

MRF 2021.84

Planklagenævnets afgørelse af 15. april 2021 (j.nr. 19/06899)

Landzonetilladelse til modelflyveplads ophævet, da tilladelsen på de angivne vilkår kunne medføre betydelige støjgener, og der ikke var fastsat egentlige begrænsninger for flyvetider.

På en ejendom i landzone var der ansøgt om tilladelse til en modelflyveplads med en græsbelagt startbane på 50x130 m. Ejendommen var beliggende i det åbne land omgivet af landbrugslandskab med en kombination af åbne marker, levende hegn og småskove. Inden for en afstand af ca. 200 m fra startbanen lå 6 ejendomme, hvoraf den nærmeste lå i en afstand af ca. 120 m fra startbanen og ca. 25 m til det anslåede luftrum. Området var i kommuneplanen udpeget som særligt værdifulde landbrugsområder. Nærmeste Natura 2000-område lå ca. 1,3 km fra det omhandlede areal. Bornholms Regionskommune meddelte den 19. juli 2019 landzonetilladelse til modelflyvepladsen på nærmere angivne vilkår, herunder at der maksimalt måtte foretages natflyvning efter kl. 21 tre gange årligt, og at der ikke måtte flyves med brændstofmodeller eller andre støjende fly torsdag, fredag, lørdag og søndag mellem kl. 12 og 15. Kommunen lagde navnlig vægt på, at flyvepladsen i gennemsnittet forventedes anvendt én gang ugentligt, og at støjgrænserne var overholdt. Afgørelsen blev påklaget af to naboer, der bl.a. anførte, at modelflyvepladsen ville medføre støjgener, og at der ikke var foretaget støjmålinger af flyene i luften. Planklagenævnet (formanden) lagde til grund, at der ved anvendelsen af arealet til flyvning med modelfly var tale om en ændret

anvendelse, som krævede landzonetilladelse efter planlovens § 35. Ved vurdering af kommunens tilladelse kunne det ikke tillægges væsentlig betydning, at kommunen alene forventede flyvninger ca. én gang om ugen, da der i landzonetilladelsen ikke var fastsat et egentligt vilkår herom. Nævnet fandt, at der foruden vilkåret om, at der ikke måtte flyves efter kl. 21, ikke var fastsat begrænsninger i forhold til flyvetidspunkter. Nævnet fandt endvidere, at der efter tilladelsens ordlyd kunne ske flyvning med brændstofmodeller eller andre støjende fly i alle andre tidsrum end de nævnte. Da flyvningen således kunne foregå i tidsrum, hvor der efter vejledningen om ekstern støj for virksomheder gælder skærpede støjkrav, herunder om aftenen og natten, fandt nævnet, at en tilladelse på de angivne vilkår kunne medføre en betydelig støjpåvirkning for naboerne. Nævnet fandt det endvidere tvivlsomt, at støjgrænserne for nærmeste nabo kunne overholdes, da påtænkte luftrum ifølge ansøgningen lå ca. 25 m herfra, og da luftrummet ikke var fastlagt i selve landzonetilladelsen. Nævnet fandt herefter ikke, at der kunne gives landzonetilladelse som meddelt, dog uden at nævnet tog stilling til, om der kunne gives landzonetilladelse på andre vilkår. Planklagenævnet ophævede på denne baggrund afgørelsen.

Kommentar: Mens det må tiltrædes, at en landzonetilladelse kan fastsætte tidspunkter for, hvornår en aktivitet kan foregå, ses der ikke i planloven hjemmel til at fastsætte støjgrænser i en landzonetilladelse, da sådanne forureningsbegrænsende vilkår i overensstemmelse med det materielle specialitetsprincip må fastsættes med hjemmel i miljøbeskyttelsesloven, hvilket i dette tilfælde vil sige miljøbeskyttelseslovens § 42.

15. april 2021
Sagsnr.: 19/06899
Klagenr.: 1004673

AFGØRELSE
i klagesag om Bornholms Regionskommunes landzonetilladelse til
modelflyveplads på A1 , Aakirkeby

Bornholms Regionskommune har den 19. juli 2019 givet landzonetilladelse til en modelflyveplads på ejendommen A1 , 3720 Aakirkeby.

