

26. april 2019  
Sagsnr.: 18/01689  
Klagenr.: 1001028  
(Tidl. sagsnr.: NMK-31-02486,  
KlageID 31562)  
MARAN

## **AFGØRELSE**

### **i klagesag om Furesø Kommunes landzonetilladelse til etablering af modelflyveplads på Flyvestation Værløse**

Furesø Kommune har den 22. maj 2018 givet landzonetilladelse til etablering af en modelflyveplads på Flyvestation Værløse matr.nr. 5i og 6i Bringe By, Værløse m.fl. Planklagenævnet har modtaget en klage over afgørelsen.

Planklagenævnet stadfæster afgørelsen. Det betyder, at kommunens afgørelse gælder. Dog tilføjes følgende vilkår:

- De ansøgte aktiviteter skal overholde de til enhver tid gældende vejledende grænseværdier for ekstern støj fra fritidsaktiviteter, som medfører væsentlige støjulemper for omgivelserne, pt. vejledning nr. 5/1984 om ekstern støj fra virksomheder. Dette gælder også i forhold til offentligt tilgængelige rekreative områder, herunder de øvrige dele af Flyvestation Værløse. Grænseværdierne kan dog overskrides inden for den fastlagte start- og landingsbane samt flyveområde.

Planklagenævnet  
**NÆVNES HUS**  
Toldboden 2  
8800 Viborg

Tlf. 72 40 56 00  
CVR-nr. 37 79 55 26  
[www.naevneshus.dk](http://www.naevneshus.dk)

## Indhold:

<b>1. Klagen til Planklagenævnet.....</b>	<b>4</b>
<b>2. Sagens oplysninger .....</b>	<b>4</b>
2.1. Området og ejendommen .....	4
2.2. Natura 2000-område.....	6
2.3. Fugle i området ved Flyvestation Værløse.....	6
2.4. Forløbet før den reviderede ansøgning.....	7
2.5. Kommunens besigtigelse.....	8
2.6. Den reviderede ansøgning.....	8
2.7. Forløbet efter den reviderede ansøgning.....	10
2.8. Kommunens afgørelse .....	11
2.9. Klagen og bemærkninger til klagen .....	14
2.9.1. Korrespondance under klagesagen.....	14
2.9.2. Påvirkning af dyreliv og spredning af aktiviteterne på Flyvestation Værløse .....	14
2.9.3. Landsplandirektivet.....	15
2.9.4. Offentlighedens adgang til flyveområdet .....	15
2.9.5. Sikkerhed .....	16
2.9.6. Støj.....	16
2.9.7. Fremtidig planlægning af området .....	17
2.9.8. Ansøgerens bemærkninger til klagen .....	18
<b>3. Planklagenævnets bemærkninger og afgørelse .....</b>	<b>18</b>
3.1. Planklagenævnets kompetence og prøvelse .....	18
3.2. Påvirkning af dyreliv og spredningen af aktiviteter .....	18
3.2.1. Påvirkningen af fugle i området.....	18
3.2.2. Generelt om fuglebeskyttelse.....	19
3.2.3. Vurdering i forhold til viber og sanglærker i området.....	20
3.2.4. Spredning af aktiviteterne .....	21
3.3. Landzonetilladelsen.....	21
3.3.1. Generelt om landzonetilladelser .....	21
3.3.2. Landsplandirektivet.....	22
3.3.3. Offentlighedens adgang til flyveområdet .....	22
3.3.4. Sikkerhed .....	22
3.3.5. Støj.....	23
3.3.6. Fremtidig planlægning af området .....	24

3.3.7. Planklagenævnets samlede vurdering af landzonetilladelsen....	25
3.4. Planklagenævnets afgørelse .....	25
<b>4. Gebyr .....</b>	<b>26</b>
<b>5. Meddelelse og offentliggørelse af afgørelsen.....</b>	<b>26</b>

## 1. Klagen til Planklagenævnet

Danmarks Naturfredningsforening, Furesø, klagede den 19. juni 2018 til Planklagenævnet over kommunens afgørelse om tilladelse.

Planklagenævnet modtog klagen den 11. juli 2018 fra kommunen.

I klagen er der navnlig klaget over følgende:

- Påvirkningen af dyreliv og spredning af aktiviteter
- Uoverensstemmelse med landsplandirektivet
- Hindring af offentlig adgang
- Sikkerhedsrisici
- Støj
- Manglende sammenhæng med den fremtidige arealanvendelse

## 2. Sagens oplysninger

### 2.1. Området og ejendommen

Klagesagen vedrører et areal på matr.nr. 5i og 6i Bringe By, Værløse. Arealet ligger i landzone.

Arealet er en del af Flyvestation Værløse, der ligger i Fingerplanens ydre grøn kile. Der fremgår af § 18, stk. 1, i Fingerplan 2017, at kommuneplanlægningen i de ydre grønne kiler skal sikre:

- At områderne forbeholdes overvejende almen, ikke bymæssig friluftsanvendelse med mulighed for jordbrugsmæssig anvendelse,
- at områderne ikke inddrages til byzone,
- at områderne friholdes for bebyggelse og anlæg til bymæssige fritidsformål,
- at områderne friholdes for yderligere etablering og udvidelse af store areal- og bygningskrævende anlæg til fritidsformål, herunder anlæg som har en lukket karakter i forhold til almen brug,
- at der ikke placeres støjende friluftsanlæg, medmindre der er tale om allerede støjbelastende arealer, der ikke kan støjbeskyttes, og
- at arealanvendelse og anlæg til friluftformål, herunder støjfølsom anvendelse, ikke er en hindring for udnyttelsen af de overordnede reservationer til transportkorridorer, trafik- og forsyningsformål.

Flyvestationen er desuden omfattet af landsplandirektivet for Flyvestation Værløse<sup>1</sup>, der fastsætter nærmere regler for området, herunder at området skal holdes åbent og tilgængeligt for offentligheden med et minimum af publikumshegning.

I landsplandirektivet for Flyvestation Værløse § 2, pkt. 1-4, fremgår de ge-

---

<sup>1</sup> Cirkulære om Landsplandirektiv om afgrænsning og ramme for anvendelse af den grønne kile gennem Flyvestation Værløse.

nerelle bestemmelser, der gælder for de ydre grønne kiler. I § 2, pkt. 5-8, fremgår de særlige regler, der gælder for flyvestationen med henblik på at sikre de særlige værdier på flyvestationen. Den åbne landskabelige karakter på sletten skal fastholdes, der må ikke etableres støjende friluftsanlæg, og området skal holdes åbent og tilgængeligt for offentligheden.

I bemærkningerne til landsplandirektivet § 2 fremgår bl.a.:

- At de grønne kiler ikke må inddrages til byzone eller anvendes til bymæssig fritidsanlæg, idet de grønne kiler har til hovedformål at tilgødese det almene friluftsliv.
- At reglerne skal sikre de særlige værdier på flyvestationen: slettens åbne karakter, stilheden og helheden i landsplandirektivet.
- At det har en rekreativ værdi i sig selv at bevare det nye kileareal som et stille-område. Det betyder, at der ikke må etableres støjende friluftaktiviteter, der kræver miljøgodkendelse.

Bestemmelserne i landsplandirektivet for Flyvestation Værløse er videreført i rammebestemmelserne i kommuneplan 2017 for Furesø Kommune. Flyvestationen er omfattet af kommuneplanramme, 16F3, som udlægger området til rekreativt område. Det fremgår af rammen, at området skal anvendes som rekreativt formål: Aktivitetslandskab. Området forbeholdes almen ikke-bymæssig og ikke-støjende friluftsanvendelse. Det fremgår endvidere, at eksisterende bygninger må anvendes til natur-, kultur- og fritidsformål eller som depot. Det fremgår desuden af rammen, at Slettens åbne karakter og områdets karakter, som tidligere flyveplads med store befæstede flader, skal fastholdes. Området skal under hensyn til det bevaringsværdige landskab og de særlige naturværdier være offentligt tilgængeligt.

I midten af området på Flyvestationen går den øst-vestgående landingsbane. Shelter 331, som også er omfattet af afgørelsen, ligger ca. 300 m syd for den øst-vestgående landingsbane.

Det fremgår af sagens oplysninger, at det ansøgte flyveområde/luftrum udgør et areal mellem den øst-vestgående landingsbane og Shelter 331.

Flyveområdet/luftrumets vestlige del gennemskæres af en asfalteret rullebane, der fører op til den øst-vestgående landingsbane. En del af matr.nr. 5i umiddelbart op ad det påtænkte pilotområde (start- og landingsbanen) er registreret som beskyttet naturtype efter naturbeskyttelsesloven § 3, stk. 2, nr. 4 (overdrev).

