



Landzonetilladelse til flyvning med veteranfly fra Flyvestationen

Værløse Flyhistoriske Hangar (VFH), der efterfølgende har ændret navn til Foreningen Hangar 2 (HG2), har søgt om tilladelse til at flyve med veteranfly fra en start- og landingsbane på Flyvestationen. Det ansøgte kræver landzonetilladelse.

Udvalget for byudvikling og bolig har behandlet sagen på udvalgsmøde den 16. januar 2020 og har besluttet at give tilladelse til flyvning på forskellige vilkår.

Furesø Kommune, Natur- og Miljøafdelingen giver hermed landzonetilladelse til, at HG2 kan flyve med veteranfly fra en start- og landingsbane på Flyvestationen, der etableres som en græsbane på matr. nr. 5a Bringe By, Værløse. Tilladelsen tidsbegrænses til 2 år. Tilladelsen meddeles efter planlovens¹ § 35, stk. 1, på følgende vilkår:

Generelt:

1. Start- og landingsbanen må kun anvendes af veteranfly, hvor piloten er medlem af HG2, og hvor flyet har fast tilknytning til Hangar 2.
2. Start- og landingsbanen må kun anvendes af veteranfly af følgende flytyper: *Chipmunk, KZ II, KZ III, KZ VII og Piper Cup.*

Indretning af start- og landingsbane:

3. Start- og landingsbanen skal etableres som en græsbane nordvest for Hangar 2 på Sletten i overensstemmelse med ansøgningen og med en størrelse på maksimalt 20 x 500 m. Se kortbilag 1 med placering af græsbanen.
4. Start og landing må kun foregå fra græsbanen.
5. Den del af start- og landingsbanen, der er omfattet af naturbeskyttelseslovens² § 3 som overdrev, jf. kortbilag 2, må maksimalt slås to gange om året inden for perioden juni – september. Det afslåede materiale skal fjernes fra arealet.
6. Der skal være offentlig adgang til start- og landingsbanen, og der må ikke permanent placeres skilte, flag eller lignende ved/på banen eller ske indhegning af banen.

Dato: 07-04-2020
Sags nr.: 18/13642
Dok.nr.: 35795/20

Furesø Kommune

Center for By og Miljø
Natur- og Miljøafdelingen
Tlf.: 7235 4000

Telefon åbningstider:
Mandag-fredag kl. 10-14
Torsdag kl. 10-17

Skriv til os via Digital Post fra
borger.dk og virk.dk

www.furesoe.dk

¹ LBK nr. 287 af 16. april 2018 af lov om planlægning med senere ændringer

² LBK nr. 240 af 13. marts 2019 af lov om naturbeskyttelse

7. Der må ikke etableres lys på start- og landingsbanen.

Flyvetid og anvendelse:

8. Start- og landingsbanen må anvendes til maksimalt 400 operationer om året, med maksimalt 70 operationer om måneden.
9. Start- og landingsbanen må benyttes til start og landing i tidsrummet
 - hverdage kl. 7.00-20.00
 - lørdage, søndage og helligdage kl. 10.00-17.00
10. På hverdage må maksimalt 7 af de 70 operationer om måneden foregå i aftenperioden i tidsrummet kl. 19.00-20.00.

Sikkerhed og taxi-kørsel:

11. Veteranflyenes motor må først tændes, når flyene har nået den østligste af de fire helikopterplatforme, der ligger ud for Hangar 2. Se kortbilag 3.
12. Taxikørsel med motoren tændt må kun foregå mellem den østligste af de fire helikopterplatforme og start- og landingsbanen, og med en hastighed på maksimalt 10 km/timen. Se kortbilag 3.
13. Der skal være minimum én vagt på jorden ved start og landing.
14. Vagten på jorden og piloten skal være i kontakt via radio, telefon eller lignende.
15. Start og landing må ikke påbegyndes, hvis der opholder sig mennesker eller dyr på start- og landingsbanen eller i umiddelbar nærhed heraf.

Støj:

16. Sikkerhedsprocedure, hvor blandt andet flyenes motor testes, må kun foretages på start- og landingsbanen lige inden start.
17. Flyveaktiviteterne skal overholde de til enhver tid gældende vejledende grænseværdier for støj fra flyvning, som medfører væsentlige støjulemper for omgivelserne, pt. Miljøstyrelsens vejledning nr. 5/1994 om *Støj fra flyvepladser*. Dette gælder også i forhold til offentligt tilgængelige rekreative områder, herunder de øvrige dele af Flyvestationen. Grænseværdierne for støj til rekreative områder kan dog overskrides inden for start- og landingsbanen på 20 x 500 m og i en afstand af maksimalt ca. 55 m fra banen.
18. Flyveaktiviteterne skal desuden opfylde de beregningsforudsætninger, der er lagt til grund for støjberegningerne i støjrapporten³, herunder om banebenyttelse og baneretning.

Egenkontrol og rapportering:

19. HG2 skal føre logbog eller lignende. Heraf skal som minimum fremgå oplysninger om fly og pilot, om der er tale om en start eller en landing, hvil-

³ Rapport: DANAK 100/2373, sags nr.: 117-36804, dateret 5. april 2018



ken baneretning, der er anvendt, og tidspunktet for start eller landing. Data skal gemmes i minimum et år.

20. HG2 skal indgå en pilotaftale med de piloter, der skal benytte start- og landingsbanen.
21. Oplysninger fra logbog eller lignende samt pilotaftaler skal på Furesø Kommunes foranledning udleveres.

Arrangementer:

22. Som en del af formidlingsaktiviteterne i Hangar 2 må HG2 afholde op til to arrangementer (stævner, træf og lignende) om året af én dags varighed, der har til formål at understøtte de flyhistoriske aktiviteter i Hangar 2.
23. Ved de to arrangementer på start- og landingsbanen anvendes af veteranfly og piloter, der ikke hhv. har fast tilknytning til Hangar 2 og er medlem af HG2.
24. Antallet af operationer ved de to formidlingsarrangementer skal være indeholdt i det antal operationer, der er tilladt, jf. vilkår 8, og aktiviteterne ved de to arrangementer skal derudover overholde vilkår 4, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17 og 19.
25. De to formidlingsarrangementer skal anmeldes til Furesø Kommune senest 2 måneder før afholdelse.

Yderligere bemærkninger til tilladelsen

Udvalget for byudvikling og bolig har besluttet, at der skal nedsættes et dialogforum, hvor kommunen i samarbejde med HG2 og naboer kan have en løbende dialog og gennemføre en evaluering af flyveaktiviteterne efter et år. Kommunen vil igangsætte arbejdet med at facilitere og nedsætte dialogforummet, når tilladelsen må udnyttes.

Udvalget har også besluttet, at HG2 løbende og i videst muligt omfang skal kommunikere om deres aktiviteter, og at planlagte aktiviteter skal annonceres på en hjemmeside.

Kommunen anbefaler, at HG2 anvender en hjemmeside eller lignende til at kommunikere om flyveaktiviteter, herunder om starter og landinger samt om de fly med fast tilknytning til Hangar 2, der må benytte græsbanen til flyvning. Kommunen foreslår også, at det fremtidige dialogforum anvendes til at kommunikere om foreningens aktiviteter.

På baggrund af udvalgets beslutning om, at planlagte aktiviteter skal annonceres på en hjemmeside, stiller kommunen vilkår om, at de to årlige tilladte arrangementer skal anmeldes til kommunen senest to måneder før afholdelse. Kommunen vil herefter foranledige, at arrangementet annonceres på kommunens hjem-

meside. Kommunen anbefaler, at foreningen også annoncerer arrangementerne på egen hjemmeside eller lignende.

Endelig har udvalget besluttet, at der skal udvise særligt hensyn i forhold til Filmstationens arbejde. Kommunen anbefaler, at HG2 oplyser Filmstationen om særlige perioder – f.eks. i forbindelse med et arrangement – hvor der er øget flyveaktiviteter. Filmstationen anbefales desuden at indgå i dialog med foreningen, hvis der er tidsrum, hvor f.eks. særlige produktioner vil blive væsentligt generet af flyveaktiviteter, således at foreningen kan tage hensyn hertil.

Kommunen henstiller desuden til, at de tilladte flyvninger med veteranfly ikke bidrager til øget støjbelastning af området som følge af unødvendige overflyvninger af Flyvestationen. Kommunen henviser til, at HG2 har oplyst, at der ikke vil foregå turflyvning, rundflyvning eller lignende, og at alle veteranfly primært vil have til formål at forlade området.

