



Miljøgodkendelse af Nordic Seaplanes ApS,
Østhavnsvej 37, 8000 Aarhus C

Godkendelsen omfatter: Søflyveplads med udvidelse af fly-
vekapaciteten med op til 40 operationer pr. dag.

9. januar 2018



Miljøgodkendelse af listevirksomhed

i henhold til kap. 5 i lovbekendtgørelse nr. 966 af 13/06 2017.

Godkendelsen omfatter godkendelse til vandflyveplads med op til 40 operationer om dagen og med tilhørende anløbsfaciliteter i Østhavnen.

Godkendt den 9. januar 2018



Birgitte Kloppenborg-Skrumsager
Gruppenleder



Mette Noe-Nygaard Rasmussen
Sagsbehandler

Annonceres den 9. januar 2018

Klagefristen udløber den 6. februar 2018

Søgsmålsfristen udløber den 9. juli 2018

Virksomhedens navn:	Nordic Seaplanes ApS
Virksomhedens adresse:	Anløbsfaciliteter er placeret på Østhavnsvej 37, 8000 Aarhus C Centrum af landingsområdet er placeret på positionen: 56°15'59 minutter NORD og 010°25'45 minutter ØST
Virksomhedens art, listebetegnelse:	H 202. Lufthavne, flyvestationer og flyvepladser
CVR nr.:	36448849
Tlf.nr.:	20 93 86 33
E-mail Adresse	lr@seaplanes.dk
Virksomheden ejes og drives af:	Nordic Seaplanes ApS
Bygninger ejes af:	Nordic Seaplanes ApS Østhavnsvej 37, 8000 Aarhus C
Grunden ejes af:	Aarhus Havn

Indholdsfortegnelse

1. Resume	5
2. Miljøgodkendelse.....	7
3. Vilkår for miljøgodkendelsen	8
3.1. Generelt	8
3.2. Etablering af anlæg m.m.	9
3.3. Indretning og drift	9
3.4. Driftsforstyrrelser og uheld	9
3.5. Støj	10
3.6. Journalføring og kontrolrutiner	10
3.7. Indberetning	11
4. Vurderinger	12
4.1. Miljøteknisk vurdering	12
4.2. Hovedhensyn ved meddelelse af godkendelsen.....	18
4.3. Udtalelse fra andre	19
5. Klagevejledning	22
5.1. Klage over afgørelsen.....	22
5.2. Søgsmål	23
5.3. Offentlighed	23
6. Bilag	24
6.1. Liste over sagens akter	24
6.2. Planforhold	31
6.3. Lovgrundlag m.m.	32
6.4. Støjberegning fra DELTA.....	33
7.	34

1. Resume

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

Selve landings- og startområdet udgøres af et umærket område nordøst for Container terminal øst. Anløbsfaciliteterne består af en pavillonbygning, 2 flydebroer og 2 ramper hertil samt tankanlæg.

Vandflyvepladsen vil blive benyttet af fly af typen Twin Otter. Den primære aktivitet vil være flyvninger i dagtimerne på hverdage til København. Godkendelsen giver mulighed for op til 20 starter og 20 landinger om dagen i alt 40 operationer, fordelt på følgende perioder:

1 start og 1 landing i perioden 06:00-07:00.

16 starter og 16 landinger i perioden 07:00-19:00.

3 starter og 3 landinger i perioden 19:00-22:00.

Den altovervejende miljøbelastning fra vandflyvepladsen 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.

Trafik, Bygge og Boligstyrelsen er myndighed for udarbejdelse af VVM-redegørelse og meddelelse af VVM-tilladelse til anlæggene på vandarealet indenfor havnen og i forbindelse hermed for vurdering efter habitat bekendtgørelsen.

Kystdirektoratet er myndighed for godkendelse af etablering af landingspladsen for vandflyveren og i forbindelse hermed en vurdering af, om der skal laves en eventuel konsekvensvurdering og VVM-redegørelse for vandflyveren i forhold til habitatbekendtgørelsen og for eventuel udarbejdelse af VVM-tilladelse.

Aarhus Kommune er myndighed for miljøgodkendelse af vandflyvepladsen herunder terminalaktiviteterne på land.

Miljøstyrelsen er tilsynsmyndighed for containerterminalen APM Terminals der er en risiko virksomhed med en planlægningszone omkring.

Kystdirektoratet har 25. juni 2017 givet en tilladelse til aktiviteten. Tilladelsen er meddelt på baggrund af kystbeskyttelsesloven, bekendtgørelse om beskyttelse af internationale naturbeskyttelsesområder Der er givet tilladelse til det ansøgte projekt med den begrundelse, at der allerede har været etableret en Vandflyveplads i

en tidsbegrænset periode i Aarhus havn, som i flere år har været i operation, uden at det har givet anledning til væsentlige miljømæssige gener.

Det blev i forbindelse med Kystdirektoratets tilladelse vurderet, at der ikke vil være så væsentlige miljømæssige påvirkninger, at der skal gennemføres en konsekvensvurdering, bl.a. begrundet i, at det ansøgte projekt ikke finder sted i eller i umiddelbar nærhed af Natura 2000 områder, og at vandflyvepladsen ikke er afmærket med et fysisk anlæg. Desuden vil vandflyvepladsen kunne sameksistere med de nuværende aktiviteter på havnen og flyvningerne ikke vil foregå under 1.000 fod i særlige beskyttede naturområder. Der er i Kystdirektoratets tilladelse stillet vilkår, så vandflyvepladsen kan sameksistere med de øvrige aktiviteter på Aarhus havn, også i tilfælde af fremtidig udvikling af området.

2. Miljøgodkendelse

På grundlag af oplysningerne i bilag 6.2, ansøgning om miljøgodkendelse, meddeles hermed godkendelse til vandflyveplads ved Østhavnen i Aarhus med anløb ved Østhavnsvej 37, 8000 Aarhus C.

Godkendelsen gives i henhold til miljøbeskyttelseslovens 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. Der gives tilladelse til 40 operationer fordelt på følgende perioder:

1 start og 1 landing i perioden 06:00-07:00.

16 starter og 16 landinger i perioden 07:00-19:00.

3 starter og 3 landinger i perioden 19:00-22:00.

3.1.4. Tilladelsen til udvidelse af antal operationer til vandflyvepladsen gives til Nordic Seaplanes på deres nuværende placering (Se figur 1).

3.1.5. 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.

3.1.6. Udnyttelse af denne godkendelse forudsætter, at nødvendige tilladelser og godkendelser fra anden myndighed er indhentet.

3.1.7. Godkendelsen bortfalder, hvis driften ikke er startet inden 2 år fra godkendelsens dato.

3.1.8. Der skal foretages en ny risikovurdering, herunder høring af risikomyndighed, hvis Gods havn og tilhørende ROROrampe etableres inden anlægsfaciliteterne for vandflyvepladsen flyttes til ny placering ved ydermolen.

- 3.1.9. Vandflyvepladsen eller dele heraf kan af havnen eller Aarhus Kommune kræves sløjfet eller flyttet for Nordic Seaplanes regning såfremt lokalplan 1051 vedtages.
- 3.1.10. Inden flytning af vandflyvepladsen, herunder terminalaktiviteterne, skal der fremsendes en anmeldelse til Aarhus Kommune herom. Aarhus Kommune vil i den forbindelse høre risikomyndigheden, og på baggrund risikomyndighedens udtalelse, gældende planlægning i området og lovgivningen i øvrigt, vurdere om ændringen kan accepteres inden for nærværende miljøgodkendelse.

3.2. Etablering af anlæg m.m.

Besked før anlæg tages i brug

- 3.2.1. Tilsynsmyndigheden skal orienteres skriftligt når godkendelsen er udnyttet.

3.3. Indretning og drift

- 3.3.1. Tankning må kun foretages når flyet er fortøjet ved anløbspladsen. Tankning skal foregå under overvågning og være indrettet således, at eventuelt spild ved stander straks kan opsamles.
- 3.3.2. Opbevaring og håndtering af flydende råvarer og affald skal ske miljømæssigt forsvarligt på befæstede og sikrede områder med impermeabel belægning og med op kant 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

Kontrol af støj

- 3.5.1. Tilsynsmyndigheden kan bestemme, at virksomheden skal dokumentere at støjforudsætningerne i ansøgningen er overholdt. Dokumentationen skal udføres efter nedenstående retningslinjer.
- 3.5.2. Støj fra terminalaktiviteterne skal overholde miljøstyrelsens vejledende støjgrænser.

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 rettelsler.

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) og på hvor tit der lettes og landes indenfor havnens dækkende værker.
- 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 fordelt på 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 2018.

4. Vurderinger

4.1. Miljøteknisk vurdering

Nordic Seaplanes ApS ønsker en permanent tilladelse til at flyve vandflyver imellem Aarhus og København. I den forbindelse er der ansøgt om permanent tilladelse til "vandflyveplads" og start-/landingsområder i henholdsvis Aarhus Havn og Københavns Havn.

Selve landings- og startområdet udgøres af et umærket område nordøst for Container terminal øst. I tilknytning til vandflyvepladsen etableres faciliteter i form af 2 flydebroer, 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 vandflyveplads. Denne tilladelse 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 Kystdirektoratets tilladelse 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 vandflyvningen vil kunne sameksistere med de nuværende aktiviteter, og at flyvningerne ikke vil foregå under 1.000 fod i særlige beskyttede naturområder.

Kystdirektoratet gjorde i 2013 tilladelsen tidsbegrænset, idet der var tale om en aktivitet, som ikke tidligere var afprøvet i Danmark. Det blev på samme baggrund anset som hensigtsmæssigt, at miljøgodkendelsen af 14. januar 2015 skulle udløbe 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 27. marts 2019.

Aarhus Kommune godkendte 14. januar 2015 Nordic Seaplanes ansøgning om 2.600 operationer svarerende til den tilladelse Kystdirektoratet havde givet til 5 starter og 5 landinger i dagperioden samt 1 start og 1 landing i aftenperioden. De

gennemførte støjberegninger fra DELTA tog ligeledes udgangspunkt i denne situation.

Den 13. januar 2017 ansøgte Nordic Seaplanes om permanent tilladelse til vandflyveplads i Aarhus havn og en forøgelse af antallet af operationer.

Der søges nu om mulighed for op til 20 starter og landinger om dagen, altså 40 operationer dagligt fordelt på følgende perioder:

1 start og 1 landing i perioden 06:00-07:00.

