation, Fritidshusejernes Landsforening samt Dansk Ornitologisk Forening.

Nedenfor gengives de væsentligste bemærkninger.

Københavns Kommune skrev den 21. oktober 2014 følgende:

”Københavns Kommune har ingen indvendinger mod en fristforlængelse af den midlertidige tilladelse.

Dette er begrundet i

- tilladelsens midlertidige karakter
- det begrænsede antal flyvninger på ruten
- at der ingen natoperationer skal finde sted
- operatørens pligt til indberetning af antal flyvninger til de kommuneale myndigheder
- Københavns Kommunes vurdering af, at selv ved operationer på vestsiden af Trekroner vil støjgenerne være begrænsede.”.

Aarhus Kommune skrev den 29. oktober 2014 følgende:

”Aarhus Kommune har ingen bemærkninger til den ansøgte fristforlængelse af tilladelse til søflyvning. Det forudsættes i den forbindelse, at den forlængede tilladelse vil udløbe i foråret 2018.”

Danske Havne skrev den 30. oktober 2014 bl.a. følgende:

”Danske Havne har ingen bemærkninger”

By&Havn skrev den 31. oktober 2014 følgende:

”By & Havn har ingen bemærkninger til projekt for søflyveplads ved Århus Havn, da det ligger udenfor By & Havns administrationsområde. Det bemærkes, at By & Havn har modtaget fornyet ansøgning vedr. søflyveplads i Københavns Havn fra Trafikstyrelsen, hvortil vi afgiver vore bemærkninger”

Miljøstyrelsen skrev den 31. oktober 2014:

Miljøstyrelsen har ingen bemærkninger til høringen.

Naturstyrelsen skrev den 3. november 2014 følgende:

”NST har ikke bemærkninger til denne høring.”.

Søfartsstyrelsen skrev den 23. oktober 2014 følgende:

”Søfartsstyrelsen har ingen bemærkninger til en forlængelse af tilladelsen ved Aarhus og København. På givne foranledning skal jeg dog henlede



opmærksomheden på det ”uheldige” i, at søflyvepladserne nu har været vist i søkortet i længere tid uden at blive anvendt.”.

Værnsfælles Forsvarskommando skrev den 3. november 2014 følgende:

” Værnsfælles Forsvarskommando (VFK), Flyverstaben har via Marinestaben modtaget høringsmail vedr. søflyvepladser. Det fremgår af mail fra Per Horsholm herunder, at Marinestaben ikke har bemærkninger til forlængelsen. Flyverstaben har ligeledes ingen bemærkninger. Værnsfælles Forsvarskommando har således ingen bemærkninger til forlængelse af tilladelsen”.

Aarhus Havn skrev den 22. oktober 2014 følgende:

” Aarhus Havn har ingen bemærkninger til en fristforlængelse af flyvning fra Aarhus Havn, Søflyvning Aarhus – København. Tilladelsen vil således udløbe foråret 2018”.

Høringssvarene blev d. 13. november sendt til dig til orientering og eventuel kommentering.

Klagevejledning

Kystdirektoratets afgørelse om fristforlængelse af søflyveplads ved Aarhus, kan påklages til miljøministeren. Der kan alene klages for så vidt angår retlige forhold.

Klagefristen er 4 uger fra den dag afgørelsen er meddelt.

Klage indgives til Kystdirektoratet, som videresender klagen til miljøministeren sammen med sagens akter.

Med venlig hilsen

Bertram Tobias Hacke
91 33 84 28
bth@kyst.dk

Kopi til: Aarhus Kommune, Samsø Kommune, Københavns Kommune, Naturstyrelsen, Kulturstyrelsen, NaturErhvervstyrelsen, Søfartsstyrelsen, Trafikstyrelsen, Søværnets Operative Kommando, Naviair, Danmarks Rederiforening, Danske Havne, Aarhus Havn, By & Havn, Geodatastyrelsen, Foreningen af lystbådehavne i Danmark, Dansk sejlunion, Dansk kano & kajak forbund, Danmarks naturfredningsforening, Friluftsrådet, Grundejernes Landsorganisation, Fritidshusejernes Landsforening samt Dansk Ornitologisk Forening.

6.6. Støjberegning fra DELTA



We help ideas meet the real world

DELTA Testrapport



 **DANAK**
TEST Reg. nr. 100

Støj fra søfly ved Københavns og Aarhus havne

Udført for Samsø Seaplanes

DANAK 100/1648

Sagsnr.: T204397

Side 1 af 7

18. januar 2013

DELTA

Venlighedsvej 4

2970 Hørsholm

Danmark

Tlf. +45 72 19 40 00

Fax +45 72 19 40 01

www.delta.dk

CVR nr. 12275110

Titel

Støj fra søfly ved Københavns og Aarhus havne

Journal nr.