Øvrige tilladelser og dispensationer

Kommunen har dags dato truffet afgørelse om, at de ansøgte aktiviteter ikke er omfattet af krav om miljøvurdering (VVM-screening). Sags nr.: 19/13873.

Kommunen har dags dato også truffet afgørelse om, at de ansøgte aktiviteter med 400 operationer om året og maksimalt 70 operationer om måneden ikke er godkendelsespligtig (ikke krav om miljøgodkendelse). Sags nr.: 19/5447.

Kommunen bemærker derudover, at flyvning med veteranfly reguleres af Bestemmelser for Civil Luftfart (BL), og at start- og landingsbanen skal anmeldes til Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen (TBST)⁴, der er myndighed for den civile luftfart i Danmark. Kommunens myndighedsgodkendelser/tilladelser kan derfor ikke udnyttes, førend TBST har registreret flyvepladsen. TBST kan i forbindelse med en eventuel registrering af pladsen stille særlige vilkår af hensyn til blandt andet flysikkerheden. TBST har oplyst, at styrelsen i forbindelse med behandlingen af anmeldelsen af pladsen vil vurdere, om kommunens vilkår til sikring af personer, der opholder sig på det offentlige tilgængelige område, er tilstrækkelige. Derudover vil TBST også se på flysikkerheden i forhold til para- og hanglideraktiviteterne samt modelflyveklubben. TBST har videre oplyst, at hvis vurderingerne afstedkommer særlige krav, vil disse blive indføjjet som vilkår i forbindelse med en eventuel registrering af pladsen. TBST har også mulighed for at give afslag på at registrere pladsen, hvis styrelsen vurderer, at pladsen vil kompromittere flysikkerheden.

⁴ Anmeldelse sker i overensstemmelse med reglerne i BL 3-7, 2. udgave af 24. november 2009, Bestemmelser om anmeldelse, registrering og afmelding af private flyvepladser



Baggrund

Værløse Flyhistoriske Hangar (VFH), der efterfølgende har skiftet navn til *Foreningen Hangar 2* (HG2), har søgt om tilladelse til at etablere en græsbane på 20 x 500 m på matr. nr. 5a Bringes By, Værløse på den tidligere Flyvestation Værløse (Flyvestationen). Græsbanen skal anvendes til start og landing for veteranfly med maksimalt 400 operationer om året og maksimalt 70 operationer om måneden. Naturstyrelsen (NST), der ejer arealet, har givet foreningen fuldmagt til at søge om aktiviteterne.

Hangar 2:

Hangar 2 ligger på Flyvestationen, hvor den danner rammerne om forskellige flyhistoriske aktiviteter. *Foreningen Hangar 2* (HG2) blev stiftet i 2016 (dengang under navnet *Værløse Flyhistoriske Hangar*) med det formål at skabe et samlingssted for historien omkring Flyvestationen. Blandt andet arbejder foreningen sammen med de tilsluttende foreninger og Furesø Museer på at lave et formidlingscenter for Flyvestationens historie. En af de tilsluttende foreninger i Hangar 2 er *Flyhistorisk Forening Flyvestation Værløse* (Pensionistforeningen), der nu har overtaget navnet *Værløse Flyhistorisk Hangar*.

Som en del af formidlingscentret i Hangar 2 står *Værløse Flyhistorisk Hangar* (Pensionistforeningen) for at udstille museums- og veteranfly, ligesom der er værksted til restaurering af flyene. Der er tale om tidligere militære fly, der stilles til rådighed af Flyvevåbnet. Disse fly er ikke og vil ikke blive gjort flyvedygtige.

Som led i formidlingen af det levende værksted ønsker HG2 at tilknytte et antal flyvedygtige fly til Hangar 2, der kan flyve fra Flyvestationen. Der er udelukkende tale om fly, der tidligere har gjort tjeneste i Flyvevåbnet og om flytyper, der har fløjet fra den tidligere Flyvestation Værløse. Det begrænser sig til fly af typerne *Chipmunk*, *KZ II*, *KZ III*, *KZ VII* og *Piper Cup*, der efter deres tid i Flyvevåbnet er solgt til privatpersoner. Der er tale om lette fly, der har en egenvægt på mellem ca. 425 og 650 kg. Størstedelen af operationerne (70 %) forventes at ske med forskellige fly af typen *Chipmunk*. Hangar 2 forventes at blive hjemsted for et begrænset antal flyvedygtige fly, idet faciliteterne i hangaren er begrænsede og i væsentligste omfang anvendes til værksted og udstillingsfly.

Start- og landingsbane:

Start- og landingsbanen på 20 x 500 m skal etableres som græsbane, der klippes hver 14 dag/3. uge.

HG2 har allerede etableret græsbanen og foretaget klipning af banen efter aftale med NST. Banen ligger i den sydlige del af Sletten – mellem den store asfalte-



rede start- og landingsbane og Hangar 2. I forbindelse med etableringen har for-
eningen foretaget jordbehandling med blandt andet tromling og udsået speciel
græsblanding. Jordbehandling med tromling m.m. er sket på det areal, der udgør
den østlige del af banen (ca. 20 x 350 m). Den vestlige del af banen er alene
klippet.

Græsbanen er østvestgående, idet den herskende vindretning i Danmark er vest-
lig. Med en østvestgående bane vil start og landing kunne ske uden at overflyve
boligområderne nord og syd for Flyvestationens åbne slette.

En start foregår ved, at veteranflyet manuelt trækkes/skubbes (uden motoren
tændt) fra Hangar 2 til den østligste af de fire helikopterplatforme ud for Hangar
2. Her tændes motoren, og flyet kører/triller med laveste omdrejning på motoren
ud til græsbanen – og afhængig af vindretningen den rigtige baneende. Herefter
foretages en sikkerhedsprocedure med test af motor, hvor motoren ”køres op” i
omdrejninger. Også tændingssystem, brændstofførsel m.m. prøves. Sikker-
hedsproceduren tager få sekunder og foretages med flyets næse mod vindret-
ningen. Eftersom en start sker op mod vinden, forventes ca. 70 % af motorprøv-
ningerne ved de 200 starter at foregå i den østlige ende af banen.

Ankomne fly vil efter landing køre/trille – med laveste omdrejning på motoren
– frem til den østlige helikopterplatform, hvorfra flyet manuelt (uden motoren
tændt) trækkes/skubbes til Hangar 2.

Flyveaktiviteter:

De ansøgte 400 operationer (200 flyvninger) om året svarer til 200 starter og
200 landinger, med maksimalt 70 operationer (35 flyvninger) om måneden. Der
er ansøgt om at kunne flyve i tidsrummet 7.00-22.00 alle dage.

Størstedelen (ca. 270) af operationerne forventes at foregå i månederne juni, ju-
li, august og september. Resten forventes fordelt over årets øvrige måneder. Der
flyves ikke i vintermånederne (december, januar og februar).

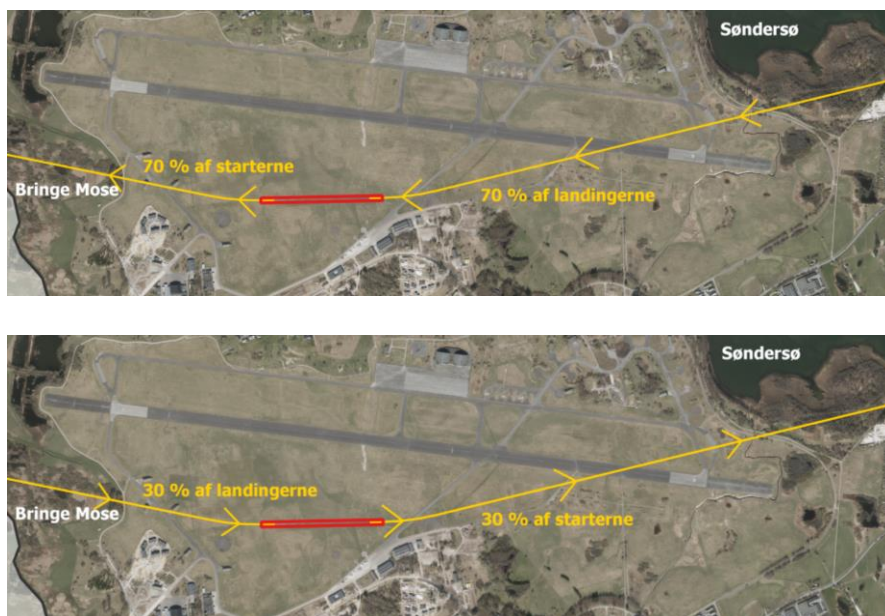
Veteranflyene er kun udstyret til at flyve efter visuelflyveregler (VFR-
flyvning).⁵ Det betyder, at flyene kun flyver i de lyse timer, idet flyene ikke er
udstyret til at flyve i mørke. Ifølge HG2 flyves der primært under vejrforhold
med god sigtbarhed og med begrænset vind. Da alle fly er i privateje, forventes
der primært at blive fløjet i timerne udenfor arbejdstid.