16 starter og 16 landinger i perioden 07:00-19:00.

3 starter og 3 landinger i perioden 19:00-22:00.

Begrundelsen for ønsket om at øge antallet af operationer er, at den nuværende tilladelse udnyttes fuldt ud i de travleste perioder. Derudover ønsker Nordic Seaplanes mulighed for at kunne indkøbe endnu et fly hvis markedet kan bære det således at der vil være 3 fly - og dette uden at skulle igennem en lang ansøgningsproces. Virksomheden har derfor ansøgt om det forventede absolutte maksimale antal flyvninger.

Flyene vil have base i Aarhus og flyvetræning vil også blive udført fra Aarhus. Med 3 flyvere skal der ansættes 14 piloter som alle hvert halve år skal lave deres prøver og træningsflyvning. Derudover foregår der også flyvetræning og eksamen. Der ønskes også mulighed for at flyve charterflyvninger og forskellige rundflyvninger i weekends eller om aftenen.

Kystdirektoratet har 25. juni 2017 givet en ny tilladelse til aktiviteten med samme omfang som beskrevet ovenfor. Tilladelsen er meddelt på baggrund af kystbeskyttelsesloven, bekendtgørelse om beskyttelse af internationale naturbeskyttelsesområder og bekendtgørelse om miljømæssig vurdering af visse anlæg (VVM-bekendtgørelsen). Der er givet tilladelse til det ansøgte projekt med den begrundelse, at der allerede har været etableret en vandflyveplads i en tidsbegrænset periode i Aarhus havn, som i flere år har været i operation, uden at det har givet anledning til væsentlige miljømæssige gener.

Det blev i forbindelse med Kystdirektoratets tilladelse vurderet, at der ikke vil være så væsentlige miljømæssige påvirkninger, at der skal gennemføres en VVM eller en konsekvensvurdering, bl.a. begrundet i, at det ansøgte projekt ikke finder sted i eller i umiddelbar nærhed af Natura 2000 områder, og at vandflyvepladsen ikke er afmærket med et fysisk anlæg. Desuden vil vandflyvepladsen kunne sameksistere med de nuværende aktiviteter på havnen og flyvningerne ikke vil foregå under 1.000 fod i særlige beskyttede naturområder. Der er i Kystdirektoratets tilladelse stillet vilkår, så vandflyvepladsen kan sameksistere med de øvrige aktiviteter på Aarhus havn, også i tilfælde af fremtidig udvikling af området.

Virksomheden er blevet gjort opmærksom på, at nærværende godkendelse udløber i så fald virksomheden ikke har taget godkendelsen i brug inden for den 2-årige periode fra godkendelses tidspunktet.

Derudover ansøges der om udvidelse af eksisterende flydebro. Udvidelsen af flydebroen vil være 15 meter lang og 3 meter bred lavet af beton forankret med kæder til betonklodser. Det er Trafik, Bygge og Boligstyrelsen der skal give godkendelse til denne del af ansøgningen.

Udnyttelse af denne godkendelse forudsætter, at alle nødvendige tilladelser og godkendelser fra anden myndighed er indhentet.

På land i tilknytning til vandflyvepladsen er opstillet en 20 m³ tank til brændstof. Tanken er en autonom miljøtank med indbygget opsamlingskasse/dobbeltbund beregnet til at blive stillet på jorden. Tanken skal kontrolleres og vedligeholdes efter gældende regler.

4.1.1. Placering/fysisk planlægning

Landingsområdet for vandflyene er placeret ved Miljøhavnen på Østhavnen. De landbaserede faciliteter placeres ved Miljøhavnen på Østhavnsvej 37. Centrum for vandflyvepladsen er på positionen 56°15'59 minutter NORD og 010°25'45 minutter ØST. Afstanden fra vandflyvepladsen til nærmeste boligområder ved Strandvejen er ca. 3 kilometer. Se figur 1 for placering.

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 *havnevirksomhed*. Ved vurderingen er der bl.a. lagt vægt på, at vandfly 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 og godshavn med tilhørende RORO rampe. Se figur 3 i bilag 6.2.

Der foreligger et forslag til Lokalplan nr. 1051 og Tillæg nr. 100 til Kommuneplan 2013 - Færge og Gods havn ved Østhavnsvej- Aarhus Havn med tilhørende VVM og Miljørapport for lokalplan nr. 1051 og Tillæg nr. 100 til Kommuneplan 2013. Forslagene er i øjeblikket i offentlig høring. Ved udarbejdelsen af Lokalplanen for området er det indtænkt at der også kan etableres en anløbsplads og terminal for Vandflyveren, da den eksisterende anløbsplads i miljøbassinnet ikke kan gøres permanent. VVM-redegørelsen og miljørapporten indeholder en overordnet vurdering af miljøkonsekvenserne ved en evt. placering af en anløbsplads for vandfly og de

kumulative miljøpåvirkninger med færgeterminalen - Se figur 2 for mulig fremtidig placering af anløbsplads. Der vil derfor blive set positivt på en flytning af vandflyvepladsen såfremt lokalplanen 1051 vedtages, men en eventuelt flytning må bero på en vurdering efter lovgrundlaget på tidspunktet for ændringerne. Af vilkår 3.1.10 fremgår, at Nordic Seaplanes ApS skal anmelde en flytning af vandflyvepladsen og terminalaktiviteterne til Aarhus Kommune, og at kommunen i den forbindelse bl.a. vil vurdere om flytningen er i overensstemmelse med gældende planlægning i området.

Trafikstyrelsen vil registrere det planlagte område som offentlig vandflyveplads. Området er ligeledes optaget på søkort.

For at se landing og starts område for vandflyveren se Delta støj rapport figur 10 side 19 i bilag 6.4.



Figur 1. Her ses den nuværende placering for vandflyvepladsen (rød prik) og nuværende taxaveje.



Figur 2. Her ses den mulige fremtidige placering for vandflyveren på ydermolen (lyserød prik) når den nye lokalplan er vedtaget.

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 vandflyvepladsen, som viser at de vejledende støjgrænser er overholdt med stor margin. Se støj rapport fra DELTA bilag 6.4.

Støjkonturerne på figur 3 i støjrapporten viser støjkurver for 45/50/55 dB ved 40 operationer pr døgn. Figur 4 i bilag 6.4 viser støjkurverne 45/50/55 dB for 20 operationer pr døgn. Se figur forklaringer i selve støjrapporten.

4.1.4. Risiko

APM Terminals ligger i en afstand af ca. 100 m nord for Nordic Seaplanes landgang. APM Terminals håndterer farligt gods i en mængde, der gør, at de er omfattet af risikobekendtgørelsen som kolonne 3 virksomhed.

APM Terminals er omfattet af Kommuneplantillæg 24, og der er heri udlagt en sikkerhedszone samt 850 m planlægningszone omkring virksomhedens risikooplag.

Inden for sikkerhedszonerne må der som udgangspunkt ikke etableres ny følsom arealanvendelse, såsom boliger, institutioner m.m. eller steder hvor der opholder sig mange mennesker.

Inden for planlægningszonen kan der ske planlægning såfremt retningslinjerne i Kommuneplantillæg 24 til KP2013 overholdes. Det indebærer fx, at der kan planlægges for virksomheder, der kræver tilladelse efter miljøbeskyttelsesloven, såfremt disse ikke medfører øget risiko for dominoeffekt med APM, og der kan planlægges for boliger, erhverv mv., såfremt det ved en vurdering af risikoforholdene kan godtgøres, at den samfundsmæssige risiko og/eller risikoen for individer, ligger inden for risikomyndighedernes acceptkriterium.

Som kolonne 3 virksomhed skal APM Terminals dokumentere, hvilken risiko den udgør for naboer, hvordan virksomheden forholder sig til konkrete risici, og hvilke tiltag virksomheden har gjort for evt. at reducere risiciene. Dette sker i en godkendt sikkerhedsrapport. Der er gennemført en risikovurdering af, om den nye færgeterminal kan etableres uden af komme i konflikt med acceptkriteriet for samfundsmæssig risiko.

Sikkerhedsrapporten fra APM Terminals viser, at det værste uheld er, hvis beholdere med klor i en container bliver beskadiget, og klogasser spredes i omgivelserne.

Miljøvurdering af planforslag og VVM-redegørelse for ny færge- og godshavn ved Østhavnsvej (lokalplan 1051) omfatter en beregning af den samfundsmæssige risiko i tilfælde af større uheld på containerterminalen med risikostoffer. Inkluderet i risikoanalysen indgår Nordic Seaplanes tilstedeværelse i samme område som færgeterminalen. I henhold til beregningerne¹ i VVM-redegørelsen indgår flg. operationer:

Der er ansøgt en ny tilladelse til at foretage 20 daglige flyvninger i hver retning, og der tages derfor udgangspunkt i dette antal operationer. Hver vandflyver kan medbringe maksimalt 17 personer, idet antallet af passagerer dog er afhængig af passagerens vægt og bagage. For at udnytte alle sæder, skal flere passagerer være børn af hensyn til den samlede vægt. Det vurderes, at der vil være 16 bilture i forbindelse med hver flyvning, med 8 ture til og 8 ture fra vandflyveren. Over døgnet medfører dette 320 bilture eller 160 ture til havnen og 160 ture fra havnen pr. døgn. På døgnniveau medtages den forudsatte biltrafik til vandflyveren i de videre beregninger. I forbindelse med ankomst af en færge er trafikken fra én vandflyver forsvindende og er ikke medtaget i kapacitetsberegningerne".

¹ Miljøredegørelse for placering af færgeterminal side 72-73.

Det fremgår af beregningerne at acceptkriteriet for den samfundsmæssige risiko kan overholdes, inden for lokalplanområdet med udgangspunkt i ovenstående operationer.

Antal personer der er tilstede i forbindelse med vandflyvepladsen er relativt ubetydeligt sammenlignet med personantallet i forbindelse med driften af den nye færgeterminal. Det betyder samtidigt, at små stigninger personantallet der er tilstede i forbindelse med flyvepladsen, ikke vil konflikte med acceptkriteriet for risiko.

Sikkerhedsrapporten har desuden dannet grundlag for udarbejdelse af en VVM-redegørelse for containerterminalen.