DANAK 100/1648

Sagsnr.

T204397

Vores ref.

ERT/BP/ilk

Rekvirent

Samsø Seaplanes

Flyvervej 10

8305 Samsø

Rekvirentens ref.

Rune Balle

DELTA, 18. januar 2013

Erik Thysell
Akustik

Birger Plovsing
Akustik



Indholdsfortegnelse

1. Indledning	4
2. Beregningsmetoder	4
3. Beregningsforudsætninger	4
3.1 Trafikmæssige forudsætninger	4
3.2 Beflyvningsmæssige forudsætninger.....	5
3.2.1 Start og landingsareal.....	5
3.2.2 Ud- og indflyvningsruter.....	5
3.2.3 Støjdata og flyveprofiler	5
4. Beregningsresultater	5
5. Ubestemthed	6
6. Referencer.....	6



1. Indledning

I forbindelse med ansøgning om miljøgodkendelse for flyvning med søfly i Københavns og Aarhus havne har DELTA for Samsø Seaplanes udført en beregning af den fremtidige støjbelastning fra starter og landinger.

Som grundlag for myndighedernes sagsbehandling skal de støjmæssige forhold i henhold til Miljøstyrelsens vejledning nr. 5/1994 [1] belyses på basis af følgende beregninger:

- Støjbelastningen, beregnet efter DENL-metoden, fra flyvning og fra taxikørsel i forbindelse med starter og landinger.
- Maksimalværdien af støjen fra flyvning og taxikørsel om natten (kl. 22-07).
- TDENL-værdien for trafikken i de tre mest trafikerede måneder for ansøgnings-situationen.
- Terminalstøj.

Der vil, som angivet i beregningsforudsætningerne i Afsnit 3, ikke forekomme flyvning i natperioden. Beregning af maksimalværdi om natten vil derfor ikke være omfattet af denne rapport. Det er desuden forudsat, at der ikke forekommer terminalstøj af betydning, herunder motorafprøvninger.

2. Beregningsmetoder

Beregningerne er udført i henhold til Miljøstyrelsens vejledning nr. 5/1994 [1].

Beregning af støjbelastningen efter DENL-metoden (Day-Evening-Night-Level) er baseret på det konstante, ækvivalente, A-vægtede støjniveau, L_{Aeq} , kort kaldet ækvivalentniveauet. I henhold til DENL-metoden vægtes de enkelte støjbegivenheder afhængigt af det tidspunkt på døgnet (dag: 07-19, aften: 19-22, nat: 22-07). Støjbelastningen bestemmes for de tre mest trafikerede måneder i beregningsåret.

3. Beregningsforudsætninger

Dette afsnit indeholder en beskrivelse af de beregningsforudsætninger, der er anvendt til beregning af støjbelastningen.

3.1 Trafikmæssige forudsætninger

I henhold til Miljøstyrelsens vejledning nr. 5/1994 beregnes støjbelastningen for de tre mest trafikerede måneder på året. I beregningerne tages hensyn til trafikens fordeling på dag (kl. 07-19), aften (kl. 19-22) og nat (kl. 22-07).

I de tre mest trafikerede måneder vil der forekomme 5 starter og landinger i dagperioden og 1 start og landing i aftenperioden, i alt 12 operationer per døgn.



Beregningerne er desuden udført for syv tilfælde med et forøget antal operationer som defineret i afsnit 4.

Det forudsættes, at alle operationer udføres med flytypen Cessna Caravan C208.

3.2 Beflyvningsmæssige forudsætninger

3.2.1 Start- og landingsareal

Start og landing forudsættes at foregå inden for et cirkulært areal med en radius på 500 m. Beregningsresultatet vil blive relateret til centrum af cirklen.

3.2.2 Ud- og indflyvningsruter

En start regnes at kunne foregå i hvilken som helst kompasretning. Starten regnes påbegyndt fra periferien af ovennævnte cirkel og at foregå ind mod midten af cirklen. Der flyves ligeud til en højde på 50 ft, hvorfra der drejes væk fra land, således at alle flyveje ender i den samme retning efter det første drej (initial destinationsretning). Der regnes med en drejeradius på 600 m. Ved starter i retninger mod land vælges venstre- eller højredrej svarende til den korteste flyvestrækning.

En landing regnes ligeledes at kunne foregå i hvilken som helst kompasretning. Der regnes med, at landingerne foretages på samme måde som starterne men i modsat retning.