Planklagenævnet har modtaget en klage over afgørelsen.

Planklagenævnet ophæver afgørelsen. Det betyder, at kommunens afgørelse ikke længere gælder.

Planklagenævnet
Toldboden 2
8800 Viborg

Tlf. 72 40 56 00
CVR-nr. 37 79 55 26
www.naevneneshus.dk

1. Klagen til Planklagenævnet

To omboende klagede henholdsvis den 7. august 2019 (klager 1) og 15. august 2019 (klager 2) til Planklagenævnet over kommunens afgørelse om tilladelse.

Planklagenævnet modtog klagerne den 11. september 2019 fra kommunen.

Klagerne har navnlig anført, at modelflyvebanen vil medføre støj, tab af ejendomsværdi og at kommunen ikke har lyttet til deres indsigelser.

Indholdet af klagerne gengives nærmere i afsnit 2.4.

2. Sagens oplysninger

2.1. Området og ejendommen

Klagesagen vedrører en ejendom på matr.nr. [REDACTED] på adressen A1, 3720 Aakirkeby. Ejendommen ligger i landzone.

Ejendommen ligger i det åbne land omgivet af landbrugslandskab med en kombination af åbne marker, levende hegn og småskove. I området findes mindre landejendomme og et enkelt større produktionslandbrug. Ejendommen ligger vest for A1.

Inden for en afstand af ca. 200 m fra startbanen ligger 6 ejendomme, hvoraf den nærmeste ligger i en afstand af ca. 120 m fra startbanen og ca. 25 m til det anslåede luftrum jf. Planklagenævnets opmåling på luftfoto.

Ejendommen ligger i et område, der er udpeget som særligt værdifulde landbrugsområder i kommuneplan 2013 for Bornholms Regionskommune.

Ejendommen ligger ca. 1,3 km fra Natura 2000-område N186, Almindingen, Ølene og Paradisbakkerne. Området omfatter fuglebeskyttelsesområde F80, Almindingen, Ølene og Paradisbakkerne, og habitatområde H162, Almindingen, Ølene og Paradisbakkerne.

2.2. Ansøgningen

Ansøgeren søgte den 3. august 2018 om landzonetilladelse til en modelflyveplads med en græsbelagt startbane på 50 x 130 m.

Det fremgår af ansøgningen, at flyvetid og årstid er meget sæsonpræget, og at der forventes max 2-3 flyvedage om ugen. Flyene er opdelt i støjkatégorierne K1, K2 og K3, og det forventes, at en gennemsnitlig flyvedag vil omfatte følgende:

- K1: Maksimale tid i luften pr. flyvetur er 8 min. Der vil være 4-5 startere.
- K2: Maksimale tid i luften pr. flyvetur er 6 min. Der vil være 4-5

startere.

- K3: Maksimale tid i luften pr. flyvetur er 6 min. Der vil være 5-10 startere.

Der er søgt om følgende flyvetider:

- Flyvning i tidsrummet 10.00 til 21.00 alle ugens dage.
- Der flyves ikke med brændstofmodeller eller andre støjende fly torsdag, fredag, lørdag, søndag mellem kl. 12.00 og 15.00.

Modelflyveklubben forventer ikke at udnytte alle flyvetider fuldt ud, da flyvetiderne er fastsat for at sikre en fleksibilitet i forhold til vejrforholdene. Modelflyveklubben har i 2017 haft mindre end 30 flyvedage.

2.3. Den afgørelse, der er klaget over

Kommunen gav den 19. juli 2019 landzonetilladelse til en modelflyveplads efter planlovens § 35, stk. 1.

Tilladelsen blev givet på følgende vilkår:

1. *Tilladelsen tidsbegrænset til 5 år, dvs. landzonetilladelsen bortfalder pr. 1. juli 2024.*
2. *Arealet skal reetableres af ansøger efter endt brug.*
3. *Der kan 5 gange årligt afholdes weekend-stævner (lørdag og søndage kl 10-21.00)*
4. *Skal der afholdes RC sommerstævne (lands stævne) på Bornholm, skal dette varsles til naboerne ved årets begyndelse, og igen 14 dage før stævne*
5. *Der må maksimalt foretages natflyvning efter kl 21 tre gange årligt, og i forbindelse med det må der maksimalt være 2 timers lys.*
6. *Der må ikke flyves med brændstofmodeller eller andre støjende fly torsdag, fredag, lørdag og søndag mellem kl 12 og 15.*
7. *Der skal føres logbog over flyveaktiver – der skal noteres flytype, dato og flyvetid fra klokken til klokken. Logbogen skal kunne forevises regionskommunen på forlangende, og opbevares i 5 år.*
8. *Miljøstyrelsens vejledende støjgrænse for denne type aktiviteter må ikke overskrides*