Kystdirektoratet har i tilladelse til start- og landing med vandfly vurderet, at området kan anvendes til vandflyveplads, uden at det medfører gener eller andre ulemper for erhvervsinteresser eller rekreative interesser på søterritoriet. Kystdirektoratet har desuden lagt vægt på, "at det gennem erfaringer og ansøgning er dokumenteret, at vandfly kan operere sikkert og med overblik, således der ikke opstår farlige situationer som følge af vandflyvepladsens benyttelse til landing og start."

4.1.5. Begrundelse for fastsættelse af vilkår

Gennemførte støjberregninger viser overholdelse af støjgrænserne i flystøjvejledningen. Aktiviteterne i havnebassinet og ved anløbsbro er omfattet af flystøjvejledningen.

Motorafprøvninger, reparationer m.v. på land 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.

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, og at der er tale om en udvidelse, som kan foregå uden væsentlige miljømæssige gener for de omkringboende, nabovirksomheder og miljøet i øvrigt.

Aarhus Kommune vurderer endvidere, at virksomheden kan drives på stedet i overensstemmelse med gældende planlægning for området, at Miljøstyrelsens

vejledende grænseværdier for støj - - vurderes at kunne overholdes, samt at til- og frakørsel til virksomheden vurderes at kunne ske uden væsentlige miljømæssige gener for de omkringboende.

Aarhus Kommune vurderer at virksomhedens landanlæg er en del af en eksisterende flyveplads omfattet af bilag 2 pkt. 10 d i miljøvurderingsloven ², hvor Aarhus Kommune alene er VVM-myndighed på land. Da der ikke sker væsentlige ændringer på landanlægget, er disse ikke omfattet af lovens bilag 2 pkt. 13 a om ændring eller udvidelser, hvorfor Aarhus Kommune ikke skal foretage en VVM-screening af projektet. Ændringerne af virksomheden på vand siden vurderes af Kystdirektoratet.

4.3. Udtalelse fra andre

Udkast til godkendelsen har været forelagt ansøger, Aarhus Havn og Miljøstyrelsen Virksomheder.

Ansøger har haft flg. Bemærkninger:

” Udkast ser fint ud, men det er altså forkert at give os en støjgrænse på 45 dB, der alene gælder for ”almene flyvepladser”. Vi er støjmæssigt en ”lufthavn” med ruteflyvning, så grænsen er 55 dB. Med den rettelse og eventuelle andre rettelser andre steder, som det medfører, kan jeg ikke se, at der er andre ting.

Hvis du er uenig, må du gerne redegøre for, hvorfor I mener, at vi falder i kassen med ”almene flyvepladser”, da der reelt ikke er noget af det, der kendetegner en ”almen flyveplads”, som vi håndterer”.

Det overordnede begreb i Miljøstyrelsens 1994 vejledning er ”Flyvepladser”. Flyvepladser opdeles i støjmæssig henseende i ”lufthavne”, ”flyvestationer” og ”almene flyvepladser”. Det giver altså ikke mening bare at omtale vandflyvepladsen som ”en flyveplads”.

*Det der adskiller de enkelte flyvepladser, er **udelukkende den form for flyvning, der udføres**, og de deraf følgende vejledende støjgrænser på 45 dB henholdsvis 55 dB.*

Flyvepladser med rutefart – altså lufthavne i denne henseende - har stadig den gamle grænse på 55 dB, da de tjener et beskyttelsesværdigt offentligt transportformål.

² Miljøministeriet bekendtgørelse nr. 448 af 10. maj 2017 af lov om miljøvurdering af planer og programmer og konkrete projekter (VVM).

Flyvestationer er for flyvninger med militære fly uanset flytypen. Grænseværdien er også 55 dB. Som det fremgår af vejledningen støjer militære fly udover jagerfly som civile fly.

Flyvepladser med almen flyvning såsom skoleflyvning, faldskærmsflyvning, svævefly og ultralette fly m.v., der ofte finder sted, når folk er hjemme fra arbejde - altså almene flyvepladser - har fået en skærpet grænse på 45 dB.

Vi regner med at håndtere ca. 20.000 passagerer på vandflyvepladsen med 2 fly i fast rutefart, hvilket er lige så meget som Roskilde Lufthavn havde i 2016. Vi har stort set kun trafik med fly i rutefart. Vi håndterer derimod ingen af de aktiviteter, der karakteriserer en almen flyveplads. Der er heller ingen militære fly.

Det er naturligvis nødvendigt og i øvrigt det eneste juridisk rigtige og juridisk mulige at anvende den rigtige kategorisering af flyvepladsen som lufthavn, uanset om flyene reelt kan overholde strengere støjkraav i en anden kategori, som vi ellers ikke falder ind under. Du kan jo heller ikke vilkårligt kategorisere en eksisterende godkendt lufthavn med nyere støjsvage fly eller en militær flyvestation med helikoptere og træningsfly som en almen flyveplads, bare fordi de eventuelt kan overholde den lavere støjgrænse. Definitionerne er, som de er, alene baseret på den form for flyvning, der udføres efter Vejledningens definition, og sådan skal de naturligvis anvendes. Alt andet er helt galt.

I det afsnit du har kopieret ind nedenfor står der blandt andet: Og du skal ikke meddele standardvilkår for aktiviteter, som ikke sker på den aktuelle virksomhed. Hvis det overhovedet skal give nogen mening her, så er det jo netop, at der ikke skal fastsættes en lavere støjgrænse for os for aktiviteter, som vi slet ikke har. Hele afsnittet handler om kun at stille vilkår i relevant omfang. Vi driver en flyveplads med rutefart og derfor er pladsen støjmæssigt en lufthavn med en vejledende grænseværdi på 55 dB. Derfor kan der naturligvis ikke stilles andre skærpede vilkår, uanset om flyene reelt støjer mindre.

Jeg vil gerne have fortsat sagsbehandlingen og have en afgørelse nu. Jeg går naturligvis ud fra, at sagsbehandlingen i Aarhus foretages objektivt uden skelen til det af forvaltningen og dine kollegers ønskede resultat i København. Det er ikke en tvist, som Aarhus Kommune er part i.

Som følge af de indkomne bemærkninger fra Nordic Seaplanes inviterede Virksomheder og Jord til møde den 22. december 2017. På mødet blev forskellige muligheder drøftet, hvorefter det besluttet at udforme godkendelsen på foreliggende grundlag med de stillede vilkår.

Aarhus Havn har udtalt sig i forbindelse med Kystdirektoratets høring, og har i forbindelse med høring af ansøgning om miljøgodkendelsen ikke haft yderligere bemærkninger.

Miljøstyrelsen, Virksomheder har bl.a. udtalt:

Det øgede antal flyvninger fra 5 til 20 i døgnet medfører ikke personer ved vandflyvepladsen i et omfang, der kommer i nærhed af det antal personer, der vil være i området ved færgeterminalens etablering. Miljøstyrelsen har på ovennævnte grundlag intet at bemærke til udvidelsen af antal flyvninger på den midlertidige lokalitet.

Det fremgår af Aarhus Kommunes mail af 20. november 2017 at " Når anløbsbroen i miljøbassinet skal flyttes til et anlæg ved ydermolen, vil der i miljøgodkendelsen være vilkår om at kommunen skal vurdere om det nye anlæg er omfattet af miljøgodkendelsen. Miljøstyrelsen vil i den forbindelse ligeledes blive hørt." På ovennævnte grundlag har Miljøstyrelsen intet at bemærke.

5. Klagevejledning

5.1. Klage over afgørelsen

Klage over afgørelse om miljøgodkendelse efter miljøbeskyttelsesloven

Afgørelsen kan påklages til Miljø- og Fødevareklagenævnet 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.

Hvordan klager man

En klage over afgørelse efter miljøbeskyttelsesloven skal indgives gennem Klageportalen til Aarhus Kommune, Center for Miljø og Energi, Grøndalsvej 1C, 8260 Viby J, som videresender klagen til Miljø- og Fødevareklagenævnet. Klagefristen er anført på side 2.

Du logger på Klageportalen via www.nmkn.dk, borger.dk eller virk.dk, typisk ved hjælp af NEM-ID.

En klage er indgivet, når den er tilgængelig for Center for Miljø og Energi i Klageportalen. Når du klager, skal du betale et gebyr. Gebyrets størrelse fremgår af Miljø- og Fødevareklagenævnets hjemmeside. Du betaler gebyret med betalingskort i Klageportalen. Gebyret tilbagebetales ved helt eller delvis medhold i klagen.

Miljø- og Fødevareklagenævnet skal som udgangspunkt afvise en klage, der kommer uden om Klageportalen, hvis der ikke er særlige grunde til det. Hvis du ønsker at blive fritaget for at bruge Klageportalen, skal du sende en begrundet anmodning til Aarhus Kommune, Center for Miljø og Energi, Grøndalsvej 1C, 8260 Viby J, E-mail: virkksomheder@mtm.aarhus.dk. Vi videresender herefter anmodningen til Miljø- og Fødevareklagenævnet, som træffer afgørelse om, hvorvidt din anmodning kan imødekommes.