⁵ Reglerne om VFR-flyvning fremgår af BL 7-1, 16. udgave af 27. september 2017, Bestemmelser om
luftrafikregler

Det vil ikke være muligt for fly udefra at benytte græsbanen. Flyvningerne vil ikke omfatte nogen form for øvelseslandinger på banen, ligesom der ikke vil foregå turflyvning, rundflyvning eller lignende. Alle flyvninger vil primært have til formål at forlade området.

Flyveveje:

Starter og landinger sker op mod vinden. Som følge af den herskende vindretning forventes 70 % af starter og landinger at ske i vestlig retning. De øvrige 30 % forventes at ske i østlig retning. Med 200 starter og 200 landinger om året betyder det, at 140 udflyvninger og 60 anflynninger sker over Bringe Mose. 60 udflyvninger og 140 anflynninger vil ske tæt forbi Søndersø. Se figur 1 nedenfor.



Figur 1: Viser fordelingen af starter og landinger i vestlig og østlig retning som følge af, at den herskende vind i Danmark kommer fra vest.

Piloten forventer ved start (udflyvning) at foretager en mindre korrektion mod nord. Samme korrektion forventes at ske ved anflynning. Formålet er, at ud- og anflynning sker så langt væk fra boligbebyggelse som muligt.

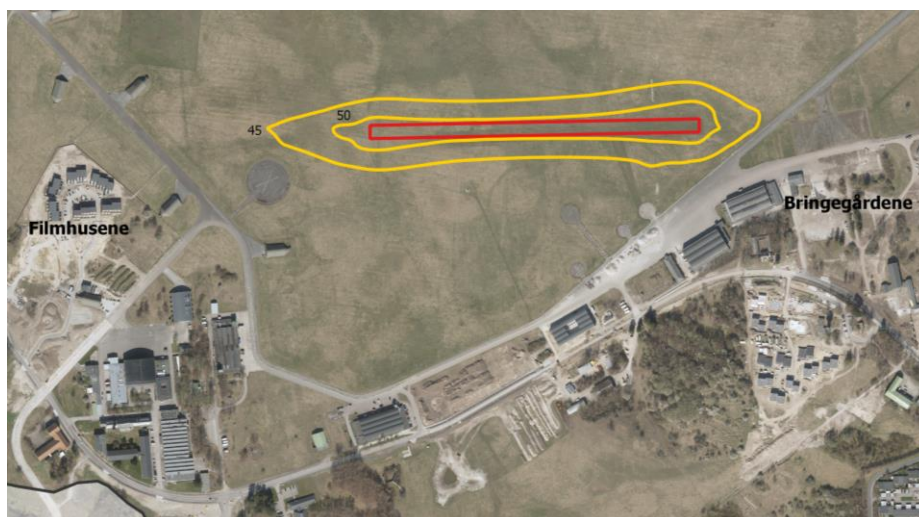
På Flyvestationen (nord og syd for Sletten) er der gennem de seneste år opført nye boliger, ligesom der er planlagt for nye boligområder. De to boligområder tættest på græsbanen er Filmhusene mod sydvest og Bringegårdene mod sydøst. Når veteranflyene efter start passerer Filmhusene, sker det i en afstand af ca. 120 m (horisontalt). Når veteranflyene efter start passerer Bringegårdene, sker det i en afstand af ca. 70 m (horisontalt).

Støjrapport:

HG2 har fået udarbejdet en støjrapport⁶ af firmaet DELTA⁷. Blandt andet redegør rapporten for støjbelastningen i boligområderne.

I rapporten er støjbelastningen beregnet for fire scenarier efter metoden i Miljøstyrelsens vejledning nr. 5/1994⁸. Det relevante scenarie, med de ansøgte 400 operationer om året med op til 70 operationer om måneden, er scenarie 3.

Støjrapportens beregninger viser, at flyvningerne overholder Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier for støj til nærmeste boligområder⁹ (opholdsarealer) både i dagtimerne og aften timerne, samt lørdage, søndage og helligdage. Se figur 2 nedenfor.



Figur 2: Viser støjbelastningen omkring græsbanen ved starter, landinger samt taxikørsel ved 400 operationer om året. Støjbelastningen ses ved en gul 45 og 50 dB-linje.

Støjrapportens beregninger bygger på forskellige forudsætninger, herunder om den procentvise fordeling af antal operationer fordelt på flytyper, der er forudsat at flyve med, om fordeling af flyvningerne i dag- og aftenperioden, om den procentvise fordeling af antallet af operationer fordelt på baneretning (vestlig eller

⁶ Rapport: DANAK 100/2373, sags nr.: 117-36804, dateret 5. april 2018

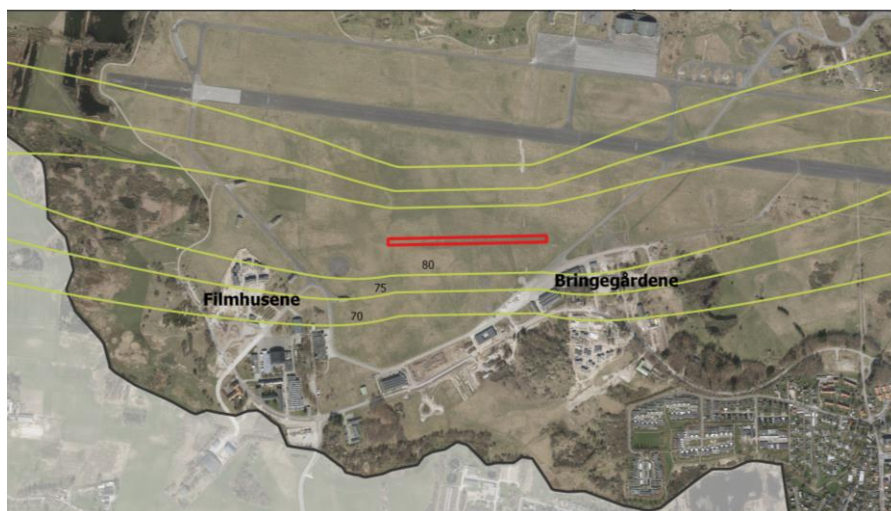
⁷ DELTA fremgår af Miljøstyrelsens liste over laboratorier, der er godkendt til at udføre "Miljømålinger – Ekstern støj"

⁸ Miljøstyrelsens Vejledning nr. 5/1994 om *Støj fra flyvepladser*

⁹ Miljøstyrelsens Vejledning nr. 5/1994 om *Støj fra flyvepladser*, hvor grænseværdien for støjbelastningen for "Boligområder og støjfølsomme bygninger til offentlige formål (skoler, hospitaler, plejehjem o.l.)" er 45 dB, for "Almenflyvepladser"

østlig retning), om flyveveje, om støjdata og flyveprofiler for flytyperne, og om taxikørsel mellem banen og helikopterplatformen.

På baggrund af mange bekymringer fra omboende om støj i boligområderne har kommunen bedt DELTA om at lave en supplerende beregning, der viser den maksimale støjbelastning i boligområderne under start og landing. Den supplerende beregning viser, at Filmhusene sydvest for græsbanen og Bringegårdene sydøst for banen vil opleve en maksimal støjbelastning på ca. 80 dB ved start og landing. Se figur 3 nedenfor.



Figur 3: Viser den maksimale støjbelastning omkring græsbanen ved starter, landinger samt taxikørsel. Den maksimale støjbelastning ses ved en grøn 70, 75 og 80 dB-linje.