Som anbefalet i vejledningen [1] regnes trafikken at have en normalfordelt spredning omkring de angivne flyveje. For starter regnes spredningen påbegyndt fra letningspunktet, hvorfra standardafvigelsen stiger lineært med afstanden, indtil standardafvigelsen antager en konstant værdi på 1,5 km - 14,3 km fra startpositionen. For landinger regnes med en standardafvigelse på 1,5 km i afstande fra sætningspunktet større end 14,3 km. Herfra mindskes standardafvigelsen lineært med afstanden, således at den sidste strækning på 500 m før sætningspunktet regnes at være uden spredning.

3.2.3 Støjdata og flyveprofiler

Der anvendes støj- og præstationsdata for en C208 med støjtal 73 dB og stigeprofil A, som angivet i vejledningen [1]. Der regnes med, at flyet efter start stiger til højden 1000 ft. I forbindelse med landing regnes flyet at ankomme i højden 1000 ft og følge en glidevinkel på 6° til sætningspunktet.

4. Beregningsresultater

På grundlag af beregningsforudsætningerne anført i Afsnit 3 er støjbelastningen i forbindelse med starter og landinger for en søflyveplads beregnet efter DENL-metoden.

Resultatet af beregningen er vist på Støjbelastningskort nr. 1. $L_{DEN} = 45$ dB for yderligere syv trafiktilfælde med op til 82 dagækvivalente operationer er vist. De mellemliggende operationstal er valgt, så de svarer til en forskel i støj på 1 dB. Kurverne svarer til operationer i dagtimerne. Herved må de operationer, der måtte forekomme om aftenen (kl. 19-22)



og om natten (kl. 22-07) omregnes til dagækvivalente operationer $N_{\text{ækv}}$ som angivet i følgende udtryk:

$$N_{\text{ækv}} = N_{\text{dag}} + 3,16 N_{\text{aften}} + 10 N_{\text{nat}}$$

hvor

N_{dag} er antallet af operationer i dagperioden

N_{aften} er antallet af operationer i aftenperioden

N_{nat} er antallet af operationer i natperioden

Den planlagte situation med 10 operationer i dagtimerne og 2 operationer i aftentimerne svarer således afrundet til 16 dagækvivalente operationer.

I Støjbelastningskort nr. 1 er der ydermere markeret Destinationsretning, hvilket viser den initiale destinationsretning.

5. Ubestemthed

Beregning af støj fra flyvepladser og lufthavne skal udføres med et beregningsprogram, som opfylder kravene i Miljøstyrelsen vejledning nr. 5, 1994 [1], og beregningerne baseres på kildedata (støj og flyveprofiler) fra eksisterende databaser, som angivet i vejledningen. Kildedata baseret på målinger udført i forbindelse med en beregning anvendes stort set aldrig.