Du kan læse mere om klage- og gebyrordningen på Miljø- og Fødevareklagenævnets hjemmeside www.nmkn.dk/klage

Betingelser, mens en klage behandles

Afgørelsen vil kunne udnyttes i den tid, Miljø- og Fødevareklagenævnet 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	lr@seaplanes.dk
Aarhus Havn (grundejer)	port@port.aarhus.dk
Byudvikling og Mobilitet	byudviklingogmobilitet@aarhus.dk
Sundhedsstyrelsen	midt@sst.dk , stps@stps.dk
Naturstyrelsen	nst@nst.dk
Danmarks Naturfredningsforening	dn@dn.dk
Friluftsrådet, kommunerepræsentant	aarhus@friluftsradet.dk
Kystdirektoratet	kdi@kyst.dk
Trafikstyrelsen	info@trafikstyrelsen.dk
Miljøstyrelsen	mst@mst.dk

6. Bilag

6.1. Liste over sagens akter

Nr.	Type	Dok.dato.	Titel
90	I	08.01.2018	modtagne kommentare Udkast til Godkendelse af Nordic Seaplanes
89	U	08.01.2018	Forslag -Udkast til Godkendelse af Nordic Seaplanes
88	I	04.01.2018	Kommentarer Udkast til Godkendelse af Nordic Seaplanes
87	U	04.01.2018	Udkast til Godkendelse af Nordic Seaplanes
86	X	22.12.2017	Nyt udkast under udarbejdning
85	U	21.12.2017	SV: Møde omkring MGK
84	I	21.12.2017	Re: Møde omkring MGK
83	U	21.12.2017	Møde omkring MGK
82	X	20.12.2017	Telefon notat med ansøger om miljøgodkendelse
81	X	03.12.2017	Notat til Teknisk Udvalg om søflyvepladsen.
80	U	12.10.2017	Spørgsmål til støjrapport 2017 afklaret(Mail fra 12.10.2017)
79	U	11.10.2017	Spørgsmål til Støjrapport 2017 vandflyver(afsendt 11.10.2017)
78	U	27.10.2017	Høring af århus havn fra 27. oktober, Ansøgning om miljøgodkendelse af søflyveplads ved Østhavnen
77	I	06.12.2017	Høringssvar modtaget igennem BOM, Nordic Seaplanes, Aarhus Havn, 8000 Aarhus.
76	I	27.11.2017	Fra Lasse Rungholm. Vedr. Godkendelse af Flyveplads, Østhavnen, 8000 Aarhus
75	X	27.11.2017	Telefonnotat med Lasse Rungholm 27. november 2017 - samt generelle overvejelser.
74	I	21.11.2017	Bemærkninger til udkast til miljøgodkendelse af vandflyveplads - Virksomheden vil godkendes som

			Lufthavn med højere støjgrænser. Nordic Seaplanes, Østhavnen, 8000 Aarhus C
73	U	21.11.2017	Bemærkninger til udkast til miljøgodkendelse af vandflyveplads kan fremsendes pr. mail, da BOM ikke virker. Nordic Seaplanes, Østhavnen, 8000 Aarhus C
72	I	21.11.2017	Udkast til miljøgodkendelse af vandflyveplads - Problemer med at sende fra BOM- Nordic Seaplanes, Østhavnen, 8000 Aarhus C.
71	U	21.11.2017	Udkast til miljøgodkendelse af vandflyveplads, Nordic Seaplanes, Østhavnen, 8000 Aarhus C.
70	I	20.11.2017	Miljøstyrelsens svar på høring om ansøgning til permanent godkendelse af vandflyveplads inden for planlægningszonen for APM Terminals på Østhavnen
69	I	17.11.2017	Aarhus Havn har ingen yderligere bemærkninger til ansøgning om miljøgodkendelse af søflyveplads ved Østhavnen
68	U	20.11.2017	Supplerende oplysninger og overvejelser Høring om ansøgning om permanent godkendelse af vandflyveplads inden for planlægningszonen for APM Terminals på Østhavnen
67	U	16.11.2017	Att.: Anne Bjorte Helgren, MST: Høring om ansøgning om permanent godkendelse af vandflyveplads inden for planlægningszonen for APM Terminals på Østhavnen
66	X	20.11.2017	Overvejelser med Søren Lave og Lars Stenvang omkring screening og risiko
65	X	14.11.2017	Vandflyvepladsen ud for Østhavnen, Nordic Seaplanes
64	X	08.11.2017	Udkast til MGK for Nordic Seaplanes

63	I	27.10.2017	Korrespondance efter AKTIND-SIGT_Nordic Seaplanes GK2
62	I	27.10.2017	Korrespondance efter AKTIND-SIGT_Nordic Seaplanes GK2
61	I	29.09.2017	Vandflyver, afgørelse vedr. aktiviteter i kbhs havn
60	U	01.11.2017	Aktindsigt Nordic Seaplanes GK2 (jeres sagsnr. 17/003591) [KR-1044138]
59	I	30.10.2017	Aktindsigt Nordic Seaplanes GK2 (jeres sagsnr. 17/003591) [KR-1044138]
58	I	19.10.2017	Vedr. Godkendelse af Flyveplads i Aarhus Havn
57	U	19.10.2017	Vedr. Godkendelse af Flyveplads i Aarhus Havn
56	I	18.10.2017	Mail fra ansøger- Aarhus Vandflyveplads
55	U	18.10.2017	SV: Aktindsigt i ansøgnings sag om miljøgodkendelse af vandflyveplads [KR-1044138]
54	I	16.10.2017	Aktindsigt i ansøgnings sag om miljøgodkendelse af vandflyveplads [KR-1044138]
53	U	18.10.2017	Svar til Lars Mattson-Nordic Seaplanes
52	I	17.10.2017	Spørgsmål fra Lars Mattson Nordic Seaplanes
51	U	18.10.2017	Dokumenter fra miljøstyrelsen Aarhus Vandflyveplads
50	I	12.10.2017	Aarhus Vandflyveplads, bemærkninger omkring kbh
49	U	09.10.2017	Spørgsmpl til støjrapport ,Vedr Miljøansøgning for Vandflyver i Aarhus havn
48	I	28.09.2017	Vedr. korrekt sagsgang i BOM
47	I	27.09.2017	Kommentar om behandlingstid Ansøgning om miljøgodkendelse af permanente tilladelser til vandflyveplads ved Aarhus
46	I	27.09.2017	Kommentar omkring frister Ansøgning om miljøgodkendelse af

			permanente tilladelser til vandflyveplads ved Aarhus
45	U	28.09.2017	Vedr. korrekt sagsgang i BOM
44	U	27.09.2017	SV: SV: Ansøgning om miljøgodkendelse af permanente tilladelser til vandflyveplads ved Aarhus
43	U	27.09.2017	Svar på rykker, Ansøgning om miljøgodkendelse af permanente tilladelser til vandflyveplads ved Aarhus
42	I	27.09.2017	Rykker for status, Ansøgning om miljøgodkendelse af permanente tilladelser til vandflyveplads ved Aarhus
41	X	16.08.2017	Svar fra Kystdirektoratet Vedr. J.nr 17/00196-58
40	U	10.08.2017	Vandflyveren Aarhus-København-materiale fra Kystdirektoratet
39	U	10.08.2017	Vandflyveren Aarhus-København ansøgnings materiale
38	U	10.08.2017	Vedr. Vandflyver Aarhus-KBH-Korrespondance med KBH sagsbehandler
37	U	10.08.2017	Vedr. J.nr 17/00196-58-Spørgsmål til Kystdirektoratet
36	U	10.08.2017	Spørgsmål vedr godkendelse, Vedr. Vandflyver i Aarhus Havn
35	I	09.08.2017	Svar fra Birgitte Tøttrup, Vedr. Vandflyver i Aarhus Havn
34	U	09.08.2017	Vedr. Vandflyver i Aarhus Havn
33	U	08.08.2017	Vedr. Godkendelse af Nordic seaplanes j.nr 17/00196-58 af 25. juli2017
32	I	01.08.2017	VS: Tilladelse til start og landingsområder til vandfly ved Aarhus 17/00196
31	I	01.08.2017	VS: T.O. til høringsparter om: Tilladelse til ansøgning om søflyveplads og landgangsbro ved Københavns Havn

30	I	01.08.2017	Ansøgning om miljøgodkendelse af permanente tilladelser til vandflyveplads ved Aarhus
29	U	02.08.2017	SV: Ansøgning om miljøgodkendelse af permanente tilladelser til vandflyveplads ved Aarhus
28	U	28.04.2017	Ingen yderligere bemærkninger - NordicSeaplanes - høringssvar til evt. bemærkninger - 17/00196
27	I	19.04.2017	Kystdirektoratet, høring i forbindelse med indkomne bemærkninger, Nordic Seaplanes
26	I	18.04.2017	Byudvikling og Mobilitet bekræfter at anlæg til søflyver indgår i lokalplanlægning for færgeterminal
25	U	31.03.2017	Bemærkninger til - Høring over ansøgning om permanent tilladelse til flydebroer i Københavns Havn og Aarhus Havn samt søflyveplads i København, TS6020102-00455.
24	I	29.03.2017	Ingen yderligere bemærkninger fra Planafdelingen - Høring over ansøgning om permanent tilladelse til flydebroer i Københavns Havn og Aarhus Havn samt søflyveplads i København, TS6020102-00455.
23	I	14.03.2017	Bemærkninger fra Byggeri Juridisk Servive - høring over ansøgning om permanent tilladelse til flydebroer i Københavns Havn og Aarhus Havn samt søflyveplads i København
22	I	10.03.2017	Redegørelse omkring støj og flyveveje, Nordic Seaplanes
21	I	08.03.2017	Høring over ansøgning om permanent tilladelse til flydebroer i Københavns Havn og Aarhus Havn samt søflyveplads i København, TS6020102-00455.
20	U	07.03.2017	Bemærkninger i forbindelse med høring: Ansøgning om permanent

			tilladelse til landingsområder til vandfly ved Aarhus 17/00196
19	I	01.03.2017	Høringssvar fra Byggeri, Juridisk Service - ansøgning om permanent tilladelse til landingsområde til vandfly ved Aarhus (17/00196)
18	U	08.02.2017	Intern høring, ansøgning om permanent tilladelse til landingsområder til vandfly ved Aarhus 17/00196
17	I	08.02.2017	Bekræftelse på at ansøgning om miljøgodkendelse afventer afgørelse fra Kystdirektoratet
16	U	08.02.2017	Ansøgning om miljøgodkendelse af vandflyveplads, sagsbehandling afventer Kystdirektoratets afgørelse
15	I	07.02.2017	Ansøgning om miljøgodkendelse Nordic Seaplanes, indsendt gennem Byg og Miljø
14	I	07.02.2017	Se sagens dokument 15 - (dette dokument er samme som dokument 15 men uden alle bilag)
13	I	07.02.2017	Høring: Ansøgning om permanent tilladelse til landingsområder til vandfly ved Aarhus 17/00196
12	I	03.02.2017	Ansøgning om permanente tilladelser m.v. til Aarhus og Københavns Vandflyvepladser, svar fra Trafikstyrelsen
11	I	06.02.2017	Svar fra Kbh - sagsbehandling afventer afgørelse af planforhold (Kystdirektoratet) og ansøgning skal gennem Byg og Miljø
10	I	06.02.2017	Svar fra Kbh - ansøgning om permanente tilladelser til Vandflyveplads i Kbh
9	U	03.02.2017	Høringspart - ansøgning om permanente tilladelser m.v. til Aarhus og Københavns Vandflyvepladser

8	U	02.02.2017	Bemærkninger til ansøgning om permanente tilladelser m.v. til Aarhus og Københavns Vandflyvepladser
7	I	25.01.2017	Aarhus Havn - lokalplan 1051 under udarbejdelse - færgeterminal og vandflyveplads
6	I	25.01.2017	Foreløbigt lokalplankort for lp 1051 - færgeterminal
5	I	25.01.2017	Ingen indvendinger mod videregivelse af oplysninger - ansøgning om permanente tilladelser m.v. til Aarhus og Københavns Vandflyvepladser
4	U	25.01.2017	Adgang for rådgivere til oplysninger - ansøgning om permanente tilladelser m.v. til Aarhus og Københavns Vandflyvepladser
3	I	18.01.2017	By & Havn kvittering for fremsendte ansøgning om permanente tilladelser m.v. til Aarhus og Københavns Vandflyvepladser
2	I	13.01.2017	Mail med bilag til ansøgning om permanente tilladelser m.v. til Aarhus og Københavns Vandflyvepladser
1	I	13.01.2017	Ansøgning om permanente tilladelser m.v. til Aarhus og Københavns Vandflyvepladser

6.2. Planforhold



Figur 3. Planlægningszonen for APM Terminals.