HG2 har redegjort for, at flyene er udstyret med motorer med en effekt på mellem 90 og 145 hk, hvilket kan sammenlignes med effekten i en mellemstor familiebil. I forhold til landinger har foreningen redegjort for, at et fly, der lander, har motoren i tomgang, og derfor støjmæssigt ikke vil genere mere end en almindelig personbil.

I forhold til de 200 starter har HG2 redegjort for, at fra det tidspunkt, hvor et fly under start påbegynder sit startløb, og indtil det ikke kan høres mere, går der typisk ikke mere end ét minut, hvilket svarer til lidt under 3,5 time på et år.

For så vidt angår støj i det rekreative område, som Flyvestationen er, viser støjrapporten, at Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier for støj til rekreative områder uden overnatning¹⁰ overskrides på selve den ansøgte græsbane og i en

¹⁰ Miljøstyrelsens Vejledning nr. 5/1994 om *Støj fra flyvepladser*, hvor grænseværdien for støjbelastningen for "Andre rekreative områder uden overnatning" er 50 dB, for "Almenflyvepladser"

afstand af maksimalt 55 m fra banen. Det svarer til et samlet areal på ca. 23.000 m². Se figur 4 nedenfor.



Figur 4: Det grønskraverede areal udgør det område, hvor Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier for støj til rekreative områder (50 dB), er overskredet.

Sikkerhed:

HG2 har oplyst, at der vil blive ført logbog, og at der vil blive udarbejdet en pilotaftale, som piloten skal tiltræde, inden banen kan benyttes. Der vil også blive udarbejdet en komplet sikkerheds- og brugerhåndbog, der beskriver alle procedurer ved brug af pladsen samt anvisning af diverse relevant sikkerhedsudstyr.

Ved enhver start og landing på græsbanen vil piloten sikre sig, at banen er fri og uden hindringer. Ifølge HG2 har piloten det bedste udsyn over banen, og ingen pilot vil påbegynde et startforløb eller forsøge at foretage en landing, hvis der befinder sig mennesker eller dyr på banen.

Som tidligere anført reguleres flyvning med veteranfly af Bestemmelser for Civil Luftfart (BL), hvor Trafik- Bygge- og Boligstyrelsen er myndighed. Her er blandt andet fastsat regler om vedligeholdelse af luftfartøjer¹¹. Der er også bestemmelser om luftdygtighedsbevis og flyvetilladelse samt certificeringskrav og udstyrskrav¹². Der er også regler om uddannelse og helbredsundersøgelse af pi-

¹¹ BL 1-3, 1. udgave af 2. juli 2012, Bestemmelser om vedligeholdelse af luftfartøjer (Bilag II luftfartøjer)

¹² BL 1-12, 5. udgave af 23. juni 2011, Bestemmelser om luftdygtighedsbevis og flyvetilladelse samt certificeringskrav og udstyrskrav



loterne og krav om, at der tegnes ansvarsforsikring på luftfartøjer¹³. Der er også bestemmelser vedrørende afholdelse af arrangementer¹⁴

Brændstof:

Der vil ikke blive opbevaret brændstof eller være nogen form for brændstofanlæg på Flyvestationen eller i Hangar 2 i forbindelse med veteranflyvning. De flyvedygtige fly, der tilknyttes Hangar 2, vil blive tanket andre steder.

Plangrundlag, området m.v.

Græsbanen ligger på Flyvestationen i landzone. Hangar 2 ligger i byzone og inden for *Lokalplan 121, Sydlejren på den tidligere Flyvestation Værløse*.

Flyvestationen er gået fra at være et lukket militært område til i efteråret 2012 at blive åbnet for offentligheden. Området anvendes til rekreative og naturmæssige formål. Området er kendetegnet ved den store åbne slette samt bygninger og anlæg, herunder især den store asfalterede start- og landingsbane, der knytter sig til områdets tidligere anvendelse som militær flyvestation. Hele Flyvestationen udgør en enestående og vigtig fortælling om militærhistorien i Danmark. Flyvestationen fremstår desuden uforstyrret af nyere anlæg og som et særligt rigt oplevelseslandskab.

Flyvestationen ligger i ydre grøn kile, jf. fingerplanen¹⁵. Ifølge fingerplanens kilebestemmelser skal de ydre kiler forbeholdes overvejende almen ikke bymæssige friluftsanvendelser.

Flyvestationen er desuden omfattet af det særlige landsplandirektiv for Flyvestationen¹⁶, hvori fingerplanens generelle bestemmelser for ydre kiler er gengivet. Derudover fastsættes særlige regler med henblik på at sikre de særlige værdier på Flyvestationen: Slettens åbne karakter, stilheden og helheden i landskabsoplevelsen. Den åbne landskabelige karakter på Sletten skal fastholdes, der må ikke etableres støjende friluftsanlæg, og området skal holdes åbent og tilgængeligt for offentligheden. Af bemærkningerne til landsplandirektivet fremgår, at der ikke må etableres støjende friluftaktiviteter, der kræver miljøgodkendelse.

¹³ LBK nr. 1149 af 13. oktober 2017, Bekendtgørelse af Lov om luftfart

¹⁴ BL 5-3, 4. udgave af 31. januar 1990, Bestemmelser om civile flyveopvisninger med senere ændringer

¹⁵ Fingerplan 2019 - Landsplandirektiv for hovedstadsområdets planlægning, Erhvervsministeriet 2019

¹⁶ Landsplandirektiv om afgrænsning og ramme for anvendelse af den grønne kile gennem Flyvestation Værløse, Miljøministeriet 2009



Bestemmelserne i landsplandirektivet for Flyvestationen er sammen med fingerplanens kilebestemmelser videreført i rammebestemmelserne i kommuneplanen¹⁷. Græsbanen ligger inden for rammeområde nr. 16F3, *Friluftsområde omkring landingsbanen*, der anvendes til rekreative formål, aktivitetslandskab. Området forbeholdes almen ikke-bymæssige og ikke-støjende friluftsanvendelse.

Sletten på Flyvestationen er i kommuneplanen udpeget som *værdifuldt landskab, større sammenhængende landskab og kulturmiljø*.

Det nærmeste Natura 2000-område er N139 *Øvre Mølleådal, Furesø og Frederiksdal Skov*, og omfatter Habitatområde H123 samt Fuglebeskyttelsesområde F109. Græsbanen ligger ca. 3,3 km fra fuglebeskyttelsesområdet mod nord samt ca. 1,6 km fra habitatområdet mod sydøst.

På Sletten er flere overdrevsarealer, der er omfattet af naturbeskyttelseslovens § 3, og ca. 100 m af græsbanen, der er på i alt 500 m, berører ifølge kortopmåling et overdrev beskyttet efter naturbeskyttelseslovens § 3.

Som tidligere anført har HG2 allerede etableret græsbanen til start og landing. Jordbehandling med blandt andet tromling er sket på det areal, der udgør den østlige del af græsbanen (ca. 20 x 350 m), og som ligger uden for det § 3-beskyttede overdrev. Den del af græsbanen, der ligger inden for det § 3 beskyttede overdrev, er alene klippet.

I kommuneplanen og i Fredningsnævnet for Københavns afgørelse af 25. april 2019 om fredning af *Præstesø, Laanshøj og del af Søndersø* er angivet en ”stillezone” i den vestlige ende af Søndersø, som veteranflyene passerer. I stillezonen er kano- og kajaksejllads ikke tilladt. Udpegningen er et udtryk for, at der ikke må foregå aktiviteter på vandfladen, modsat den østlige ende af søen, der er udlagt til ”aktivitetszone”.

Høring

Ansøgningen har været sendt i naboorientering/-høring i perioden fra den 27. september 2018 til den 18. oktober 2018 i overensstemmelse med planlovens landzonebestemmelser. Høringskredsen er udvidet ud over det lovbestemte, således at alle naboer inden for en afstand af 1 km fra græsbanen er blevet hørt.

I juni 2019 har der været afholdt et borgermøde om sagen. Efter borgermødet blev der givet mulighed for at fremsende supplerende høringssvar.

¹⁷ Furesø Kommuneplan 2017



Der er modtaget i alt 122 høringsvar i forbindelse med de to høringer. Hovedparten af de omboende ønsker ikke, at der gives tilladelse til det ansøgte og bekymrer sig primært om øgede støjgener og om sikkerhed. Derudover handler høringsvarene om områdets planlægning (herunder offentlighedens adgang), miljølovgivning, dyreliv og natur samt miljø- og klimahensyn.