Kommunen begrundede tilladelsen med, at den ansøgte aktivitet er afhængig af en placering i det åbne land, og at kommunen i sin planlægning ikke har udlagt særlige områder til større kultur- og fritidsanlæg, fordi en placering vil afhænge af de forskellige anlægs særlige behov.

Kommunen vurderede, at da anlæggelsen af flyvebanen ikke kræver fysiske ændringer, ville modelflyvepladsen ikke påvirke de landskabelige og naturmæssige værdier væsentligt. Efter endt brug ville banen igen kunne anvendes som landbrugsjord.

Kommunen lagde vægt på, at der var tale om en flyveplads, som i gennemsnittet anvendes en gang ugentligt.

Kommunen fandt, at der ikke var trafikale forhold, som talte imod det ansøgte, og at parkering ville kunne finde sted som ansøgt.

Det nærmeste habitatområde ligger i en afstand af 1,5 km, og kommunen vurderede, at projekt ikke ville påvirke Natura 2000-områder og bilag IV-arter væsentligt.

Kommunen vurderede, at beboerne i en afstand af 500 m ville kunne bemærke, at flyvebanen eksisterer, men at støjgrænserne for virksomheder i landzone i aften og dagtimerne ses at være overholdt. Såfremt omboende oplever støjgener, som miljømyndigheden vurderer er væsentlige, vil kommunen kunne kræve beregninger til eftervisning af, at støjgrænserne er overholdt, og give påbud om skærpede støjkrav.

2.4. Klagerne og bemærkningerne hertil

2.4.1. Korrespondance i klagesagen

I sagen indgår klagen af 7. august 2019 (klager 1) og 15. august 2019 (klager 2). Kommunen er kommet med bemærkninger til klagen den 11. september 2020. Derudover er ansøgeren og ejeren/brugeren kommet med bemærkninger til klagen henholdsvis den 12. december og den 13. december 2020.

Klagerne og bemærkningerne er i hovedtræk gengivet nedenfor.

Kommunen har ikke kommenteret på klagepunkterne, men har henvist til afgørelsen, som kommunen mener, besvarer de af klagerne rejste klagepunkter.

2.4.2. Der er ikke taget hensyn til indsigelserne

Klagernes bemærkninger

Klager 2 anfører, at kommunen har valgt at give en tilladelse til trods for, at der er indleveret 8 indsigelser mod modelflyvepladsen.

Ansøgerens bemærkninger

Ansøgeren anfører, at det er op til v1 og Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen at godkende flyvning på pladsen.

I forbindelse med ansøgningen om landzonetilladelse kan der bl.a. tages hensyn til omkringliggende naboer, da der kan stilles krav om sikkerhed, hvilke dage og tidspunkter, som der må flyves på arealet, og hvilke fly/droner der må flyves med.

2.4.3. Støjgener

Klagernes bemærkninger

Klager 1 anfører, at beboerne i området vil blive meget generet af støj fra modelflyvepladsen, og at de allerede har oplevet, hvilken støj flyvningen medfører, idet der allerede flyves fra ejendommen i dag.

Klager 1 og klager 2 anfører, at der i området er udstillingshunde og hunde- og kattepenion, som vil blive generet af støjen i forbindelse med modelflyvebanen. Afhængigt af årstiden vil mange gæs og traner også blive skræmt.

Klager 1 har adspurgt en kyndig i dronflyvning, som har vurderet, at indflyvning ved landingsbanen vil være problematisk uden at bryde reglerne for afstand til vej.

Klager 1 og klager 2 henviser til, at der findes en etableret modelflyveplads i en afstand af 18 min, hvor det burde være muligt at etablere et samarbejde.