Flyveområdet udgør en halvcirkel, der ligger op til 400 m øst, nord og vest for Shelter 331. Området omfatter ikke den øst-vestgående landingsbane.

Ca. 400 m nord for flyveområdet ligger et boligområde<sup>2</sup> ved Nordlejen, som skal anvendes til boligområde, offentlige og rekreative formål og erhvervsområde.

Ca. 160 m syd for flyveområdet ligger et boligområde<sup>3</sup> i Sydlejen vest, som skal anvendes til boligformål og fritids- og rekreativt formål.

Ca. 420 m sydøst for flyveområdet ligger et bolig- og fritidsområde<sup>4</sup> i Sydlejen øst, som skal anvendes til boligformål, herunder almene boliger med tilhørende fællesanlæg, fælleshuse, friarealer, parkering mv., institutions-, kultur- og undervisningsformål, ikke støjende erhverv, mindre butikker, offentligt formål og fritidsformål samt rekreative formål.

Umiddelbart vest for flyveområdet er der et beskyttet naturområde efter naturbeskyttelsesloven § 3, stk. 1 og stk. 2, nr. 2 (Bringe Mose). Der er udlagt en ridedsti umiddelbart op til mosens areal, hvor der også går en sti/et vejforløb. Derudover er der en bro gennem den åbne del af Bringe Mose.

Ca. 1,8 km nordøst for flyveområdet ligger Søndersø, som er beskyttet efter naturbeskyttelseslovens § 3, stk. 1.

## 2.2. Natura 2000-område

Nærmeste Natura 2000-område er N139, Øvre Mølleådal, Furesø og Frederiksdal Skov. Natura 2000-området består af habitatområde H123, Øvrige Mølleådal, Furesø og Frederiksdal Skov, og fuglebeskyttelsesområde F109. H123 har 16 naturtyper og 5 arter på udpegningsgrundlaget, herunder stor kærguldsmed. Udpegningsgrundlaget i F109 er rørhøg, isfugl, plettet rørvagtel og sortspætte. Der er ca. 1,9 km fra arealet på flyvestationen til H123 og ca. 3,1 km til F109.

## 2.3. Fugle i området ved Flyvestation Værløse

Arealet for det ansøgte er omfattet af kvadrat GF17 i Atlasprojekt III<sup>5</sup>.

### *Vibe*

Viben er en trækfugl (vejrfugl). Viben yngler i åbne landskaber med lav vegetation. Ifølge Atlasprojekt III er vibe sikker ynglende i kvadrat GF17.

Ved søgning i DOF-basen på vibe i perioden 2010-2018 på lokalitet Flyvestation Værløse findes 108 registreringer. Registreringerne omfatter både

---

<sup>2</sup> Kommuneplanramme 16B1, nyt boligområde ved nordlejen, målt fra Shelter 331 og til kanten af ramme 16B1.

<sup>3</sup> Kommuneplanramme 16B2, boligområde i Sydlejen vest, målt fra Shelter 331 og til kanten af ramme 16B2.

<sup>4</sup> Kommuneplanramme 16B3, bolig- og fritidsområde i Sydlejen øst, målt fra Shelter 331 og til kanten af ramme 16B3.

<sup>5</sup> Dansk Ornitologisk Forenings fugleatlas 2014-2017. Atlasprojektet har til formål at levere opdateret dokumentation for den aktuelle udbredelse af alle ynglende fuglearter i Danmark: <https://dofbasen.dk/atlas/>

rastende, overflyvende/trækkende, ynglende, foruragerende og syngende fugle. Af de 108 registreringer er 38 registreringer stedfæstede med positionsknappen. Ved enkelte yderligere registreringer er der kommenteret på en ca. placering. Af de 38 stedfæstede registreringer er de 16 registreringer helt eller delvist stedfæstede inden for flyveområdet/luftrummet for modelflyene. Af de syv ynglefugleregistreringer er tre stedfæstede med positionsknappen, og en er placeringsmæssigt kommenteret. Ingen af disse registreringer er placeret i området eller i nærheden af, hvor modelflyene har fået tilladelse. Ved søgning i DOF-basen på vibe i perioden 2010-2018 på lokalitet Bringe Mose findes syv registreringer. Registreringerne omfatter både rastende, overflyvende/trækkende og ynglende fugle. Af de syv registreringer er tre registreringer stedfæstede med positionsknappen. Ingen af de tre stedfæstede registreringer er helt eller delvist stedfæstede inden for flyveområdet/luftrummet for modelflyene.

#### *Sanglærke*

Sanglærken er en trækfugl (vejrfugl). Ifølge Atlas III-undersøgelsen er sanglærke sikker ynglende i kvadrat GF17.

Ved søgning på sanglærke i perioden 2010-2018 på lokalitet Flyvestation Værløse findes 121 registreringer. Registreringerne omfatter både syngende, rastende, overflyvende/trækkende, ynglende og fouragerende fugle. Af de 121 registreringer er ti registreringer stedfæstede med positionsknappen. Ved enkelte yderligere registreringer, er der kommenteret på en ca. placering. Af de ti stedfæstede registreringer er de to registreringer stedfæstede inden for flyveområdet/luftrummet for modelflyene. Ingen af yngleregistreringer er stedfæstede med positionsknappen i området eller i nærheden af, hvor modelflyene har fået tilladelse. Ved søgning i DOF-basen på sanglærke i perioden 2010-2018 på lokalitet Bringe Mose findes fem registreringer. Registreringerne omfatter både rastende/foruragerende, overflyvende/trækkende og syngende fugle. Af disse registreringer er en stedfæstet med positionsknappen. Denne registrering er uden for flyveområdet/luftrummet for modelflyene.

#### **2.4. Forløbet før den reviderede ansøgning**

Naturstyrelsen Østsjælland, der ejer det omhandlende areal, har givet ansøgeren fuldmagt til at søge om aktiviteterne og har oplyst, at der har været en god dialog med ansøgeren. Ansøgerens aktiviteter er bl.a. nævnt i styrelsens arealplan. Naturstyrelsen finder, at modelflyvning med støjsvage eldrevne modelfly bygger videre på områdets historie og passer ind i områdets åbne karakter. Ifølge Naturstyrelsen imødekommer den ansøgte placering klubbens ønske om en nordvendt flyveplads, nærhed til et klubhus og på sigt nærhed til en parkeringsplads.

Naturstyrelsen har forudsat, at ansøgeren skal tilpasse sine aktiviteter til, at der er offentlig adgang til Flyvestationen. Naturstyrelsen forventer, at meget

få vil forville sig ind på modelflyvepladsen, og styrelsen vurderer desuden, at en placering som ansøgt ikke vil medføre konflikt i forhold til andre fri-luftsinteresser og øvrige brugere af Flyvestationen.

## **2.5. Kommunens besigtigelse**

Furesø Kommune var den 12. maj 2016 på besigtigelse på ansøgerens nuværende flyveplads, hvor der blev foretaget støjmålinger på arealet, hvor ansøgeren har ansøgt om aktiviteterne.

Kommunen havde inden flyvningen lagt vægt på, at ansøgeren skulle stille med et så repræsentativt udvalg af materiel til flyvningen som muligt således, at det kunne sammenlignes med en normal flyveaften for klubben.

Det fremgår af et besigtigelsesnotat, at det efter kommunens opfattelse virker sandsynligt, at ansøgeren vil kunne overholde de vejledende støjgrænser i forhold til boligerne i nærheden af Flyvestationen i en afstand på 150 m. Kommunen oplyste dog, at ansøgeren ville være nødt til at dokumentere eller sandsynliggøre dette ved en akkrediteret beregning el.lign., hvis de etablerer sig på flyvestationen.

## **2.6. Den reviderede ansøgning**

Ansøgeren har den 16. august 2016 fremsendt en revideret ansøgning til etablering af en modelflyveplads på Flyvestation Værløse.

Ansøgeren oplyser, at ansøger er en af landets største og mest aktive modelflyveklubber med ca. 160 medlemmer. Ansøgeren beskæftiger sig kun med den mindst støjende gren af modelflyvesporten, som er modelfly drevet af elektriske motorer samt svævefly.

Ansøgerens største aktivitet ligger i perioden primo april til ultimo oktober og hovedsageligt i weekenderne; særligt på søndage. Der er begrænset aktivitet i vinterhalvåret. Ansøgeren forventer at være aktiv på området på dage med godt vejr. I weekender med godt vejr, dvs. dage med god sigte, tørvejr, vind under 15 m/s og temperaturer på over ti grader, vil der kunne forventes op til 20-50 medlemmer.