Kommunen har gennemgået alle høringsvarene, som også blev forelagt udvalget for byudvikling og bolig forud for udvalgsbehandlingen i januar 2020.

Høringsvarene har blandt andet betyde, at der er stillet vilkår, der begrænser det tidsrum græsbanen må benyttes til flyvning. Desuden er tilladelsen i første omgang gjort tidsbegrænset til to år, således at erfaringer fra flyveaktiviteterne og et dialogforum kan inddrages i den fremtidige sagsbehandling.

Begrundelse for afgørelsen

Kommunen vurderer indledningsvis, at flyvning i det ansøgte omfang (400 operationer om året) er en ændret anvendelse af ubebyggede arealer, der kræver landzonetilladelse efter planlovens § 35, stk. 1.

Landzonetilladelse er givet, da det ansøgte ikke vurderes at stride mod de bestemmelser og hensyn, der skal varetages gennem administrationen af planlovens landzonebestemmelser, herunder nabohensyn, miljøhensyn og hensynet til natur og landskab.

Landskab, offentlighedens adgang og kultur:

Kommunen finder, at flyvning med veteranfly i begrænset omfang kan ske uden at påvirke det omgivende landskab eller oplevelsen af Slettens åbne karakter negativt. Kommunen finder også, at flyveaktiviteterne kan foregå på Flyvestationen i samspil med områdets øvrige anvendelser og de aktiviteter, der ellers foregår i området.

Der lægges blandt andet vægt på Flyvestationens størrelse, der giver mulighed for flersidig anvendelse, og at græsbanen etableres inden for rammeområde nr. 16F3, hvor anvendelsen blandt andet er aktivitetslandskab. Det indgår i vurderingen, at de ansøgte flyveaktiviteter stiller begrænset krav til ændringer i det fysiske miljø, idet der alene etableres en græsbane med klippet græs. Der etableres ikke anlæg eller opføres bygninger.

Flyvestationen er offentlig tilgængelig og anvendes af både lokale og regionale borgere til forskellige aktiviteter. Det vil være i strid med områdets planlæg-



ning, hvis der gives tilladelse til aktiviteter, der i væsentligt omfang forhindrer eller begrænser den offentlige adgang.

Af hensyn til at fastholde Slettens åbne karakter og offentlighedens adgang stilles der vilkår om, at der ikke må ske hegning. Af hensyn til Slettens åbne karakter og områdets betydning som oplevelseslandskab, der er uforstyrret af nyere anlæg, stilles der vilkår om, at der ikke permanent må placeres skilte, flag eller lignende på/ved banen.

Kommunen finder også, at flyvning med veteranfly fra Flyvestationen i begrænset omfang er med til at understøtte den kulturhistoriske fortælling om Flyvestationen som et tidligere militært område, hvor der er foregået flyvning. Af hensyn til den kulturhistoriske forankring af de ansøgte flyveaktiviteter lokalt til Flyvestationen stilles der vilkår om, at græsbanen kun må anvendes af veteranfly, hvor piloten er medlem af HG2, og hvor flyet har fast tilknytning til Hangar 2. Med de flytyper, der gives tilladelse til (*Chipmunk, KZ II, KZ III, KZ VII* og *Piper Cup*), sikres det desuden, at flyene har gjort tjeneste i Flyvevåbnet, og at flytyperne har fløjet fra Flyvestationen, da den fungerer som aktiv flyveplads.

Kommunen giver også mulighed for, at HG2 kan benytte græsbanen til at afholde to formidlingsarrangementer om året, der har til formål at understøtte de flyhistoriske aktiviteter i Hangar 2. I forbindelse med arrangementerne gives der mulighed for, at fly og piloter udefra kan gæste området. Store Flyvedag, der benytter den store asfalterede start- og landingsbane, er et særskilt større arrangement, der kan afholdes udover.

Sikkerhed:

Kommunen finder, at flyvning med veteranfly i begrænset omfang kan ske fra Flyvestationen uden risiko for uheld. Som tidligere anført, skal HG2 anmelde flyvepladsen til Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen (TBST), der vurderer, om pladsen kan registreres. TBST kan i forbindelse med en eventuel registrering af pladsen stille særlige vilkår af hensyn til blandt andet flysikkerheden. TBST kan også give afslag på at registrere pladsen, hvis styrelsen vurderer, at pladsen vil kompromittere flysikkerheden.

Hovedparten af de almene rekreative aktiviteter på Flyvestationen som gåture, løb, cykling, rulleskøjteløb og lignende foregår på de befæstede arealer. Flyvning med veteranfly må kun foregå fra græsbanen, og derfor vurderes flyvning kun i begrænset omfang at være sammenfaldende med, at der er mennesker på banen. Af hensyn til situationer, hvor der kan være mennesker eller dyr på banen, stilles der vilkår om, at start og landing ikke må påbegyndes, hvis der opholder sig mennesker eller dyr på/ved banen. Desuden skal der være mindst én



vagt på jorden under start og landing, og der skal være kontakt mellem vagten og piloten.

Veteranflyenes græsbane og flyveveje er ikke sammenfaldende med det areal, som para- og hanggliderne har fået tilladelse til at benytte til start og landing.¹⁸ Veteranflyene overflyver en lille del af det luftrum, som modelflyveklubben har fået lov at benytte.¹⁹ Modelflyene anvender sjældent den del af luftrummet, der overflyves af veteranflyene. Oversigtsforholdene er gode, og modelfly kan holdes på jorden de få minutter, det tager et veteranfly at starte eller lande.

Manøvren, hvor veteranflyet manuelt trækkes/skubbes mellem Hangar 2 og helikopterplatformen, og manøvren, hvor flyet taxier (triller) mellem helikopterplatformen og græsbanen med motoren tændt, vurderes at udgøre en meget begrænset sikkerhedsrisiko på grund af den lave hastighed og de gode oversigtsforhold. Der stilles vilkår om, at veteranflyets motor først må tændes, når flyet har nået helikopterplatformen, og at taxikørsel med motoren tændt kun må foregå mellem helikopterplatformen og græsbanen med en hastighed på maksimalt 10 km/timen.

Støj og nabohensyn:

Kommunen finder ikke, at de ansøgte flyveaktiviteter medfører så væsentlige nabogener, at de i sig selv skal medføre et afslag på det ansøgte.

Der lægges vægt på, at Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier for støj til nærmeste boligområder (Filmhusene og Bringegårdene) er overholdt. Uanset at den supplerende støjberegning viser, at de nærmeste boligområder (Filmhusene og Bringegårdene) kan opleve en maksimal støjbelastning på op til 80 dB, når et veteranfly starter fra banen, så finder kommunen ikke, at tålegrænsen er overskredet. Der lægges vægt på, at der er tale om et begrænset antal operationer om året, og at der typisk ikke går mere end et minut fra et fly påbegynder sit startforløb, til det ikke kan høres mere.

Der stilles vilkår om overholdelse af Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier for støj til boligområder og vilkår om overholdelse af beregningsforudsætning i støjrapporten. Af hensyn til de omboende, der har udtrykt stor bekymring for en mulig støjbelastning ved ophold i haver og på grønne fællesarealer – især i sommermånederne, hvor flyveaktiviteterne forventes at være størst – stilles der

¹⁸ Furesø Kommunes afgørelse af 20. december 2016 (journal nr.: 190-2016-24889). Planklagenævnets afgørelse af 10. september 2018 (sagsnr.: 18/06322)

¹⁹ Furesø Kommunes afgørelse af 22. maj 2018 (sags nr.: 18/1505). Planklagenævnets afgørelse af 26. april 2019 (sagsnr.: 18/01689)

vilkår om, at der ikke må foregå flyvning efter kl. 20.00 på hverdage og efter kl. 17.00 lørdage, søndage og helligedage.

Endelig tidsbegrænses tilladelsen til 2 år. På baggrund af erfaringerne fra flyveaktiviteterne og input fra det dialogforum, som udvalget for byudvikling og bolig har besluttet skal nedsættes, vil kommunen herefter foretage en ny samlet vurdering af, om tilladelsen kan opretholdes.