6.3. Lovgrundlag m.m.

Miljøbeskyttelsesloven:

- Miljø- og Fødevareministeriets bekendtgørelse nr. 966 af 23. juni 2017 af lov om miljøbeskyttelse.

Miljøvurderingsloven:

- Miljø- og Fødevareministeriet bekendtgørelse nr. 448 af 10. maj 2017 af lov om miljøvurdering af planer og programmer og konkrete projekter (VVM).

Godkendelsesbekendtgørelsen:

- Miljø- og Fødevareministeriets bekendtgørelse nr. 527 af 6. juni 2014 om godkendelse af listevirksomhed med senere ændringer.

Godkendelsesvejledningen:

- Miljøstyrelsens elektroniske vejledning 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 Fødevareministeriets bekendtgørelse nr. 1611 af 10. december 2015, om indretning, etablering og drift af olietanke, rørsystemer og pipelines

Risikobekendtgørelsen

Miljø- og Fødevareministeriets bekendtgørelse nr. 372 af 25. april 2016 om kontrol med risikoen for større uheld med farlige stoffer med senere ændringer.

- **Kommuneplan 2013**

Tillæg nr. 24 til Kommuneplan 2013 for Aarhus Kommune

6.4. Støjberegning fra DELTA



We help ideas meet the real world

DELTA Testrapport



TEST Reg. nr. 100

Støj fra starter og landinger med søfly Twin Otter i Københavns og Aarhus havne

Udført for DHC6 INVEST ApS / NORDIC Seaplanes Invest ApS

DANAK 100/2238

Sagsnr.: 116-33718/I600789

Side 1 af 19

13. januar 2017

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 starter og landinger med søfly Twin Otter i Københavns og Aarhus havne

Journal nr.

DANAK 100/2238

Sagsnr.

116-33718/I600789

Vores ref.

ERT/JEL/ilk

Rekvirent

DHC6 INVEST ApS / NORDIC Seaplanes Invest ApS

Østhavnsvej 37

8000 Aarhus

Rekvirentens ref.

Lasse Rungholm

Resumé

DELTA har for NORDIC Seaplanes Invest ApS udført beregninger af den fremtidige støjbelastning fra starter og landinger med en DHC6-300 Twin Otter, der starter og lander på vand i hhv. Københavns og Aarhus havne.

DELTA, 13. januar 2017



Erik Thysell
Akustik



Indholdsfortegnelse

1. Indledning	4
2. Beregningsforudsætninger for starter og landinger	4
2.1 Trafikmæssige forudsætninger	4
2.1.1 Københavns Havn	4
2.1.2 Aarhus Havn	5
2.2 Beflyvningsmæssige forudsætninger	5
2.3 Start- og landingsområder	5
2.3.1 Københavns Havn	5
2.3.2 Aarhus Havn	5
2.4 Flyveveje	5
2.5 Støjdata og flyveprofiler	6
2.6 Beregningstekniske forudsætninger	6
3. Beregningsforudsætninger for taxikørsel	6
3.1 Taxiveje	6
3.2 Fordelingen af trafikken på de anvendte taxiveje	6
3.3 Støjdata for taxikørsel	6
3.4 Beregningstekniske forudsætninger for taxikørsel	6
4. Beregningsresultater	7
4.1 Støjbelastningen L_{DEN}	7
4.2 Natmaksimalværdi L_{Amax} i Aarhus Havn	12
4.3 TDENL-værdi	17
5. Ubestemthed	17
6. Referencer	17
Bilag A – Flyve- og taxiveje	18

1. Indledning

DELTA har for Nordic Seaplanes ApS udført beregninger af den fremtidige støjbelastning fra starter og landinger med en DHC6-300 Twin Otter, der starter og lander på vand i hhv. Københavns og Aarhus havn.

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 L_{DEN} beregnet efter DENL-metoden fra starter og landinger samt takserelse i forbindelse med starter og landinger
- Maksimalværdien L_{Amax} fra trafikken om natten
- TDENL-værdi.

2. Beregningsforudsætninger for starter og landinger

For at kunne beregne støjbelastningen fra starter og landinger må følgende fastlægges:

- Trafikmæssige forudsætninger
- Beflyvningsmæssige forudsætninger
- Forudsætninger om støj og flyveprofiler
- Beregningstekniske forudsætninger

De trafik- og beflyvningsmæssige beregningsforudsætninger er baseret på oplysninger fra rekvirenten.

2.1 Trafikmæssige forudsætninger

Det forudsættes, at alle operationer udføres med flytypen DHC6-300 Twin Otter.

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).

2.1.1 Københavns Havn

I de tre mest trafikerede måneder vil der forekomme 14 starter og landinger i dagperioden og 1 start og landing i aftenperioden i alt 30 operationer per døgn. Der er også regnet med en situation med 9 starter og landinger i dagperioden og 1 start og landing i aftenperioden, i alt 20 operationer. Da der ikke sker operationer i natperioden vil ikke støjens natmaksimalværdi beregnes i Københavns havn.



2.1.2 Aarhus Havn

I de tre mest trafikerede måneder vil der forekomme 16 starter og landinger i dagperioden og 3 starter og landinger i aftenperioden samt 1 start og landing i natperioden, i alt 40 operationer per døgn. Herudover er der foretaget beregninger, hvor der er forudsat det halve operationstal (20).

2.2 Beflyvningsmæssige forudsætninger

2.3 Start- og landingsområder

2.3.1 Københavns Havn

Det normale start- og landingsområde i Københavns Havn er et område nord for Refshaleøen øst for Trekroner, se Figur 9. 98 % af starter og landinger foregår i dette område. I tilfælde af svære vejrforhold fx store bølger, foretages starter og landinger vest for Trekroner.

2.3.2 Aarhus Havn

Det normale start- og landingsområde i Aarhus Havn er et område nordøst for Containerterminal Øst, se Figur 10. 92 % af starter og landinger foregår i dette område. I tilfælde af svære vejrforhold kan start og landing enten foretages sydøst for Containerterminal Øst eller nordvest for den samme.

2.4 Flyveveje

Der er i Figur 9 og Figur 10 vist kort over flyvevejene i Københavns og Aarhus havne. Her er der også vist trafikens fordeling på de forskellige flyveveje. For de normale flyveveje (Blå), der udgår fra de normale start- og landingsområder, er der givet en samlet fordeling. Andelen af trafik på de enkelte normale flyveveje er jævnt fordelt. For de ikke-normale flyveveje, lyserøde og orange i Københavns Havn og lyserøde i Aarhus Havn, er fordelingen på de enkelte flyveveje specificeret i tilsvarende figur, hhv. Figur 9 og Figur 10.

Starter regnes at foregå således, at der flyves ligeud til en højde på 50 ft, hvorfra der evt. drejes første drej. 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 Miljøstyrelsens vejledning [1] regnes trafikken at have en normalfordelt spredning omkring de angivne flyveveje. 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.



2.5 Støjdata og flyveprofiler

Der anvendes støj- og præstationsdata for DHC6-300 hentet fra INM Database 10. Der regnes med, at flyet efter start stiger til højden 2500 ft. I forbindelse med landing regnes flyet at ankomme i højden 2500 ft og følge en glidevinkel på 4° til sætningspunktet.

2.6 Beregningstekniske forudsætninger

Beregningerne er udført i henhold til retningslinjerne i Vejledning fra Miljøstyrelsen [1].

Til beregningerne er anvendt beregningsprogrammet DANSIM version 7. Maskevidden anvendt ved beregning af flystøjen for starter og landinger var 50 × 50 m.

3. Beregningsforudsætninger for taxikørsel

I henhold til Vejledning fra Miljøstyrelsen [1] skal støj fra taxikørsel beregnes efter samme retningslinjer som støj fra starter og landinger, når taxikørslen foregår i forbindelse med en start eller landing.

De forudsætninger, der er nødvendige for beregning af støjbelastning fra taxikørsel, er:

- De anvendte taxiveje
- Fordelingen af trafikken på de anvendte taxiveje mellem standpladser og baner
- Støjdata for taxikørsel
- Beregningstekniske forudsætninger.

3.1 Taxiveje

Taxivejene er vist sammen med flyvevejene i Figur 9 og Figur 10.

3.2 Fordelingen af trafikken på de anvendte taxiveje

Fordelingen af taxikørsel til/fra de forskellige start og landingsområder bestemmes af flyvevejsfordelingen beskrevet i afsnit 2.3.

3.3 Støjdata for taxikørsel

Der anvendes støjdata fra INM-databasen for en motorstilling svarende til tomgang som anbefalet i [1]. Den i beregningerne anvendte kildehøjde er 2 m.

Kørsel mellem standplads og flyveveje regnes at foregå med en hastighed på 6 knob.

3.4 Beregningstekniske forudsætninger for taxikørsel

Beregningerne er udført i henhold til retningslinjerne i Vejledning fra Miljøstyrelsen [1].

Til beregningerne er anvendt beregningsprogrammet DANSIM version 7. Maskevidden anvendt ved beregning af flystøjen for starter og landinger var 50 × 50 m.