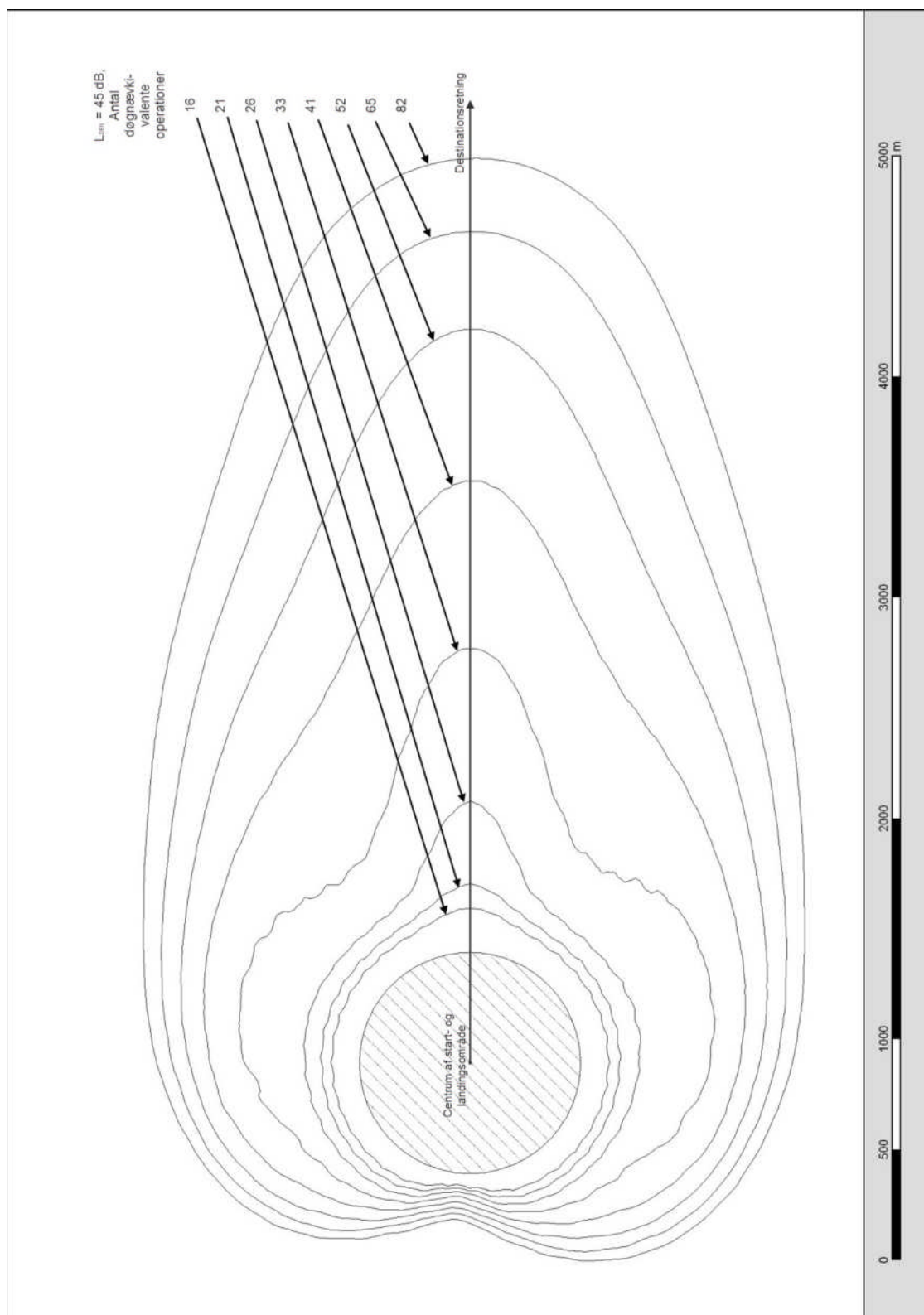
Da DELTA altid anvender beregningsprogrammet DANSIM 7, og da testrapporten altid henviser til de anvendte data i databaser, hidrører den eneste ubestemthed i beregningen fra den anvendte maskevidde i beregningsnetværket, som anvendes til bestemmelse af støjkurverne. Den anvendte maskevidde vælges, så den opfylder kravene i Miljøstyrelsens vejledning nr. 5, 1994 [1], hvorved ubestemtheden bliver mindre end 0,5 dB.

Ved afgørelse af om grænseværdierne angivet i Miljøstyrelsens vejledning nr. 5, 1994 [1] er overskredet, tages der ikke hensyn til ubestemtheden. Størrelsen af ubestemtheden har derfor ingen indflydelse på en miljøafgørelse.

6. Referencer

- [1] Vejledning fra Miljøstyrelsen nr. 5. 1994: *Støj fra flyvepladser*.





Figur 1
Støjbelastningskort nr. 1. Støjbelastning fra starter og landinger, $N_{ekv} = 16-82$ dagækvivalent, $L_{DEN} = 45$ dB.



6.7. Lovgrundlag m.m.

Lov om miljøbeskyttelse:

- Miljøministeriets bekendtgørelse nr. 879 af 26. juni 2010 af lov om miljøbeskyttelse.

Lov om planlægning:

- Miljøministeriet bekendtgørelse nr. 939 af 03. juli 2013 af lov om miljøvurdering af planer og programmer.
- Miljøministeriets bekendtgørelse nr. 764 af 23. juni 2014 om vurdering af visse offentlige og private anlægs virkning på miljøet (VVM) i medfør af lov om planlægning.

Godkendelsesbekendtgørelsen:

- Miljøministeriets bekendtgørelse nr. 669 af 18. juni 2014 om godkendelse af listevirksomhed med senere ændringer.

Godkendelsesvejledningen:

- Miljøstyrelsens elektroniske vejledning af 10. juli 2014 om godkendelse af listevirksomheder.

Støjvejledningen:

- Miljøstyrelsens vejledning nr. 5 1994 om støj fra flyvepladser.
- Miljøstyrelsens vejledning nr. 5 og 6/1984 om ekstern støj fra virksomheder.
- Miljøstyrelsens vejledning nr. 5/1993 om beregning af ekstern støj fra virksomheder.
- Miljøstyrelsens vejledning nr. 3/1996 om supplement til vejledning om ekstern støj fra virksomheder.

Olietankbekendtgørelsen:

- Miljø- og Energiministeriets bekendtgørelse nr. 1321 af 21. december 2011, om indretning, etablering og drift af olietanke, rørsystemer og pipelines



TEKNIK OG MILJØ
Center for Miljø og Energi
Grøndalsvej 1D
8260 Viby J.