Ansøgeren ønsker at flyve med modelfly alle ugens dage i tidsrummet 10.00-22.00. Ansøgeren har oplyst, at der ingen flyvning foregår før kl 10.00, og at den mest intensive flyvning slutter ca. kl. 19.00 uanset ugedag. På enkelte sommeraftner flyves indtil kl. 22.00, men med mindre intensitet.

Ud over almindelige klubdage og klubaktiviteter ønsker ansøgeren også, at kunne afholde træf, stævner, mesterskaber og sommerlejraktiviteter. Ansøgeren ønsker tilladelse til at afholde op til fire arrangementer om året i weekender/på helligdage. Arrangementerne vil primært blive afholdt i sommerhalvåret. Ved arrangementerne vil den samlede flyveaktivitet ikke



være større end en almindelig klubdag.

Ansøgeren oplyser, at der umiddelbart nord for shelteret vil være borde og bænke, og at der nordøst for shelteret vil blive etableret et areal, der har karakter og størrelse af en fodboldbane, dog lidt større, og at det er dette areal, der ønskes benyttet til start og landing med eldrevne modelfly. Pilotfeltet (start- og landingsbanen) er markeret sydvest for dette areal. Arealet slås, og er ikke et befæstet areal. Flyveområdet defineres som et halvcirkelformet areal med en afstand på maksimalt 400 m nord, øst og vest for pilotfeltet. Ansøgeren oplyser, at der kun vil ske overflyvning med modelfly af Naturstyrelsens område.

Ifølge ansøgningen kan flyveområdet opdeles i tre zoner, hvor størstedelen af flyvningerne (90 %) foregår inden for en afstand af ca. 200 m fra piloten, idet det er problematisk at se mindre modeller, hvis de er længere væk. 98 % af flyvningerne foregår inden for en afstand af 300 m fra piloten. Meget få flyvninger foregår i den del af flyveområdet, der ligger mellem 300 m og 400 m fra piloten. Ifølge ansøgeren vil der som regel være mellem tre og seks fly i luften ad gangen, som flyver i forskellige højder. For helikoptere gælder desuden, at 99 % af flyvningen foregår inden for en afstand af maksimalt 100 m fra piloten, idet helikopterne er vanskelige at se på større afstand.

Ansøgeren flyver kun med eldrevne modelfly. Der anvendes ikke brændstofmotorer eller lign. Ansøgeren har redegjort for, at der bl.a. flyves med svævefly (uden elmotor), el-svævere, hvor motoren er tændt i en kort periode, elektrisk drevne modelfly, der også omfatter droner, helikoptere og el-jet-fly/Electric Ducted Fan, som er uden støjende jetmotor. Flyene radiostyres fra jorden med en radiosender af piloten, og der skal være visuel kontakt mellem fly og pilot, hvilket begrænser flyets aktionsradius. Svævefly har ifølge ansøgeren typisk et vingefang på 2-4 m. De mindste eldrevne modelfly har typisk et vingefang på 1-2 m, og vejer 1-5 kg, mens stormodellerne, der vejer over 7 kg, typisk har et vingefang på 2-3 m. Ansøgeren har oplyst, at de mest udbredte eldrevne modelfly er dem, der vejer under 2,5 kg. De eldrevne helikoptere inddeles ofte i klaser afhængig af deres vægt og rotordiameter. Klasserne er typisk micro, 300, 450, 500, 600, 700, 800 og andet. Klasse 700 og derover har kommunen og ansøgeren valgt at betragte/definere som 'store helikoptere'. De kan have en rotordiameter på 1,5 m og veje 5 kg og opefter. De små eldrevne helikoptere (typisk klasse micro, 300, 450 og 500) kan have en rotordiameter på op til ca. 1,5 cm og veje fra få hundrede gram til 5 kg. Ansøgeren har oplyst, at langt de fleste helikoptermodeller, der flyves med, vejer under 5 kg.

Ansøgeren ønsker at anvende Shelter 331 som klubhus med klubfaciliteter, herunder bl.a. værksted og te-køkken. I klubhuset kan der desuden etableres ladestationer til batterier og foregå undervisning i forbindelse med flyskoleaktiviteter for nye medlemmer. Endelig skal shelteret anvendes til opbeva-

ring.

## **2.7. Forløbet efter den reviderede ansøgning**

### *Støjrapport*

Den 20. december 2016 har ansøgeren fået udarbejdet støjmålinger af et rådgivningsfirma med henblik på at dokumentere flyveaktiviteternes støjbe-regning. I rapporten er det forudsat, at der vil være minimum 150 m fra flyveområdet grænse til nærmeste boligområde (skel). Rapporten konkluderer, at de ansøgte aktiviteter overholder Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier for støj til nærmeste boligområder (opholdsarealer) både i dagtimerne og aftentimerne, samt lørdage, søndage og helligdage, når der er 11 model-fly af forskellige typer og størrelser i luften samtidig. Rapporten viser også, at der er målt en overskridelse af flyvning med 'stor helikopter' (klasse 700 og derover) på søndage og helligdage, lørdage i tidsrummet 14.00-22.00 og hverdage i tidsrummet 18.00-22.00.

Støjrapporten angiver ikke hvilke 11 fly (typer) der har fløjet samtidig. Rapporten redegør for, at der under målingerne er fløjet i et halvcirkelformet flyveområde med en radius på 150 m. Koncentrationen af flyvningerne i forbindelse med målingerne betyder, at der ved flyvningen på normal flyvedag for ansøgeren må forventes en større spredning af flyene i det tilladte flyveområde.

### *Dialog om støj*

Kommunen og ansøger har været i dialog om rapporten. Ifølge ansøgeren er 11 fly i luften urealistisk mange. Helikoptere flyver desuden enten alene eller med et meget begrænset antal fly af anden type i luften samtidig. Kommunen og ansøger har aftalt, at der maksimalt må være otte fly i luften ad gangen

### *Dialog om placering*

Ansøgeren har efter dialog med kommunen fastholdt ansøgningen om en placering af aktiviteterne i og ved Shelter 331, hvilket Naturstyrelsen støtter.

### *Sikkerhed*

Ansøgeren har ikke oplevet alvorlige ulykkesepisoder med modelfly. I forhold til det omgivende samfund er der ifølge ansøgeren forsvindende få uheld med personskader – også i forbindelse med træf og lignende, hvor der er mange mennesker på og omkring pladsen. Hvis et fly styrter ned vil det typisk falde direkte/lodret til jorden. Kun svævefly kan svæve væk. Ansøgeren finder det hensigtsmæssigt, hvis der ikke sker passage af uvedkommende i flyveområdet, ligesom andre aktiviteter bør undgås. Ansøgeren har oplyst, at erfaring med andre klubber viser, at det ikke er nødvendigt med afmærkning eller skiltning, så længe der ikke er stier, bænke eller andet til at tiltrække forbipasserende til at bevæge sig ind i flyveområdet. Ansøgeren har selv et sæt flyvepladsregler, der skal sikre, at basale ordens- og sikker-

hedsregler overholdes. Reglerne omfatter bl.a. almindelige ordensregler, regler om hvem der må flyve fra pladsen og gæsteflyvning samt krav om medlemskab af Modelflyvning Danmark. Herved er ansøger omfattet af en ansvarsforsikring. Ansøgeren har desuden en aktiv flyveskole, og ingen nye medlemmer får lov at flyve alene, før de har bestået prøven.

#### *Rådgivningsfirmaets tekniske notat*

Rådgivningsfirmaet har den 21. januar 2018 lavet et teknisk notat med kommentarer vedrørende støj fra flyvning med elektriske modelfly. Rådgivningsfirmaet oplyser, at målingerne skal udføres i overensstemmelse med Miljøstyrelsens vejledning nr. 5/1984, 'Ekstern støj fra virksomheder', og Miljøstyrelsens vejledning nr. 6/1984, 'Måling af ekstern støj fra virksomheder'.

### **2.8. Kommunens afgørelse**

Sagen blev behandlet af Miljø-, Plan – og Teknikudvalget den 8. marts 2017, hvor udvalget besluttede at give ansøger tilladelse til at flyve på Flyvestationen. Udvalget gav samtidig forvaltningen bemyndigelse til at fastsætte endelige tekniske vilkår om støj.

Ansøgeren fremsatte efter udvalgets beslutning et ønske om at kunne flyve i tidsrummet kl. 12-14 ved afholdelse af fire særlige arrangementer om året i weekender/på helligdage, dvs. træf og stævner. Udvalget besluttede den 6. marts 2018 at imødekomme ansøgerens ønske.