I forhold til støj til det rekreative område, som Flyvestationen er, finder kommunen, at der kan tillades en overskridelse af Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier for støj i rekreative områder på græsbanen og i umiddelbar nærhed af banen. Der lægges vægt på Flyvestationens helt særlige karakter som nedlagt militært område, hvor der tidligere har foregået flyvning. Det indgår også i vurderingen, at banen etableres inden for et område, der er udlagt som aktivitetslandskab i kommuneplanrammen.

Kommunen har også overvejet den kumulative effekt, idet der i forbindelse med modelflyveklubben også er givet tilladelse til at overskride Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier for støj i det rekreative område. Modelflyvepladsen og græsbanen til veteranfly ligger begge på Sletten. Kommunen finder dog, at det samlede areal, hvor Miljøstyrelsens grænseværdier for støj til rekreative områder overskrides, fortsat udgør en meget lille del af Flyvestationens store rekreative areal. Det indgår også i overvejelserne, at aktiviteterne er samlet inden for det område, der i kommuneplanen er udlagt til aktivitetslandskab.

Der stilles vilkår om overholdelse af Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier for støj til rekreative områder, idet der tillades en overskridelse af de vejledende grænseværdier på græsbanen og i en afstand af maksimalt 55 m fra banen, svarende til et samlet areal på ca. 23.000 m².

Forhold til international naturbeskyttelse og natur i øvrigt

Græsbanen til veteranfly ligger ikke i eller i nærheden af et Natura 2000-område²⁰. Det nærmeste Natura 2000-område *N139 Øvre Mølleådal, Furesø og Frederiksdal Skov*, der omfatter Habitatområde H123 samt Fuglebeskyttelsesområde F109, ligger henholdsvis 1,6 km og 3,3 km fra banen.

På grund af afstanden til områderne vurderes det ansøgte ikke at påvirke udpegningsgrundlaget for H123 eller F109.

²⁰ BEK nr. 1383 af 26. november 2016 om administration af planloven i forbindelse med internationale naturbeskyttelsesområder samt beskyttelse af visse arter



Bilag IV-arter:

Flagermus er observeret i området, særligt syd for græsbanen og langs med bygningerne i området samt langs med den store asfalterede start- og landingsbane. Flagermus er også registreret langs Tibberup Å, i tilknytning til træer og ubenyttede skure. Der observeres ofte fødesøgende flagermus over Sletten og den store asfalterede bane.

Det ansøget indebærer ikke etablering af faste installationer, fældning af træer eller påvirkning af eksisterende levesteder for flagermus. Det begrænsede areal til start og landing, hvor aktiviteterne er centreret, vurderes ikke at forringe flagermusenes muligheder for at søge føde i området.

Der er ikke observeret andre bilag IV-arter i nærheden af græsbanen.

Bilag I-fuglearter:

I Planklagenævnets afgørelse fra 2018 om para- og hangglidere på Flyvestationen²¹ inddrog nævnet en vurdering af aktiviteterne påvirkning af bilag I-fuglearter. Nævnet fandt, at der i forbindelse med landzonetilladelser til aktiviteter af denne karakter også skal inddrages, om det ansøgte vil forringe levestederne for bilag I-fuglearter, også uden for fuglebeskyttelsesområderne, jf. fuglebeskyttelsesdirektivets artikel 4, stk. 4, 2. pkt. Nævnet foretog således en vurdering af, om de ansøgte aktiviteter kunne antages at forringe levestederne for bilag I-fuglearter, som klager i den pågældende sag havde nævnt, dvs. rørhøg og rørdrum. Begge fuglearter er på bilag I, mens det alene er rørhøg, der er på udpegningsgrundlaget for Natura 2000-området *N139 (H123 og F109)*. Nævnet foretog ikke en vurdering af de øvrige bilag I-fugle på udpegningsgrundlaget for Natura 2000-området *N139 (H123 og F109)* (isfugl, sortspætte og plettet rørvagtel), blandt andet fordi der ifølge DOF-basen²² ikke findes egnede levesteder for arterne på eller nær Flyvestationen.

På den baggrund foretager kommunen også en vurdering af de ansøgte flyveaktiviteters påvirkning af rørhøg og rørdrum. Derudover foretages også en vurdering af aktiviteterne påvirkning af havørn, der er observeret i området og er på bilag I, men ikke på udpegningsgrundlaget for F109. Mosehornugle og hvid stork, der også er bilag I-arter, men ikke er på udpegningsgrundlaget for F109, er også observeret i området, og vurderes derfor også.

²¹ Planklagenævnets afgørelse af 10. september 2018 (sagsnr.: 18/06322)

²² Link til Dansk Ornitologisk Forenings database over observationer af fugle: <https://dofbasen.dk/>



Rørdrum

Rørdrum yngler i tagrørsskoven i den sydlige bugt i Sønderø, som ligger ca. 1.500 m fra græsbanen. Bringe Mose, som kunne være et potentielt yngleområde for arten, ligger ca. 550 m fra den vestlige ende af græsbanen. Rørdrum er fast ynglefugl ved Sønderø, og arten har brug for uforstyrrede områder i rørskov til placering af reden.

Som der tidligere er redegjort for, vil veteranflyene flyve tæt forbi Sønderø og dermed hen over yngleområderne ved søen. En søgning i DOF-basen på lokaliteten ”Sønderø” for perioden 1990 – 2000, hvor Flyvestationen fungerede som aktiv flyveplads, giver 43 indberettede observationer af arten, fordelt på alle årene. På den baggrund vurderes det, at de ansøgte flyveaktiviteter, herunder flystøj, ikke er en hindring for artens tilstedeværelse i området.

Rørhøg

Rørhøg er fast ynglefugl ved Sønderø. Arten yngler i rørskov og har, ligesom rørdrum, behov for uforstyrrede områder til placering af reden. Rørhøg er ligeledes registreret ynglede i den sydlige del af Bringe Mose. Sletten på Flyvestationen er med stor sandsynlighed fourageringsområde for arten.

Som der tidligere er redegjort for, vil veteranflyene flyve tæt forbi Sønderø og dermed hen over yngleområderne ved søen. Veteranflyene vil også flyve over Bringe Mose. En søgning i DOF-basen på lokaliteten ”Sønderø” for perioden 1990 – 2000, hvor Flyvestationen fungerede som aktiv flyveplads, giver 376 indberettede observationer af arten, fordelt på alle årene. På den baggrund vurderes det, at de ansøgte flyveaktiviteter, herunder flystøj, ikke er en hindring for artens tilstedeværelse i området.

Havørn

Havørn er observeret i området, med særligt mange observationer i årene 2017 og frem. Havørn er observeret rastende ved Sønderø, særligt i vinterhalvåret. Et yngre havørnepar er flere år i træk observeret mange gange i tilknytning til et bestemt grantræ på en utilgængelig og uforstyrret holm i den sydlige ende af Sønderø, men der er endnu ikke bekræftet ynglede havørn i området. Holmen ligger ca. 2 km fra græsbanen til veteranfly.

Som der tidligere er redegjort for, vil veteranflyene flyve tæt forbi Sønderø og dermed tæt forbi det potentielle yngleområde ved søen. Af et nyhedsopslag på Naturstyrelsens hjemmeside den 21. oktober 2018 fremgår, at et havørnepar har ynglet succesfuldt i Kongelunden på Amager, i mindre end to kilometers af-



stand fra Kastrup Lufthavn og relativt tæt på en befærdet sti²³. I en artikel på TV2/Lorry fra samme dag udtaler Naturstyrelsens vildtkonsulent, at der anslået flyver omkring 500 fly hen over ørnereden dagligt²⁴.

På den baggrund vurderes det, at de ansøgte flyveaktiviteter, herunder flystøj, ikke er uforenelige med artens tilstedeværelse i området. Eksemplet fra Kongelunden viser, at overflyvning ikke vil være en hindring for, at et havørnepar i fremtiden vælger området som ynglested, såfremt øvrige krav til ynglepladsen er opfyldt.

Mosehornugle

Siden ”Flyvestation Værløse” blev oprettet som lokalitet i DOF-basen i 2008, er mosehornugle indberettet 231 gange på lokaliteten, primært fouragerende i vinterhalvåret. Arten yngler sandsynligvis ikke i området, men bruger det som vinterkvarter.

På den baggrund vurderes det, at de ansøgte flyveaktiviteter ikke vil forringe forholdene for arten, da størstedelen af aktiviteterne vil foregå i sommerhalvåret, hvor mosehornugle ikke opholder sig i området.