4. Beregningsresultater

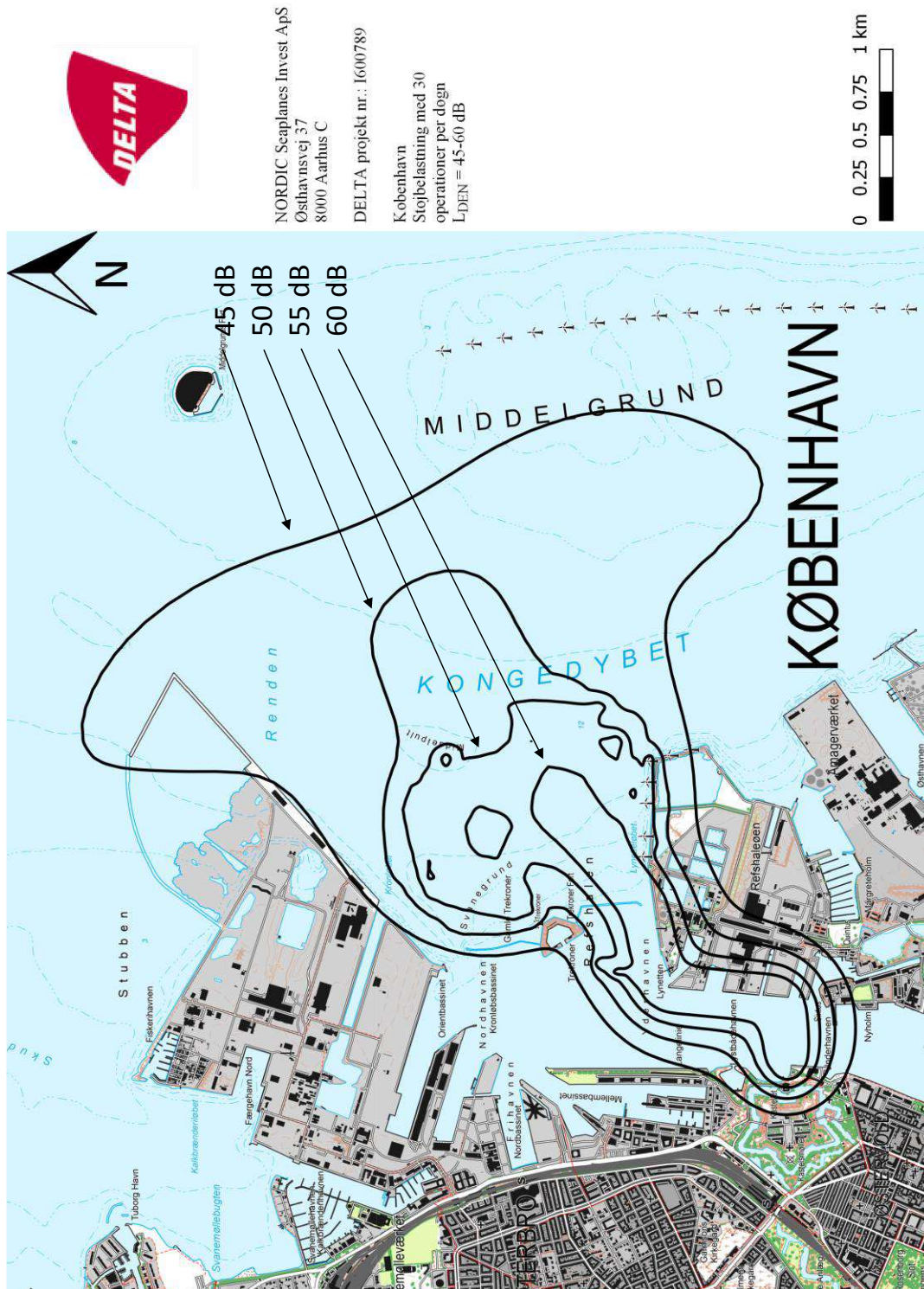
4.1 Støjbelastningen L_{DEN}

På grundlag af beregningsforudsætningerne anført i Afsnit 2 og 3 er støjbelastningen L_{DEN} i forbindelse med starter og landinger for en søflyveplads i hhv. København og Aarhus havne beregnet efter DENL-metoden.

Resultatet af beregningerne er vist på:

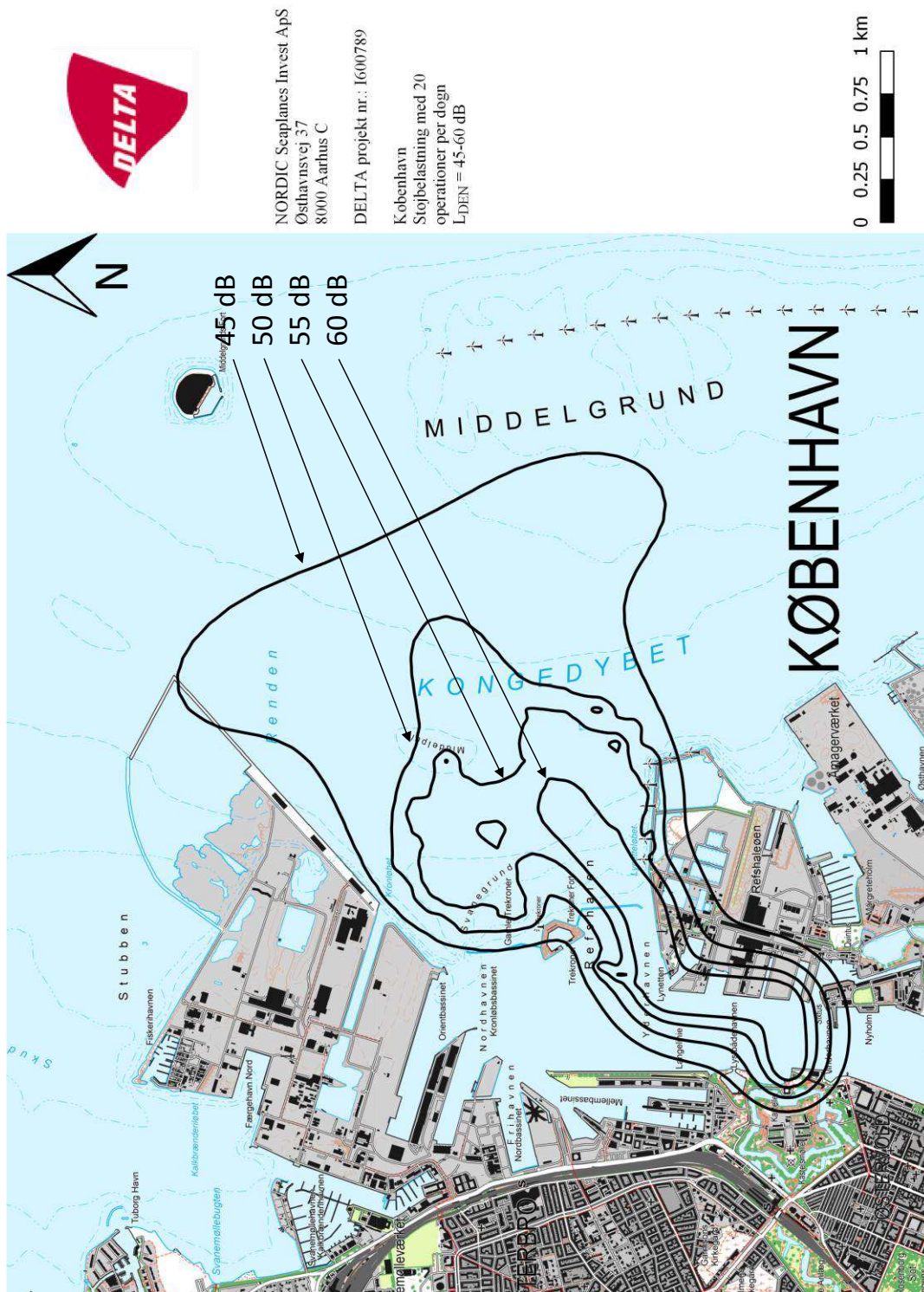
- Figur 1: Støjbelastning L_{DEN} , Københavns Havn, 30 operationer / døgn
- Figur 2: Støjbelastning L_{DEN} , Københavns Havn, 20 operationer / døgn
- Figur 3: Støjbelastning L_{DEN} , Aarhus Havn, 40 operationer / døgn
- Figur 4: Støjbelastning L_{DEN} , Aarhus Havn, 20 operationer / døgn





Figur 1
Støjbelastning fra flytrafik i København Havn med 30 operationer per døgn, $L_{DEN} = 45, 50, 55$ og 60 dB.





Figur 2
Støjbelastning fra flytrafik i København Havn med 20 operationer per døgn, $L_{DEN} = 45, 50, 55$ og 60 dB.





Figur 3
Støjbelastning fra flytrafik i Aarhus Havn med 40 operationer per døgn, $L_{DEN} = 45, 50$ og 55 dB.





Figur 4
Støjbelastning fra flytrafik i Aarhus Havn med 20 operationer per døgn, $L_{DEN} = 45, 50$ og 55 dB.