Furesø Kommune gav den 22. maj 2018 landzonetilladelse til etablering af modelflyveplads på Flyvestationen med nærmere bestemte vilkår, herunder bl.a. vedrørende indretning af modelflyveplads, flyvetid og anvendelse, støj, egenkontrol og rapportering, og arrangementer. I afgørelsen fremgik bl.a. følgende vilkår:

- Der skal være offentlig adgang til flyveområdet, og der må ikke permanent placeres skilte ved eller ske indhegning af modelflyvepladsen.
- Der må maksimalt være 8 fly i luften samtidig.
- Det må ikke etableres lys på modelflyvepladsen.

For indretning af flyvemodelpladsen gælder bl.a., at start- og landingsbane med pilotfelt skal placeres nord for Shelter 331 og etableres i overensstemmelse med ansøgningen med en størrelse på maksimalt 150 x 100 m. Der gælder desuden, at start- og landingsbane ikke må etableres på arealer, der er omfattet af naturbeskyttelseslovens § 3.

For flyvetiden gælder bl.a., at modelflyvepladsen må benyttes til flyvning i følgende tidsrum: Hverdage kl. 10.00 – 20.00 og lørdage, søndage og helligdage kl. 10.00-12.00 og 14.00-18.00.

For støj gælder bl.a., at flyvning på modelflyvepladsen til enhver tid skal

overholde Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier for støj til nuværende og planlagte boligområde, jf. Miljøstyrelsens Vejledning nr. 5/1984 om Ekstern støj fra virksomheder.

Kommunen vurderede, at en modelflyveplads på Flyvestation Værløse med en start- og landingsbane samt flyvning med modelfly i det ansøgte omfang var en ændret anvendelse af ubebyggede arealer, der krævede landzonetilladelse. Kommunen vurderede, at det ansøgte ikke var i strid med de bestemmelser og hensyn, der skulle varetages gennem administrationen af planlovens landzonebestemmelser, herunder nabohensyn, miljøhensyn og hensynet til natur og landskab.

Kommunen fandt, at der ved vedtagelse af ændringer i planloven i 2017 var indført nye lempeligere regler for anvendelse af overflødiggjorte bygninger i landzone bl.a. til forenings- og fritidsformål. Det var således kommunens vurdering, at ibrugtagningen af Shelter 331 til klubhus kunne ske uden landzone-tilladelse jf. planlovens § 37, stk. 2.

Kommunen vurderede, at det ansøgte ikke var godkendelsespligtigt efter miljøbeskyttelsesloven og ikke var omfattet af lov om miljøvurdering af planer og programmer af konkrete projekter (VVM).

Kommunen oplyste, at det var aftalt, at ansøgeren installerede et permanent lydmåleudstyr, der målte lydtrykket hvert minut fra aktiviteterne i klubbens flyveområde, og at data skulle gemmes i minimum et halvt år. Kommunen vurderede, at de vejledende grænseværdier for støj i rekreative områder var overholdt på den del af flyvestationen, der lå uden for ansøgerens flyveområde. Kommunen vurderede, at der under ansøgerens flyveområde kunne tillades en overskridelse af Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier for støj i rekreative områder. Kommunen lagde vægt på, at Flyvestation Værløse havde en hel særlig karakter som tidligere militært område. Det indgik i kommunens vurdering, at sletten dækkede et større areal, at flyveaktiviteterne var begrænset til en mindre del af Flyvestation Værløse, og at brugen af den øvrige del af flyvestationen især knyttede sig til rullearealerne og den store øst-vestgående start- og landingsbane, hvor Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier for støj i rekreative områder var overholdt.

Kommunen fandt, at modelflyvepladsen vil kunne etableres på Flyvestation Værløse uden at påvirke det omgivne landskab negativt eller påvirke oplevelsen af Slettens åbne karakter negativt. Kommunen fandt også, at aktiviteterne kunne foregå på Flyvestation Værløse i samspil med områdets øvrige anvendelser og aktiviteter. Kommunen lagde i vurderingen bl.a. vægt på Flyvestation Værløses størrelse og åbne karakter, der gav mulighed for flersidig anvendelse. Kommunen lagde også vægt på, at modelflyvepladsen ville komme til at ligge i udkanten af Sletten, nærmere bestemt i den vestlige del, der i kommuneplanens rammebestemmelser var udlagt som aktivitetslandskab. Endelig lagde kommunen vægt på, at der alene ville flyves

med eldrevne modelfly, der vurderes at have en begrænset støjpåvirkning af omgivelserne, og derfor vurderede kommunen ikke, at det ansøgte ville medføre væsentlig gene for dyrelivet, naboer, og områdets fortsatte anvendelse og udvikling som rekreativt naturområde.

Kommunen lagde endvidere vægt på, at flyvning med modelfly på Flyvestation Værløse ville være med til at understøtte den kulturhistoriske fortælling om flyvestationen som tidligere militært område. Det indgik også i kommunens vurdering, at aktiviteterne med modelflyvning stillede begrænsede krav til ændringer i det fysiske miljø, idet der alene ville skulle etableres en start- og landingsbane på maksimalt 100 x 150 m med klippet græs, og at der således ikke ville blive etableret andre anlæg eller opføres nye bygninger.

Kommunen vurderede, at aktiviteterne med modelflyvning kunne ske på flyvestationen uden risiko for uheld. Kommunen lagde vægt på, at Flyvestation Værløse dækkede et stort areal, og at overflyvning af andre mennesker/aktiviteter efter kommunens vurdering ville være begrænset med den ansøgte placering af modelflyvepladsen og med vilkåret om, at den store østvestgående start- og landingsbane ikke måtte overflyves.

Kommunen vurderede, at den ansøgte modelflyveplads ikke ville påvirke det nærmeste Natura 2000-område.

Kommunen vurderede heller ikke, at det ansøgte ville have en væsentlig påvirkning af de bilag IV-arter, som er observeret i området, flagermus og spidssnudet frø.

Kommunen oplyste, at der var råvildt på Flyvestation Værløse. Ved etableringen af modelflyveplads på Flyvestation Værløse vurderede kommunen, at flyvning med modelfly ville blive koncentreret til den vestlige del af Sletten. Råvildtet ville således ifølge kommunen stadig have mulighed for at opholde sig i den østlige del, og kommunen vurderede derfor, at vildtet ikke ville blive væsentligt påvirket af etableringen af modelflyvepladsen.

Kommunen oplyste, at der i 2009 var foretaget en undersøgelse af modelflys påvirkning på fuglelivet i Langstrup Mose, Allerød Kommune. Undersøgelsen viste, at det ikke kunne påvises, at modelflytrafikken selvstændigt spillede en særlig rolle i forstyrrelserne og at menneskelig aktivitet i området også ville have en effekt. Modelfly drevet af benzin ville have et væsentligt højere støjniveau end eldrevne modelfly. Idet der alene var ansøgt om at flyve med eldrevne modelfly, og idet der var mange andre arealer på Flyvestationen, hvor fuglene ville have mulighed for at fouragere og raste, vurderede kommunen, at der ikke ville ske en væsentlig påvirkning af fuglelivet ved etableringen af den ansøgte modelflyveplads på Flyvestation Værløse.

## **2.9. Klagen og bemærkninger til klagen**

### *2.9.1. Korrespondance under klagesagen*

I sagen indgår klagen af 19. juni 2018. Klageren har uddybet sin klage i brev af 30. juli 2018. Kommunen er kommet med bemærkninger til klagen i brev af 11. juli 2018. Ansøgeren er kommet med bemærkninger til klagen den 11. april 2019.

Klagen og bemærkningerne er i hovedtræk gengivet nedenfor.

### *2.9.2. Påvirkning af dyreliv og spredning af aktiviteterne på Flyvestation Værløse*

#### *Klagerens bemærkninger*

Klageren anfører, at der er givet tilladelser til flere aktiviteter på Flyvestationen, og at det af hensyn til dyrelivet og de besøgenes oplevelse af naturen på den store slette er ønskeligt, at aktiviteterne samles i tilknytning til ”Kultur og Fritidsaksen” i den sydligere del af Flyvestationen i stedet for at være spredt i området. Klageren mener, at samlingen af aktiviteterne ville reducere den negative indflydelse på dyrelivet som for eksempel hjortevildtet og fuglene (lærker og viber).

#### *Kommunens bemærkninger*

Kommunen oplyser, at kommunen har givet landzonetilladelse til para- og hanggliding, som blev påklaget til Planklagenævnet.

Kommunen har en verserende sag, hvor en forening har søgt om landzone-tilladelse til at flyve med veteranfly fra Flyvestation Værløse. Sagen er ikke afsluttet i kommunen.