Hvid stork

Hvid stork er indberettet på lokaliteten ”Flyvestation Værløse” i DOF-basen 17 gange i perioden 2009 – 2019, senest i oktober 2018. I 2015 har DN Furesø i samarbejde med Naturstyrelsen og foreningen Storkene opsat tre redeplatforme. Der er endnu ikke observeret ynglende stork i området. Redeplatformene er opsat ca. 1.100 m nordvest for græsbanen.

Det vurderes, at det er mangel på egnede fourageringsområder, og ikke støj eller forstyrrelser, der er den største barriere for at få hvid stork til at yngle i området.

Trækfugle:

I Planklagenævnets afgørelse fra 2019 om modelflyvepladsen på Flyvestationen²⁵ inddrog nævnet også en vurdering af aktiviteterernes påvirkning af trækfuglearter, der ikke er på bilag I. Med henvisning til blandt andet fuglebeskyttelsesdirektivets artikel 4 udtalte nævnet, at der ikke kan gives landzonetilladelse til et projekt, der medfører sådanne forringelser af levesteder for en given træk-

²³ Link til nyhed på Naturstyrelsens hjemmeside om havørnepar: <https://naturstyrelsen.dk/lokale-eheder/lokale-nyheder/2018/oktober/et-havoernepar-har-ynglet-i-kongelunden/>

²⁴ Link til artikel om havørnepar: <https://www.tv2lorry.dk/artikel/havoerne-opfostrer-unge-taet-paa-lufthavnen-det-er-helt-usaedvanligt>

²⁵ Planklagenævnets afgørelse af 26. april 2019 (sagsnr.: 18/01689)



fugleart, at det kan påvirke arten på bestandsniveau. Nævnet foretog herefter en vurdering af de ansøgte aktiviteter påvirkning af levesteder for trækfuglearterne viber og sanglærker, der ikke er på bilag I og ikke er på udpegningsgrundlaget for F109, men som klager i den pågældende sag havde nævnt.

På den baggrund har kommunen overvejet, om der er trækfuglearter på Flyvestationen, der nærmere skal vurderes i forbindelse med de ansøgte flyveaktiviteter.

Viber og sanglærker er registreret i området i DOF-basen²⁶ som ynglende i området. Kommunen finder dog, at Flyvestationen ikke er et rasteområde af væsentlig betydning for viber og sanglærker eller for andre arter af trækfugle, der ikke optræder på bilag I. Derfor vurderes det, at de ansøgte flyveaktiviteter, herunder flystøj, ikke vil få betydning for bestande af disse arter. Trækfuglearter vurderes derfor ikke nærmere.

Øvrigt dyreliv:

Ifølge den tidligere drifts- og plejeplan for Flyvestationen²⁷ har der i alle de år, hvor Flyvestationen fungerede som aktiv flyveplads, været en betydelig rådyrbestand på området. Bestanden blev reguleret, så den ikke udgjorde en fare for sikkerheden på flyvepladsen.

Rådyrene færdes på hele området, både på Sletten og i mose, skov og krat. Da de ansøgte aktiviteter med start og landing på græsbanen på Sletten begrænser sig til et lille område i forhold til det samlede areal, som er til rådighed for vildtet, vurderes aktiviteterne ikke at påvirke bestanden i væsentlig grad.

Der er ligeledes bestande af ræv, grævling, hare, hermelin og brud samt smådyr som firben, padder, mus mv., som har opretholdt levedygtige bestande i Flyvestationens aktive periode som flyveplads. De nævnte arter er mere knyttet til mose, skov- og kratbevoksede områder samt til skræntanlæggene, og derfor vurderes flyveaktiviteterne på Sletten ikke at påvirke bestande af disse arter i væsentlig grad.

Kommunen vurderer samlet, at de ansøgte aktiviteter, der begrænser sig til 400 operationer om året, ikke udgør en væsentlig forstyrrelse for rådyr eller øvrigt dyreliv i området.

²⁶ Dansk Ornitologisk Forenings database over observationer af fugle: <https://dofbasen.dk/>, DOF Atlas III, kvadrat GF17

²⁷ Flyvestation Værløse, Drifts- og Plejeplan 2004-2018, Miljøministeriet, Skov- og Naturstyrelsen og Flyvetaktisk Kommando. Kilde: https://www2.skovognatur.dk/udgivelser/2004/vaerloese/FV_Hoveddokument.pdf



Overflyvning af Søndersø og Bringe Mose:

Ifølge Bestemmelser for Civil Luftfart (BL) skal flyvning over særligt støjfølsomme naturområder ske i en højde på mindst 1.000 FT (300 m) over terræn²⁸. Flyvestationen er ikke på listen over særligt støjfølsomme naturområder.

Planklagenævnets afgørelse fra 2018 om para- og hangglideraktiviteter på Flyvestationen stadfæstede kommunens tilladelse til aktiviteterne med tilføjelse af yderligere vilkår, herunder at flyvningerne med para- og hangglidere skal foregå i en vertikal afstand af 150 m fra Bringe Mose og Søndersø.

Placeringen af græsbanen til veteranflyene og den herskende vindretning betyder, at Søndersø primært overflyves/passeres ved anflyvning. Kun 30 % af starterne forventes at ske mod øst forbi/over søen. Som følge af den relativt store afstand mellem græsbanen og Søndersø (ca. 1.500 m) har piloten mulighed for at manøvrere flyet, således at søen ikke overflyves. Med de i støjrapportens tabel 3 anførte stigegradientklasser for de forskellige flytyper har flyene – worst case – nået en flyvehøjde på ca. 165-210 m over jorden, når Søndersø overflyves/passeres.

Bringe Mose overflyves primært ved udflyvning, idet 70 % af starterne forventes at ske i retning mod vest over mosen. Eftersom afstanden mellem den vestlige baneende og mosen kun er 550 m, har piloten ikke den samme mulighed – som ved Søndersø – for at manøvrere flyet uden om mosen. Flyene vil – worst case – kun have nået en flyvehøjde på ca. 65-85 m over jorden, når overflyvning af mosen påbegyndes.

Ifølge HG2 er der i forbindelse med et startforløb kun er behov for en bane med en længde på ca. 250 m. Afstanden (horisontal) fra det tidspunkt, hvor flyenes hjul slipper jorden, til Bringe Mose overflyves, forventes derfor reelt at være ca. 800 m. På den baggrund vil flyene forventeligt være nået højere op i luften og have nået en højde på mellem 90 og 110 m, når overflyvning af mosen påbegyndes.

Både rørhøg og rørdrum, der har Bringe Mose som hhv. yngleområde og potentielt yngleområde, blev også observeret i området, da Flyvestationen fungerede som aktiv flyveplads. Derfor vurderes de ansøgte flyveaktiviteter, herunder flystøj, ikke at være en hindring for fuglenes tilstedeværelse i området.

²⁸ BL 7-15, 2. udgave af 28. april 2017, Bestemmelser om flyvning over særligt støjfølsomme naturområder i Danmark



Kommunen finder, at overflyvningen af Bringe Mose med veteranfly kan ske i en vertikal afstand, der er mindre end 150 m, under start og landing. Det indgår i vurderingen heraf, at flyvning med veteranfly og flyvning med para- og hangglidere har forskellig karakter og flyvemønstre. Flyvning med veteranfly omfatter et begrænset antal operationer (400 om året) sammenlignet med para- og hangglidernes tilladte 3.000 operationer om året. Veteranflyene har desuden til formål at forlade området og vil ikke cirkle over hverken Søndersø eller Bringe Mose. Para- og hanggliderne forventes i større omfang at blive i nærområdet og potentielt cirkle over mosen og søen.

På den baggrund vurderes der ikke at være grundlag for at stille vilkår om, at flyvning med veteranfly, når de starter og lander, skal foregå i en vertikal afstand af 150 m fra Søndersø og Bringe Mose. Det bemærkes, at flyvning generelt – herunder både veteranflyene og fly fra andre flyvepladser, der jævnligt overflyver området – skal overholde de almindelige regler om flyvehøjder, der fremgår af Bestemmelser for Civil Luftfart (BL)²⁹. Her er krav om flyvehøjde på mindst 1.000 ft. (300 m) over boligområder og mindst 500 ft. (150 m) over andre områder end boligområder.

§ 3-beskyttet overdrev:

Som anført tidligere berører ca. 100 m af den i alt 500 m lange græsbane ifølge kortopmåling et overdrev beskyttet efter naturbeskyttelseslovens § 3.