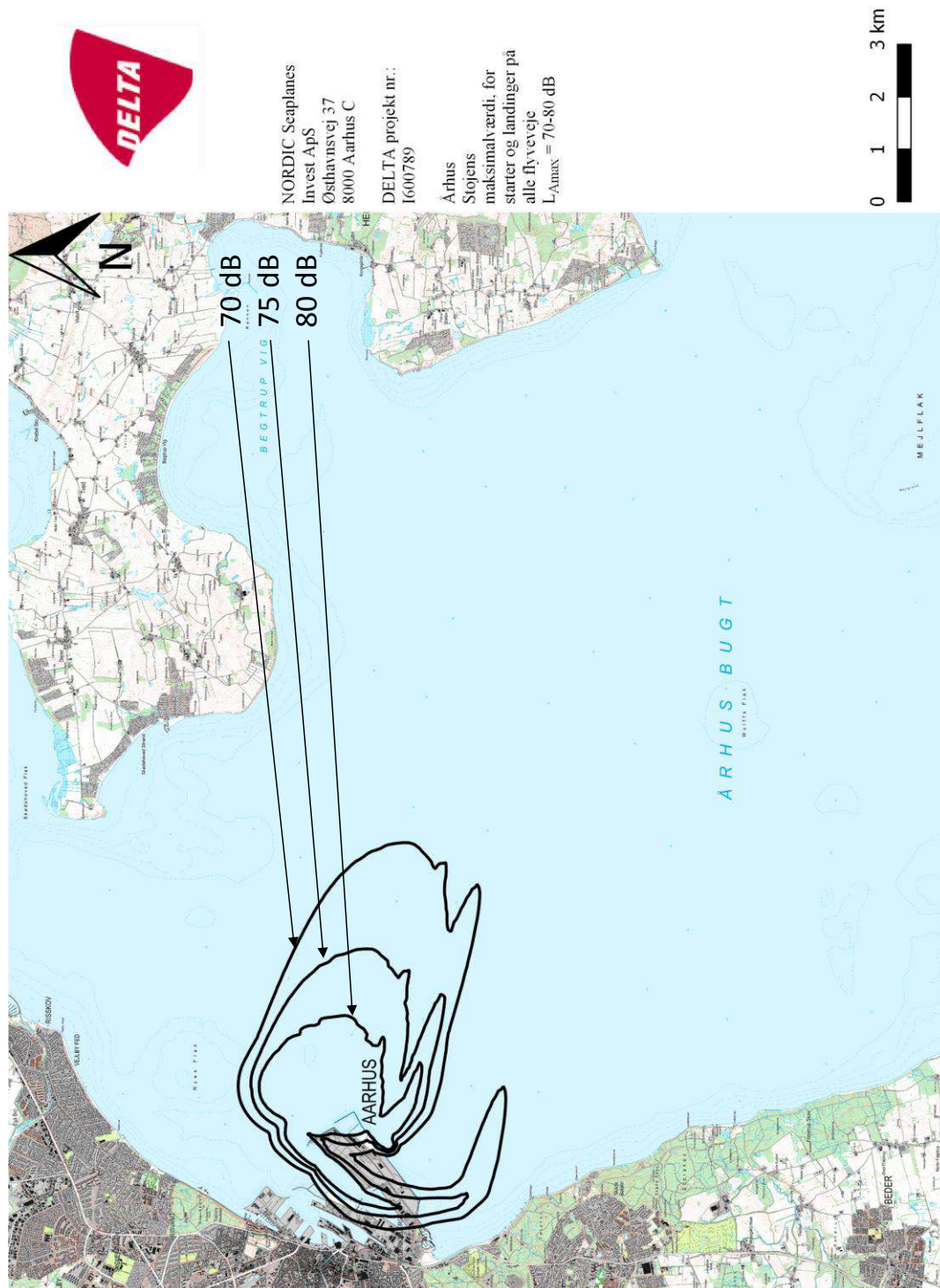
4.2 Natmaksimalværdi L_{Amax} i Aarhus Havn

På grundlag af beregningsforudsætningerne anført i Afsnit 2 og 3 er natmaksimalværdien L_{Amax} fra starter og landinger samt fra taxikørsel i Aarhus Havn beregnet.

Resultatet af beregningen er vist på:

- Figur 5: Støjens natmaksimalværdi fra start og landing på alle flyveveje i Aarhus Havn
- Figur 6: Støjens natmaksimalværdi fra start og landing på de normale flyveveje i Aarhus Havn
- Figur 7: Støjens natmaksimalværdi fra taxi til/fra alle flyveveje i Aarhus Havn
- Figur 8: Støjens natmaksimalværdi fra taxi til/fra de normale flyveveje i Aarhus Havn.





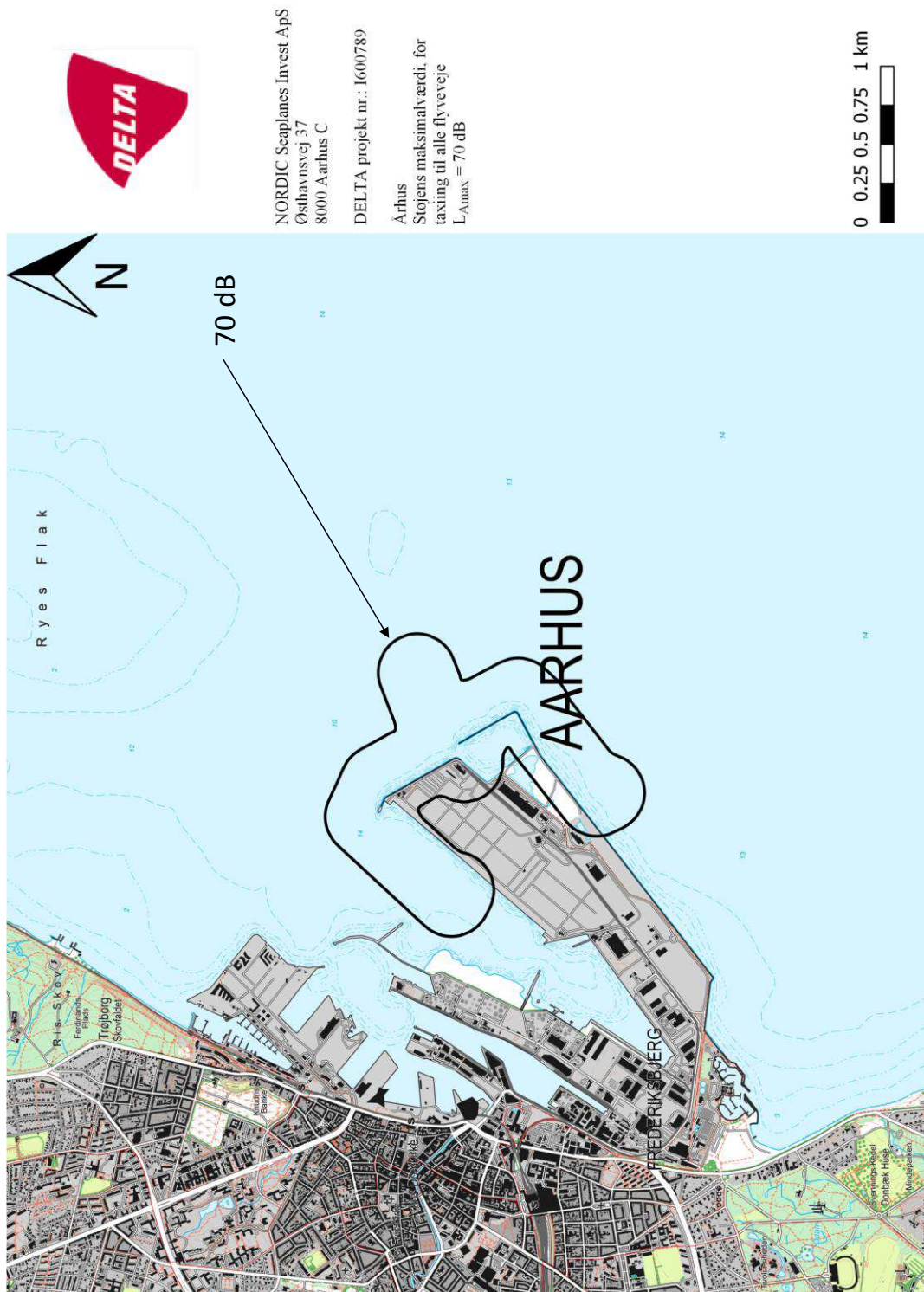
Figur 5
Støjens natmaksimalværdi fra start og landing på alle flyveveje i Aarhus Havn, $L_{Amax} = 70, 75$ og 80 dB.



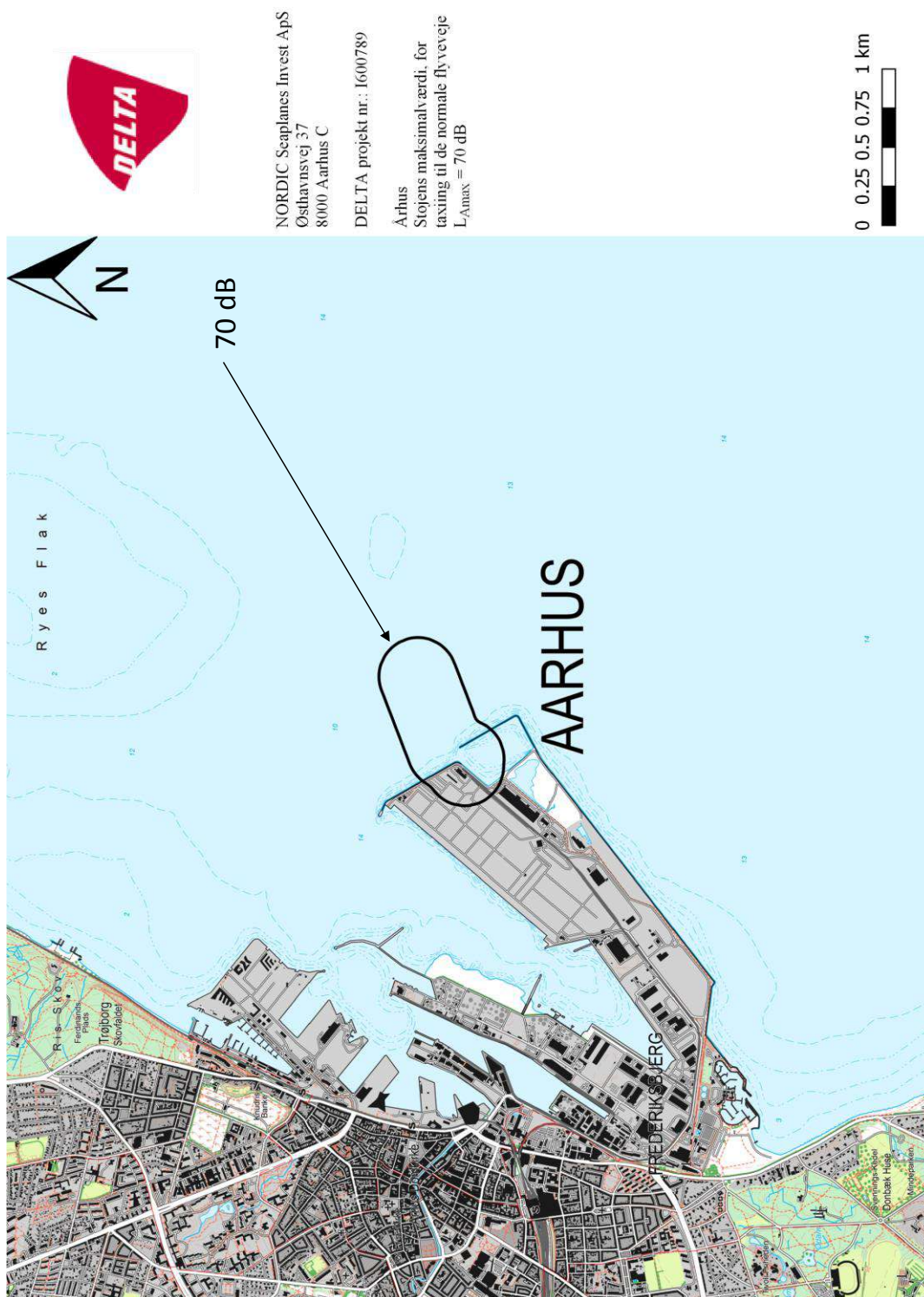


Figur 6
Støjens natmaksimalværdi fra start og landing på de normale flyveveje i Aarhus Havn,
 $L_{Amax} = 70, 75$ og 80 dB.