Kommunen oplyser, at Flyvestation Værløse rummer mange naturværdier. Området har dog også stor betydning som rekreativt område og anvendes til forskellige friluftaktiviteter, både til kommunens egne borgere, men også af hele hovedstadsområdet. Flyvestation har nu i en del år været offentligt tilgængelig, og mange mennesker færdes derude hver dag, med hvert sit rekreative formål, som f.eks. hundeluftning, cykling, rulleskøjter, flyvning med modelfly, løb mm. Derudover foregår der forskellige større arrangementer. Kommunen bemærker, at der er mange andre arealer på Flyvestation Værløse, hvor fuglene har mulighed for at fouragere og raste. Kommunen vurderer derfor, at der ikke vil ske en væsentlig påvirkning af fuglelivet ved de ansøgte aktiviteter.

Der findes råvildt på Flyvestation Værløse. Ved etablering af modelflyvepladsen vil flyvningen blive koncentreret til den vestlige del af Sletten, og råvildtet har således mulighed for stadig at opholde sig i den østlige del. Kommunen vurderer derfor, at vildtet ikke vil blive væsentligt påvirket af etableringen af modelflyvepladsen.

### 2.9.3. Landsplandirektivet

#### *Klagerens bemærkninger*

Klageren mener ikke, at tilladelsen er givet under hensyntagen til stedets naturværdier og særlige værdier, jf. landsplandirektivet.

#### *Kommunens bemærkninger*

Kommunen oplyser, at bestemmelserne i landsplandirektivet for Flyvestation Værløse er videreført i rammebestemmelserne i Furesø Kommuneplan 2017. For det område, hvor der er givet tilladelse til etablering af modelflypladsen, fastlægger rammebestemmelserne (16F3, friluftsområde omkring landingsbanen) en anvendelse til rekreative formål: Aktivitetslandskab.

### 2.9.4. Offentlighedens adgang til flyveområdet

#### *Klagerens bemærkninger*

Klageren har anført, at kommunens vilkår om, at der skal være offentlig adgang til flyområdet, er i overensstemmelse med landsplandirektivet for Flyvestationen. Klageren anfører, at flyveområdet gennemskæres af den asfalterede rullebane, hvor der er offentlig færdsel, men at ansøgeren har anført, at det er hensigtsmæssigt, hvis der ikke sker passage af uvedkommende i flyveområdet, ligesom andre aktiviteter bør undgås. Klageren anfører derfor, at det er uklart, om dette betyder, at det er farligt, at færdes i flyområdet, og om ansøgeren ønsker at hindre den frie adgang. Klageren mener, at der er vigtigt, at den frie færdsel på Flyvestationen opretholdes, og at det er i strid med den forudsætning, at området skal være offentligt tilgængeligt, at ansøgeren angiver, at uvedkommende passage i flyveområdet bør undgås. Klageren finder det yderligere problematisk, at flyveområdet gennemskæres af den asfalterede rullebane, der benyttes af gående, cyklister, rulleskøjtøbere m.fl.

#### *Kommunens bemærkninger*

Kommunen oplyser, at ansøgeren ønsker en placering, hvor øvrige aktiviteter er begrænset, men at ønsket om, at der ikke sker færdsel i flyveområdet, dog alene er ud fra et ”nemhedsprincip” og ikke ud fra et sikkerhedsmæssigt hensyn. Eftersom der skal være offentlig adgang til Flyvestationen, har kommunen fra start af gjort det klart for ansøgeren, at det ikke er muligt at hindre offentlighedens adgang. Derfor må der f.eks. heller ikke ske indhegning af flyveområdet/-pladsen, hvilket ifølge kommunen også er i overensstemmelse med Naturstyrelsens forudsætning om, at ansøgeren skal tilpasse sine aktiviteter til, at der er offentlig adgang på Flyvestation Værløse. Kommunen oplyser, at ansøgeren er indforstået med forudsætningen om offentlighedens adgang og tilpasning af aktiviteterne hertil, og ansøgeren har ikke på noget tidspunkt udtrykt intentioner om at hindre fri færdsel i/under flyveområdet eller udtrykt bekymring for sikkerheden i forbindelse med den offentlige adgang.

Det er kommunens vurdering, at det er muligt at kombinere færdsel i området med flyvning med modelfly, uden at det udgør en uforholdsmæssig sikkerhedsrisiko. Skulle ansøgeren mod forventning hindre fri passage i/under flyveområdet, vil det være i strid med et vilkår i landzonetilladelsen.

#### 2.9.5. Sikkerhed

##### *Klagerens bemærkninger*

Klageren anfører derudover, at det fremgår af tilladelsen at flyverummet hvori der skal flyves, af hensyn til solen skal vende mod nord, så piloterne ikke bliver blændet. Klageren anfører, at flyveområdet på trods af dette er udformet som en halvcirkel, hvilket indebærer, at det er muligt at flyve i øst-vestlig retning. Risikoen for blanding af piloterne, og dermed manglende styring og kontrol vil ifølge klageren være forøget om aftenen, hvor solen står lavt i vest. Dertil kommer, at den offentlige sti ligger vest for pilotfeltet. Den farlige tidsperiode vil ifølge klageren variere med solhøjden og dermed årstiden. Klageren mener derfor, at placeringen er uhensigtsmæssig og indebærer unødigt risiko for andre brugere af Flyvestationen.

Klageren klager desuden over, at det bliver muligt for ansøgeren at flyve i halv- eller helmørke i den mørke tid af året.

##### *Kommunens bemærkninger*

Kommunen oplyser, at den kun har stillet vilkår om, at der ikke må ske overflyvning af den store øst-vestgående start- og landingsbane. Den rullebane, som klageren henviser til, ligger i den vestlige del af flyveområdet, og må gerne overflyves. Kommunen har ikke fundet grundlag for at begrænse flyveområdet mod vest over det mere underordnede rulleareal, der ligger her, bl.a. fordi der kun er en mindre del af flyvningerne, som forventes at foregå over dette rulleareal. Kommunen henviser til, at ansøgeren har redegjort for, at langt størstedelen (90 %) af flyvningerne vil holde sig inden for en afstand af ca. 200 m nord, øst og vest for pilotfeltet. Kommunen henviser også til de almindelige bestemmelser i dronebekendtgørelsen, hvoraf det fremgår, at flyvning med modelfly skal foregå på en sådan måde, at andres liv og ejendom ikke udsættes for fare eller anden unødigt ulempe.

Der er stillet vilkår om, at der i weekenden må flyves til kl. 18.00 og i hverdage til kl. 20.00. Den primære del af flyvningen forventes at foregå i sommerhalvåret mellem solopgang og solnedgang og derfor uden for halv- og helmørke. Flyvningen i perioder mellem halv- eller helmørke og med ”solen i øjnene” reguleres desuden af de almindelige bestemmelser i dronebekendtgørelsen om, at der skal være visuel kontakt mellem pilot og fly. På den baggrund vurderer kommunen, at der ikke er grundlag for at stille vilkår, der begrænser flyvningen yderligere.

#### 2.9.6. Støj

##### *Klagerens bemærkninger*



Klageren anfører, at tilladelsen indeholder flere bemærkninger om støj. Klageren mener, at Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier for støj i rekreative områder skal overholdes overalt på Flyvestationen – både på kanten af flyveområdet, midt i flyveområdet, hvor den asfalterede rullebane/cykelsti passerer, og overalt i de rekreative områder.

Klageren anfører, at de støjmålinger, som kommunen foretog den 12. maj 2016, viser, at det er sandsynligt, at ansøgeren vil kunne overholde Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier for støj til boliger, hvilket ifølge klageren er uklart, idet der må være klare krav i en tilladelse, og at en overskridelse ikke er acceptabel. Klageren mener, at der ikke i tilladelsen er fastsat krav om, at Miljøstyrelsens vejledende støjkraV overholdes i de offentlige tilgængelige rekreative områder.

Klageren anfører, at det er uklart, hvad begrebet ”mindre overskridelse” dækker over, både hvad angår støjniveau og varighed. Klageren mener ikke, at kommunens landzonetilladelse fastsætter nogle vilkår for, hvor meget aktiviteten må støje i det rekreative område.

#### *Kommunens bemærkninger*

Kommunen henviser til redegørelsen i afgørelsen, hvor kommunen vurderer, at en mindre overskridelse af de vejledende støjgrænser vil være acceptabel i den del af området der ligger i/under klubbens flyveområde. Kommunen bemærker desuden, at støjpåvirkningen er beregnet på baggrund af målinger udført med 11 fly i luften, som fløj koncentreret i et mindre område omkring støjmåleren, og at flyene derfor vil være mere spredt ved de faktiske flyvninger. Landzonetilladelsen stiller vilkår om maksimalt otte fly i luften samtidig. Det forventes derfor, at den faktiske støjpåvirkning fra klubbens aktiviteter vil være mindre end den beregnede.