Der må ikke ske tilstandsændring af et overdrev, der er omfattet af naturbeskyttelseslovens § 3. Selve de ansøgte flyveaktiviteter med start og landing på det beskyttede overdrev vurderes ikke at medføre tilstandsændringer. Derimod forventes hyppig slåning/klipning over en længere periode at medføre en tilstandsændring af overdrevet. På den del af græsbanen, der ligger i det beskyttede overdrev – svarende til ca. 100 m – har HG2 således ikke mulighed for at foretage slåning/klipning med den hyppighed, som foreningen ønsker. Det vurderes, at der kan ske slåning/klipning af det beskyttede overdrev to gange om året, uden at det medfører en tilstandsændring. På den baggrund stilles der vilkår om, at det § 3-beskyttede overdrev maksimalt må slås to gange om året inden for perioden juni – september.

Offentliggørelse

Landzonetilladelsen vil blive offentligt bekendtgjort på kommunens hjemmeside. Det forventes at ske i dag. Samtidig vil tilladelsen blive annonceret i de lokale aviser.

²⁹ BL 7-1, 16. udgave af 27. september 2017, Bestemmelser om lufttrafikregler



Klagevejledning

Der kan klages over landzonetilladelsen efter reglerne i planlovens kap. 14.

Klageberettigede er enhver med retlig interesse i afgørelsen og visse landsdækkende foreninger og organisationer, der har beskyttelsen af natur og miljø eller væsentlige brugerinteresser inden for arealanvendelsen som hovedformål.

Hvis du ønsker at klage over denne afgørelse, kan du klage til Planklagenævnet. Du klager via Klageportalen, som f.eks. ligger på www.borger.dk og www.virk.dk. Du logger på www.borger.dk eller www.virk.dk, ligesom du plejer, typisk med NEM-ID. Du kan finde yderligere information om Planklagenævnet på www.naevneneshus.dk/planklagenaevnet, hvor der også er link til klageportalen.

Klagen sendes gennem Klageportalen til den myndighed, der har truffet afgørelsen. En klage er indgivet, når den er tilgængelig for myndigheden i Klageportalen. Når du klager, skal du betale et gebyr. Gebyrets størrelse differentieres, alt efter om du klager som borger eller som virksomhed/myndighed/organisation. Som borger, skal du betale et gebyr på 900 kr. Virksomheder, organisationer og offentlige myndigheder skal betale 1.800 kr. Du betaler gebyret med betalingskort i Klageportalen.

Planklagenævnet 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 den myndighed, der har truffet afgørelse i sagen. Myndigheden videresender herefter anmodningen til Planklagenævnet, som træffer afgørelse om, hvorvidt din anmodning kan imødekommes.

Klagefristen udløber 4 uger efter, at afgørelsen er meddelt. Er afgørelsen offentligt bekendtgjort, regnes klagefristen dog altid fra bekendtgørelsen. Hvis klagefristen udløber på en lørdag eller helligdag, forlænges fristen til den følgende hverdag.

Hvis sagen ønskes indbragt for domstolene, skal det ske inden seks måneder fra modtagelsen af afgørelsen.

Udnyttelse af tilladelsen

Landzonetilladelsen må ikke udnyttes, før klagefristen er udløbet. Rettidig klage har opsættende virkning, med mindre Planklagenævnet bestemmer andet.

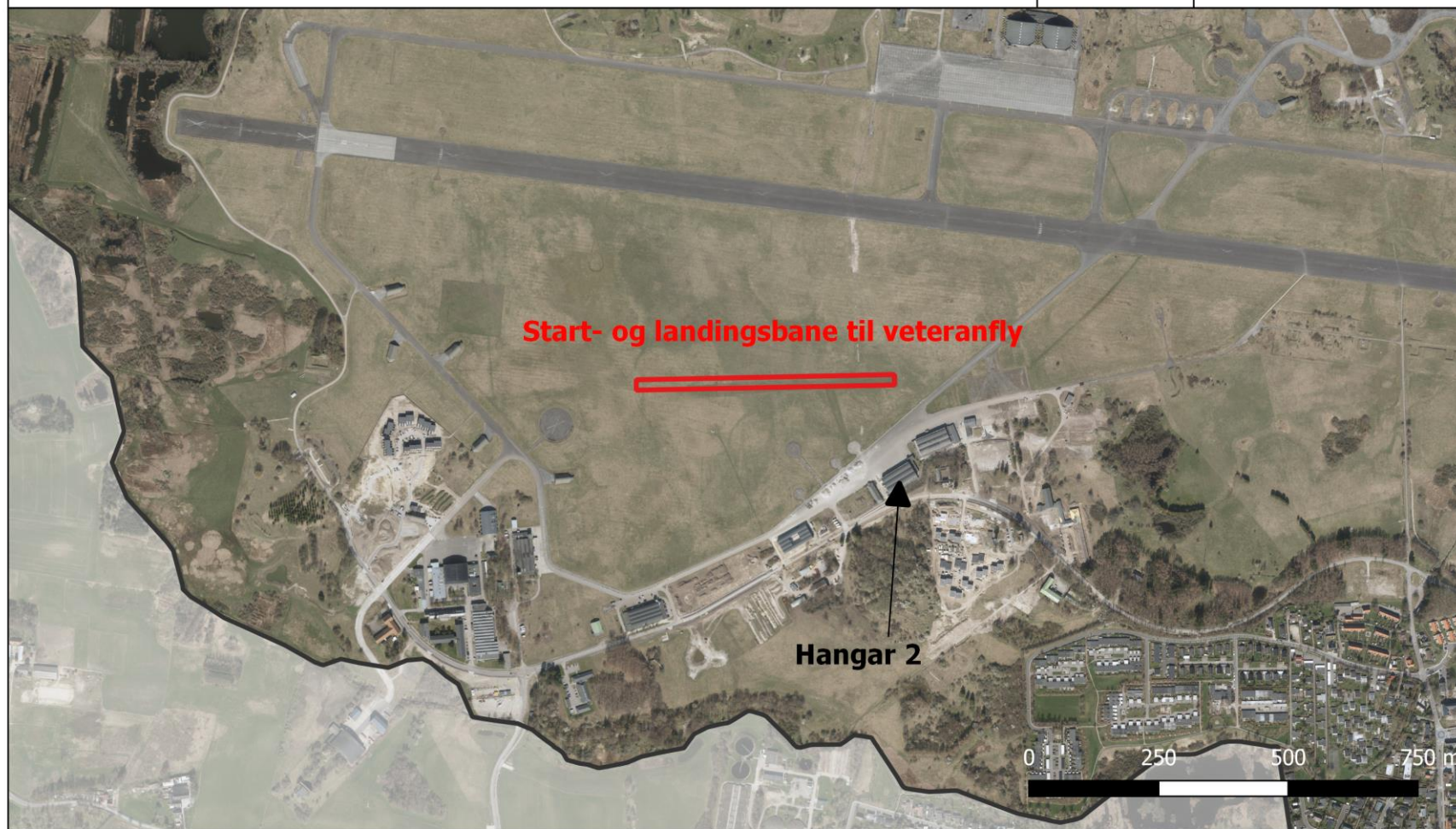
Landzonetilladelsen bortfalder, hvis den ikke er udnyttet inden for fem år, efter at den er givet, jf. planlovens § 56, stk. 2.

Kortbilag 1

Start- og landingsbane til veteranfly på 20 x 500 m.



Furesø Kommune
Stiager 2
3500 Værløse



Kortbilag 2

Start- og landingsbane til veteranfly på 20 x 500 m.
Den del af start- og landingsbanen til veteranfly, der er omfattet af naturbeskyttelseslovens § 3 som overdrev, må maksimalt slås to gange om året inden for perioden juni - september. Det afslåede materiale skal fjernes fra arealet.



Furesø Kommune
Stiager 2
3500 Værløse



Kortbilag 3

Flyet trækkes/skubbes manuelt (uden motoren tændt) fra Hangar 2 til den østligste af de fire helikopterplatforme.
Herefter startes motoren og flyet kører/triller med laveste omdrejning på motoren og en hastighed på maksimalt 10 km/timen ud til græsbanen - og afhængig af vindretningen den rigtige baneende.



Furesø Kommune
Stiager 2
3500 Værløse