Figur 7
Støjens natmaksimalværdi fra taxi til/fra alle flyveveje i Aarhus Havn, $L_{Amax} = 70$ dB.



Figur 8
Støjens natmaksimalværdi fra taxi til/fra de normale flyveje i Aarhus Havn, $L_{Amax} = 70$ dB.



4.3 TDENL-værdi

På grundlag af beregningsforudsætninger beskrevet i Afsnit 2 er TDENL-værdien beregnet. Resultatet er vist i Tabel 1. Beregningsgrundlaget for TDENL-værdien er i form af vægtet operationstal og TSEL-værdi. TSEL værdien for DHC6-300 er 159,9 dB.

Trafiksegment	TDENL (dB)
Københavns Hfavn (30 operationer per døgn)	122,9
Københavns Havn (20 operationer per døgn)	121,4
Aarhus Havn (40 operationer per døgn)	126,1
Aarhus Havn (20 operationer per døgn)	123,1

Tabel 1

Beregnet TDENL-værdi for hvert trafiksegment og for den samlede trafik.

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.

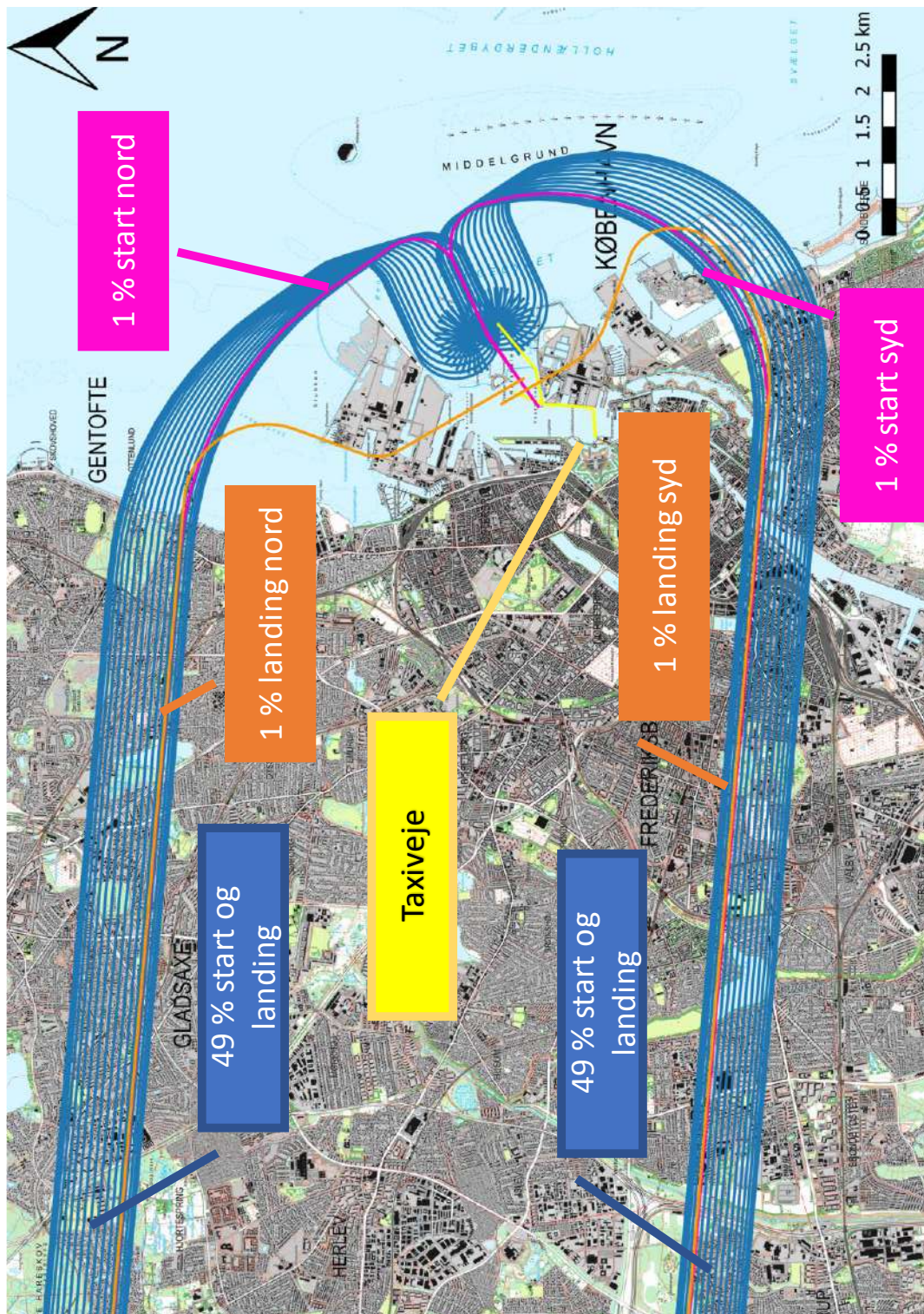
Da DELTA altid anvender beregningsprogrammet DANSIM 7, og da testrapporten altid henviser til de anvendte data i databaser, hidrører den eneste ubestemthed i beregningen fra den anvendte maskevidde i beregningsnetværket, som anvendes til bestemmelse af støjkurverne. Den anvendte maskevidde vælges, så 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.

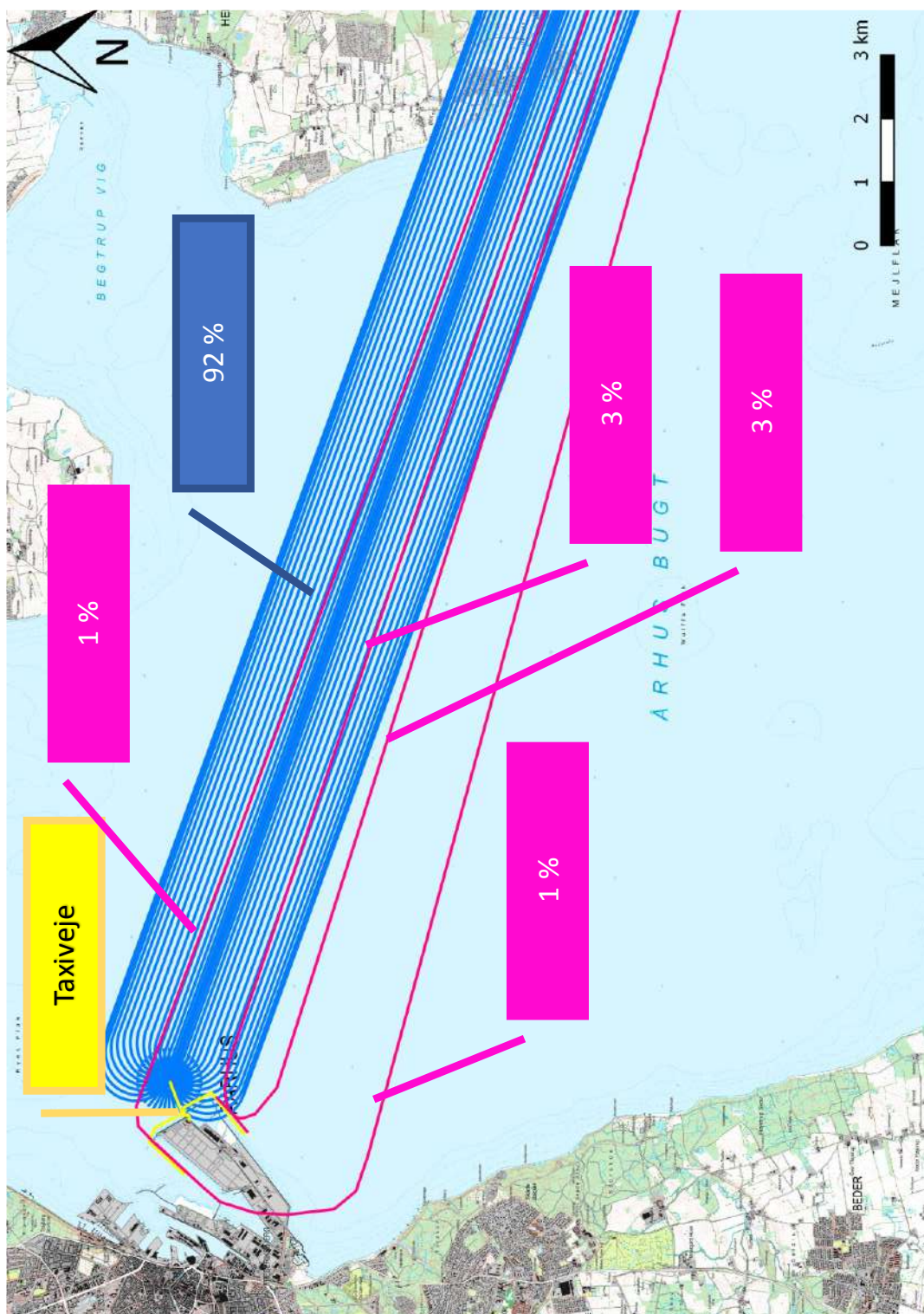
6. Referencer

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

Bilag A – Flyve- og taxiveje



Figur 9
Flyveveje Københavns Havn. (Blå = normale flyveveje, Lyserød = ekstra startflyveveje, Orange = ekstra landingsflyveveje, Gul = taxiveje).



Figur 10
Flyveveje Aarhus Havn. (Blå = normale flyveveje, Lyserød = ekstra flyveveje, Gul = taxi-
veje).



TEKNIK OG MILJØ

Center for Miljø og Energi

Grøndalsvej 1D

8260 Viby J.