Kommunen oplyser, at kommunens beregninger og vurderinger er baseret på en støjrapport B1120-r01 af 20. december 2016, der er suppleret med rapport B1171-r01 af 21. januar 2018, udarbejdet af rådgivningsfirmaet. Firmaet fremgår ifølge kommunen af Miljøstyrelsens liste over laboratorier og firmer, der beskæftiger personer, som er certificeret til at udføre ”Miljømålinger – ekstern støj”.

Kommunen oplyser derudover, at det endvidere fremgår af landzonetilladelsens vilkår, at flyvning på modelflyvepladsen til enhver tid skal overholde Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier for støj til nuværende og planlagte boligområde, jf. Miljøstyrelsens Vejledning nr. 5/1984 om Ekstern støj fra virksomheder.

#### *2.9.7. Fremtidig planlægning af området*

##### *Klagerens bemærkninger*

Klageren oplyser, at de lavtliggende fugtige områder syd for landingsbanen,

hvor viben er registreret, netop er planlagt til at blive omdannet til egentligt vådområder til gavn for biodiversiteten og herunder grundlaget for vibens trivsel i området. Klageren mener, at det må forventes, at de nye vådområder vil kunne tiltrække langt flere viber, hvis arealerne ikke forstyrres af yderligere aktiviteter.

#### *Kommunens bemærkninger*

Kommunen oplyser, at kommunen er bekendt med Naturstyrelsens planer om etablering af vådområder syd for den store øst-vestgående start- og landingsbane. Der er dog ikke indkommet ansøgninger herom, og da projektet ikke er realiseret, kan kommunen ikke vurdere påvirkningerne af aktiviteterne med modelfly på et potentielt vådområde som eventuelt etableres i fremtiden. Der vil ifølge kommunen være andre arealer på Flyvestationen, hvor fuglene har mulighed for at fouragere og raste.

#### *2.9.8. Ansøgerens bemærkninger til klagen*

Ansøgeren har fremsendt følgende bemærkninger til klagen:

- At der ikke er i klubbens levetid har været nogen former for alvorlige uheld.
- At de retlige sikkerhedsmæssige krav til flyvning skal altid iagttages.
- At kommunen ved vurderingen af landzonetilladelsen har inddraget hensynet til naturen.
- At klageren ikke har påvist, at landzonetilladelse vil have en negativ effekt på naturen.

### **3. Planklagenævnets bemærkninger og afgørelse**

#### **3.1. Planklagenævnets kompetence og prøvelse**

Planklagenævnet kan tage stilling til en kommunes afgørelse efter planlovens § 35, stk. 1 (landzone), jf. lovens § 58, stk. 1, nr. 1.<sup>6</sup>

Planklagenævnet finder ud fra klagerens klagepunkter, at der klages over kommunens afgørelse vedrørende etableringen af modelflyvepladsen, og ikke kommunens afgørelse vedrørende den ændrede anvendelse af Shelter 331. Nævnets prøvelse af sagen vedrører derfor ikke kommunens vurdering af, at den ændrede anvendelse af Shelter 331 ikke kræver landzonetilladelse.

#### **3.2. Påvirkning af dyreliv og spredningen af aktiviteter**

##### *3.2.1. Påvirkningen af fugle i området*

Klageren har anført, at aktiviteterne på området bør samles for at reducere den negative indflydelse på dyrelivet som f.eks. hjortevildtet og fuglene, jf. afsnit 2.9.2. Klageren har i den forbindelse nævnt lærker og viber.

---

<sup>6</sup> Lovbekendtgørelse nr. 287 af 16. april 2018 om planlægning med senere ændringer.

Planklagenævnet har forstået dette klagepunkt på den måde, at det ansøgte efter klagerens opfattelse vil have en negativ indflydelse på hjortevildt, lærker og viber. Nævnet har nedenfor behandlet spørgsmålet om indflydelsen på lærker og viber. Nævnet har desuden inddraget hensynet til hjortevildt i nævnets generelle vurdering af, om der kan gives landzonetilladelse til et ansøgte, jf. afsnit 3.3.7 nedenfor.

### *3.2.2. Generelt om fuglebeskyttelse*

#### *Områdebeskyttelse af fugle*

I fuglebeskyttelsesdirektivet<sup>7</sup> og habitatdirektivet<sup>8</sup> er der fastsat regler om oprettelse af internationale beskyttelsesområder. Der er på den baggrund oprettet Natura 2000-områder, som omfatter bl.a. fuglebeskyttelsesområder efter fuglebeskyttelsesdirektivet. Nogle af Natura 2000-områderne omfatter desuden Ramsar-områder efter Ramsarkonventionen. Fuglebeskyttelsesområderne omfatter bestemte fuglearter. De fuglearter, der er beskyttede i det konkrete fuglebeskyttelsesområde, kaldes udpegningsgrundlaget for området.

Habitatdirektivet er implementeret i dansk ret i flere lovgivninger, bl.a. planhabitatbekendtgørelsen fra 2016.<sup>9</sup>

Der skal foretages en vurdering af, om projektet i sig selv eller i forbindelse med andre planer og projekter kan påvirke et Natura 2000-område væsentligt, før der træffes afgørelse om landzonetilladelse (væsentlighedsvurdering), jf. planhabitatbekendtgørelsens § 4, stk. 1, jf. § 5, stk. 1, nr. 2. De projekter, der omfattes af kravet om vurdering, er projekter, som ikke direkte er forbundet med eller nødvendige for Natura 2000-områdets forvaltning.

#### *Artbeskyttelse af fugle*

Det fremgår af fuglebeskyttelsesdirektivets artikel 5, at medlemsstaterne skal træffe de fornødne foranstaltninger til at indføre en generel ordning til beskyttelse af alle de fuglearter, som er omfattet af direktivets bilag 1, bl.a. mod forsætligt at dræbe fuglene. Denne bestemmelse er implementeret ved bestemmelser i jagt- og vildtforvaltningsloven. Bestemmelserne i direktivet og i jagt- og vildtforvaltningsloven om forbud mod drab af fugle gælder dog alene forsætlige drab, f.eks. i forbindelse med jagt, ikke uforsætlige drab ved f.eks. opstilling af en vindmølle eller flyvning med modelfly.

Det fremgår desuden af fuglebeskyttelsesdirektivets artikel 4, stk. 4, 2.

---

<sup>7</sup> Oprindeligt Rådets direktiv 79/409/EØF af 2. april 1979 om beskyttelse af vilde fugle. Det oprindelige direktiv og senere ændringer er nu kodificeret i Europa-Parlamentet og Rådets direktiv 2009/147/EF af 30. november 2009 om beskyttelse af vilde fugle.

<sup>8</sup> Rådets direktiv 92/43/EØF af 21. maj 1992 om bevaring af naturtyper samt vilde dyr og planter.

<sup>9</sup> Bekendtgørelse nr. 1383 af 26. november 2016 om administration af planloven i forbindelse med internationale naturbeskyttelsesområder samt beskyttelse af visse arter.

pkt., at medlemsstaterne bestræber sig på at undgå bl.a. forringelse af levesteder også uden for fuglebeskyttelsesområderne. Med levesteder menes både områder, hvor fuglene yngler, og områder, som fuglene regelmæssigt gæster for at fælde fjer, raste eller overvintre. Bestemmelsen i artikel 4, stk. 4, 2. pkt., skal ses i sammenhæng med direktivets artikel 2, jf. artikel 1, ifølge hvilken medlemsstaterne træffer alle nødvendige foranstaltninger til at opretholde eller tilpasse bestanden af alle vilde fuglearter på et niveau, som især imødekommer økologiske, videnskabelige og kulturelle krav og samtidig tilgodeser økonomiske og rekreative hensyn. Bestemmelsen i artikel 4, stk. 4, 2. pkt., skal desuden ses i sammenhæng med artikel 4, stk. 4, 1. pkt., som gælder for bilag 1-fugle samt trækfugle, jf. artikel 4, stk. 1 og 2.

Det følger heraf, at der ikke kan gives landzonetilladelse til et projekt, som medfører sådanne forringelser af levesteder for en given bilag 1-fugleart eller trækfugleart, at det kan påvirke arten på bestandsniveau.

### *3.2.3. Vurdering i forhold til viber og sanglærker i området*

Viber og sanglærker er trækfugle, som er optaget på fuglebeskyttelsesdirektivets bilag II. Dette indebærer bl.a., at disse fugle kan optages på udpegningsgrundlaget for fuglebeskyttelsesområder, der indgår i Natura 2000-områder.

Der er registreret ynglende og rastende vibe og sanglærke på flyvestationen, og på det udlagte areal omfatter registreringerne også rastende vibe. Ud fra DOF-basens oplysninger er der ikke registreringer, der peger på (en høj grad af) udnyttelse af flyveområdet som yngleområde i forhold til vibe og sanglærke. Planklagenævnet forventer dog ikke, at DOF-basen er fyldestgørende for artens tilstedeværelse i flyveområdet, og det kan derfor ikke afvises, at både vibe og sanglærke vil kunne finde på at benytte det udlagte areal til yngleområde, eller at vibe og sanglærke hidtil har anvendt arealet som yngleområde.

Planklagenævnet finder, at det for flyveområdet gælder, at der med de varierende flyvehøjder og typer af modelfly må forventes, at vibe og sanglærke forstyrres i en sådan grad, at flyveområdet ikke fremadrettet vil blive anvendt som yngleområde eller som rasteområde under flyvning.

Ved udlægning af arealer til friluftaktiviteter på flyvestationen sker der således en vis reduktion af arealet, som blandt andet vibe og sanglærke kan benytte som raste- og evt. yngleområde.

Planklagenævnet finder dog ikke, at det ansøgte kan medføre sådanne forringelser af levesteder for viber eller sanglærker, at det kan påvirke arterne på bestandsniveau, allerede fordi der er tale om et relativt lille areal, som kun benyttes af fuglene i begrænset omfang i dag.

#### 3.2.4. Spredning af aktiviteterne

Klageren anfører, at aktiviteterne på flyvestationen bør samles i tilknytning til ”Kultur og Fritidsaksen” i den sydlige del af Flyvestationen i stedet for spredt i området af hensyn til dyrelivet og de besøgenes oplevelse af naturen på den store slette, jf. afsnit 2.9.2.

I praksis efter landzonereglerne lægges der i flere sammenhænge vægt på, om *bebyggelse* opføres samlet. Der er derimod ikke en sådan generel praksis i forhold til *aktiviteter*. Hensynet til at samle aktiviteter bør i stedet håndteres gennem planlægning. I forhold til Flyvestation Værløse er hele friluftsområdet omkring landingsbanen udpeget som aktivitetslandskab i kommuneplanen.

I nærværende sag skal det således blot vurderes, om den ansøgte aktivitet kan tillades på den ansøgte placering under hensyntagen til bl.a. det eksisterende plangrundlag og de landskabelige forhold.

Planklagenævnet kan således ikke give medhold i klagepunktet om, at aktiviteterne bør samles i tilknytning til ”Kultur og Fritidsaksen”.

### 3.3. Landzonetilladelsen

#### 3.3.1. Generelt om landzonetilladelser

I landzone må der ikke uden tilladelse fra kommunen foretages udstykning, opføres ny bebyggelse eller ske ændring i anvendelsen af bestående bebyggelse og ubebyggede arealer, jf. planlovens § 35, stk. 1.

Der foreligger ikke oplysninger i sagen om, at der er tale om aktiviteter, der kan være omfattet af undtagelsesbestemmelserne i planlovens § 5 u og §§ 36-38, og Planklagenævnet har derfor i denne afgørelse lagt til grund, at aktiviteterne er omfattet af kravet om landzonetilladelse.

Hovedformålet med zoneinddelingen og landzonereglerne er at forhindre byspredning i det åbne land og at sikre, at egentlig bymæssig udvikling sker, hvor der gennem planlægningen er åbnet mulighed for det. Det følger af formålsbestemmelsen, at landzonereglerne skal administreres på baggrund af landskabelige, rekreative og arealressourcemæssige hensyn og andre samfundsmæssige interesser, f.eks. trafikale hensyn, samt hensynet til erhvervslivets muligheder for vækst og udvikling<sup>10</sup>.

Områder i landzone skal som udgangspunkt friholdes for anden spredt og uplanlagt bebyggelse m.v. end den, der er nødvendig for driften af landbrug, skovbrug og fiskeri. Udover at værne om natur og landskab er varetagelsen af de primære erhvervsinteresser blandt de hensyn, der ligger bag landzonereglerne.

---

<sup>10</sup> Bemærkninger til lovforslaget, kapitel 7 (LFF nr. 76 af 23. januar 1991) og (LFF nr. 121 af 25. januar 2017).

Efter hidtidig praksis lægges der stor vægt på lovens almene formål, uanset at den enkelte sags betydning er begrænset. I vurderingen indgår derfor overvejelser om, hvilken betydning afgørelsen kan få for fremtidige lignende sager (præcedensvirkning).

### *3.3.2. Landsplandirektivet*

Klageren mener ikke, at tilladelsen er givet under hensyntagen til stedets naturværdier og særlige værdier, jf. landsplandirektivet, jf. afsnit 2.9.3.

Efter landsplandirektivet for Flyvestation Værløse skal den åbne landskabelige karakter på sletten fastholdes, der må ikke etableres støjende friluftsanlæg, og området skal holdes åbent og tilgængeligt for offentligheden. Det fremgår endvidere, at der ikke må etableres støjende friluftaktiviteter, der kræver miljøgodkendelse.

Planklagenævnet finder, at det ansøgte er i overensstemmelse med landsplandirektivet for Flyvestation Værløse. Nævnet lægger vægt på, at det ansøgte ikke er en aktivitet, der kræver miljøgodkendelse, at der kun må flyves med eldrevne modelfly, at der ikke etableres faste anlæg i forbindelse med aktiviteterne, og at landskabskarakteren således ikke ændres, samt at området fortsat vil kunne anvendes til anden rekreativ anvendelse og fortsat vil være tilgængeligt for offentligheden.

### *3.3.3. Offentlighedens adgang til flyveområdet*

Klageren har anført, at det ansøgte er i strid med den forudsætning, at området skal være offentligt tilgængeligt, jf. afsnit 2.9.4.

Kommunen har opstillet vilkår om, at der skal være offentlig adgang til flyveområdet, og at der ikke permanent må placeres skilte ved eller ske indhegning af modelflyvepladsen.

Planklagenævnet finder på baggrund af det opstillede vilkår, at det ansøgte ikke vil hindre offentlighedens adgang til området for de ansøgte aktiviteter, idet det vil være i strid med landzonetilladelsen, såfremt den offentlige adgang til området blev hindret.

### *3.3.4. Sikkerhed*

Klageren har anført, at placeringen af det ansøgte er uhensigtsmæssig og indebærer unødigt risiko for andre brugere af Flyvestationen, idet flyveområdet gennemskares af den asfalterede rullebane, der benyttes af gående, cyklister, rulleskøjteløbere m.fl., og idet piloterne grundet flyveområdets placering vil kunne blive blændet af solen, jf. afsnit 2.9.5. Klageren klager desuden over, at det er muligt for ansøgeren at flyve i halv- og helmørke i den mørke tid af året.

Dronebekendtgørelsen<sup>11</sup> fastsætter bestemmelser om flyvning med mindre droner uden for bymæssigt område. En drone er i bekendtgørelsen defineret som et ubemandet luftfartøj, dvs. et luftfartøj, som ikke har en fører ombord.

Planklagenævnet lægger til grund, at modelflyene i omhandlende sag er at anse som droner efter dronebekendtgørelsen § 2, nr. 5, hvorved bestemmelserne i dronebekendtgørelsen skal overholdes i forbindelse med ansøgerens modelflyvning på Flyvestation Værløse.

Det fremgår af dronebekendtgørelse § 3, stk. 1, at flyvning med mindre droner uden for bymæssigt område skal udføres på en sådan måde, at andres liv og ejendom ikke udsættes for fare eller anden unødigt ulempe, ligesom der skal tages særligt hensyn til dyreliv og dyrehold, jf. lov om luftfart § 126 c, stk. 1. Af dronebekendtgørelse § 13, stk. 2, fremgår, at dronen under hele flyvningen skal være inden for dronedeførerens synsvidde.

Efter dronebekendtgørelsens § 10 om natflyvning (flyvning, som foregår i tidsrummet fra solnedgang til solopgang) skal start- og landingsområde være tilstrækkeligt belyst til, at mennesker i området kan ses, og dronen kan betjenes. Der er i landzonetilladelsen stillet vilkår om, at der ikke må etableres lys på arealet, og det må derfor lægges til grund, at der ikke kan ske natflyvning, da dette ville være i uoverensstemmelse med dronebekendtgørelsen.

Planklagenævnet finder ikke, at de ansøgte aktiviteter udgør en sådan sikkerhedsmæssig risiko for brugerne af Flyvestation Værløse, at dette er til hinder for en landzonetilladelse. Nævnet har i denne forbindelse lagt vægt på, at størstedelen af flyvningerne vil holde sig inden for en afstand af ca. 200 m nord, øst og vest for pilotfeltet, og at flyvningen derfor alene i et begrænset omfang vil foregå over den af klageren anførte asfalterede rullebane. Nævnet har endvidere lagt vægt på, at ansøgeren er forpligtet til at overholde bestemmelserne i dronebekendtgørelsen, hvoraf det følger, at flyvningen skal udføres på en sådan måde, at andres liv og ejendom ikke udsættes for fare eller anden unødigt ulempe, samt at dronen under hele flyvningen skal være inden for dronedeførerens synsvidde.

### 3.3.5. Støj

Klageren har anført, at der i tilladelsen ikke er fastsat krav om, at miljøstyrelsens vejledende støjkrav overholdes i de offentligt tilgængelige rekreative områder, jf. afsnit 2.9.6.

Området er udlagt til aktivitetslandskab, almen ikke-bymæssig og ikke-støjende friluftsanvendelse. I bemærkningerne til landsplandirektivet præciseres det desuden, at der ikke må etableres støjende friluftaktiviteter, der

---

<sup>11</sup> Bekendtgørelse nr. 1257 af 24. november 2017 om flyvning med droner uden for bymæssigt område

kræver miljøgodkendelse.

Planklagenævnet finder generelt ikke, at det vil være i strid med landzone-reglerne at give landzonetilladelse til en aktivitet i et område, der er udlagt til ”aktivitetslandskab”, hvis de gældende grænseværdier for ekstern støj fra virksomheder overholdes.

Miljøstyrelsens vejledning om ekstern støj fra virksomheder<sup>12</sup> indeholder de vejledende grænseværdier for støj fra virksomheder og definerer, hvordan støjbelastningen udtrykkes. Herunder fastlægges forskellige grænseværdier for støj i forhold til henholdsvis boligområder og offentligt tilgængelige rekreative områder.

Furesø Kommune har opstillet vilkår om, at flyvningen på modelflyvepladsen til enhver tid skal overholde de vejledende grænseværdier for støj til nuværende og planlagte boligområder. Kommunen har endvidere stillet vilkår om, at der skal installeres et permanent lydmåleudstyr, der måler lydtrykket for hvert minut fra ansøgerens flyveaktiviteter i flyveområdet.

Det fremgår imidlertid af redegørelse til afgørelsen, at det er kommunens vurdering, at en mindre overskridelse af de vejledende støjgrænser vil være acceptabel i den del af det rekreative område, der ligger i/under klubbens flyveområde.

Hensigten med vejledningen om ekstern støj fra virksomheder er at fastlægge generelt acceptable grænseværdier ved støj fra bl.a. egentlige virksomheder og fra idrætsanlæg, fritidsklubber og lignende fritidsaktiviteter, som medfører væsentlige støjulempere for omgivelserne.<sup>13</sup>

Planklagenævnet bemærker, at flyveaktiviteterne generelt overholder støjgrænseværdierne. Nævnet finder det acceptabelt, at der gives landzonetilladelse, uanset at der kan forekomme overskridelser af de vejledende støjgrænser i selve flyveområdet, og uanset at andre end flyveklubbens medlemmer vil kunne befinde sig på dette område.

Nævnet finder imidlertid af hensyn til de øvrige aktiviteter i området, at grænseværdierne i forhold til offentligt tilgængelige rekreative områder skal overholdes uden for start- og landingsbanen samt flyveområdet. Nævnet stiller derfor vilkår herom.

### *3.3.6. Fremtidig planlægning af området*

Klageren anfører, at de lavtliggende fugtige områder syd for landingsbanen er planlagt til at blive omdannet til egentlige vådområder, og at de ansøgte

---

<sup>12</sup> [https://mst.dk/media/92644/Virksomhedsstoej%20-%20Tillaeg%20til%20vejledning\\_end.pdf](https://mst.dk/media/92644/Virksomhedsstoej%20-%20Tillaeg%20til%20vejledning_end.pdf)

<sup>13</sup> Vejledningen omfatter også de fritidsaktiviteter, som på tidspunktet for vejledningens udstedelse var omtalt i bekendtgørelse nr. 663 af 16. december 1982, kapitel 11.



aktiviteter vil forstyrre dyrelivet i denne forbindelse.

Det fremgår af sagens oplysninger, at projektet ikke er realiseret. Planklagenævnet kan ikke vurdere landzonetilladelsens påvirkning på eventuelle fremtidige projekter på Flyvestation Værløse. Planklagenævnet kan således ikke give klageren medhold i dette klagepunkt.

### *3.3.7. Planklagenævnets samlede vurdering af landzonetilladelsen*

Planklagenævnet finder, at der kan gives landzonetilladelse til det ansøgte.

Planklagenævnet lægger navnlig vægt på, at der ikke etableres faste anlæg i forbindelse med aktiviteterne, og at aktiviteterne skal foregå på et areal, som i plangrundlaget for området er udlagt til rekreativ anvendelse og aktivitetslandskab. Det er nævnets vurdering, at de landskabelige og naturmæssige forhold i området ikke er til hinder for landzonetilladelsen. Nævnet lægger herunder vægt på det ovenfor anførte i forhold til offentlighedens adgang til området, påvirkningen af nærmeste Natura 2000-område, påvirkningen af bilag IV-arter og påvirkningen af vibe og sanglærke. Nævnet finder endvidere ikke, at det øvrige dyreliv i området, herunder det stedlige hjortevildt, er til hinder for at give en landzonetilladelse til det ansøgte. Nævnet lægger i denne forbindelse vægt på, at det øvrige dyreliv på Flyvestation Værløse må antages i forvejen at være påvirket af den allerede eksisterende rekreative anvendelse af området.

Planklagenævnet lægger desuden vægt på, at det fremgår af landzonetilladelsen, at start- og landingsbane ikke må etableres på arealer, der er omfattet af naturbeskyttelseslovens § 3. Planklagenævnet lægger således til grund, at start- og landingsbanen/pilotområdet vil blive etableret i overensstemmelse hermed, og nævnet henleder i den forbindelse opmærksomheden på, at det afgørende i den forbindelse ikke er den formelle registrering af området, men den konkrete karakter af området.

### **3.4. Planklagenævnets afgørelse**

Planklagenævnet stadfæster Furesø Kommunes afgørelse af 22. maj 2018 om landzonetilladelse til etablering af modelflyveplads på Flyvestation Værløse på ejendommen matr.nr. 5i og 6i Bringe By, Værløse m.fl.

Planklagenævnet ændrer dog tilladelsens passage vedrørende overholdelse af vejledende grænseværdier til følgende vilkår:

- De ansøgte aktiviteter skal overholde de til enhver tid gældende vejledende grænseværdier for ekstern støj fra fritidsaktiviteter, som medfører væsentlige støjulemper for omgivelserne, pt. vejledning nr. 5/1984 om ekstern støj fra virksomheder. Dette gælder også i forhold til offentligt tilgængelige rekreative områder, herunder de øvrige dele af Flyvestation Værløse. Grænseværdierne kan dog overskrides

inden for den fastlagte star- og landingsbane samt flyveområde.

Tilladelsen bortfalder, hvis den ikke er udnyttet inden 5 år efter Planklagenævnets afgørelse, eller ikke har været udnyttet i 5 på hinanden følgende år, jf. planlovens § 56, stk. 2.

Planklagenævnets afgørelse er endelig og kan ikke indbringes for anden administrativ myndighed, jf. § 3, stk. 3, i lov om Planklagenævnet.<sup>14</sup> Eventuel retssag til prøvelse af afgørelsen skal være anlagt inden 6 måneder, jf. § 3, stk. 4, i lov om Planklagenævnet.

Afgørelsen er truffet af formanden på nævnets vegne, jf. § 4, stk. 1, i lov om Planklagenævnet.

#### **4. Gebyr**

Det indbetalte klagegebyr tilbagebetales. Beløbet vil blive overført til indbetalerens NemKonto inden for ca. en måned.

#### **5. Meddelelse og offentliggørelse af afgørelsen**

Denne afgørelse gøres tilgængelig for Furesø Kommune (Natur- og Miljøafdelingen, sagsnr.: 18/1505) samt for klageren og dennes eventuelle repræsentant via klageportalen og e-Boks. Afgørelsen sendes desuden til eventuelle andre parter i klagesagen via e-Boks.

Afgørelsen vil blive offentliggjort på <https://pkn.naevneneshus.dk/>. Personoplysninger vil blive anonymiseret.



Anja Bergman Thuesen  
Stedfortrædende formand

---

<sup>14</sup> Lov nr. 1658 af 20. december 2016 om Planklagenævnet.