Klager 2 anfører, at kommunens vurdering i forhold til støj ikke omfatter, når flyene er i luften. Kommunen burde have foretaget støjmålinger og ikke givet en tilladelse og derefter sige, at der kan foretages støjmåling ved eventuelle klager.

Ansøgerens bemærkninger

På en godkendt modelflyveplads skal alle modeller over 7 kg godkendes af en stormodelskontrolant. Klubben har et krav om, at alle gæsteflyvere skal have et A-certifikat (en bestået flyveprøve).

Lige nu kan der flyves 24/7 alle dage om året med alt fra 0 til 25 kg drone/fly, undtagen fossil-drevet jet-drone/fly, så længe der flyves efter landdronebekendtgørelsen.

Der sker flyvningen i en afstand af 150 m i modsat retning fra ejendommen med udstillingshunde, og hunde- og kattepenionen er desværre lukket ned.

Nærmeste nabo (A2) har tilkendegivet ikke at have indvendinger imod en flyveplads på arealet.

De fly, som vil blive benyttet, vil primært (ca. 90 %) være eldrevne og støjer derfor mindre. De resterende fly med forbrændingsmotorer vil svare til en EU-godkendt knallert.

Klubben bidrager til et sundt foreningsliv og er positivt for området. Der var positive tilkendegivelser fra omkringliggende landmænd/jordejere til anlæggelsen af banen.

Klubben kan ikke blot benytte en anden bane, da denne er privatejet og er

gammel, hvorfor den ikke egner sig til fastvingede fly.

Ansøgeren mener, at klageren tegner et urigtigt billede af forholdene, og at der ikke kun er modstand til flyvepladsen fra omkringboende.

Ejerens/beboerens bemærkninger

Ejeren anfører, at der er tale om forskellige regelsæt, alt efter om man flyver privat, eller man flyver som klub. Dette virker til at være blandet sammen i klagerne. Reglerne overholdes ved start og ved landing.

I forhold til klagepunktet vedrørende, at modelflyvingen på banen skulle skade miljøet, så kan man altid se brændstofmængden i tanken og vil dermed kunne se, hvornår tanken er fuld. Det brændstof, som benyttes, er frit for opløsningsmidler og er derfor renere end almindelige benzin. Smøring af hjul mv. foregår i værksted med organiske/vegetabiliske produkter.

Fuglene i området bliver ikke påvirket af flyvepladsen. Gæs og traner har opholdt sig henholdsvis 16 og 18 dage i området i en afstand af 600 – 1.000 m fra flyvepladsen.

Der opleves masser af liv i områder, f.eks. harer, hønsefugle, duer, rovfugle mv., og de er aldrig blevet skræmt af, at der flyves fra arealet.

2.4.4. Tab af ejendomsværdi

Klagerne anfører, at en tilladelse vil medføre et fald i ejendomsværdierne i området, som vil medføre klagerne et tab. Klagerne er flyttet til landet netop for at nyde roen og den skønne natur.

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. 1.¹

Tab af ejendomsværdi

Klagerne anfører, at det ansøgte vil medføre at ejendomsværdien falder. Spørgsmål om forringelse af ejendomsværdien af en naboejendom som følge af en landzonetilladelse er ikke et hensyn, som kan varetages efter landzonereglerne. Planklagenævnet har derfor ikke kompetence til at efterprøve dette spørgsmål i sig selv. Dog kan forringelse af ejendomsværdi være en følge af urimelige nabogener, og sådanne nabogener indgår i nævnets vurdering af, om der kan gives landzonetilladelse.

3.2. Generelt om landzonetilladelser

I landzone må der ikke uden tilladelse fra kommunen foretages udstykning,

¹ Bekendtgørelse af lov om planlægning, jf. lovbekendtgørelse nr. 1157 af 1. juli 2020.

opføres ny bebyggelse eller ske ændring i anvendelsen af bestående bebyggelse og ubebyggede arealer, jf. planlovens § 35, stk. 1.

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 udvikling². Ved afgørelsen kan der endvidere tages hensyn til, om det ansøgte vil påføre naboer urimelige gener.

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.

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. Generelt om modelflyvebaner

Anvendelsen af arealer til flyvning med modelfly anses efter landzonebestemmelserne for at være en ændret anvendelse af et areal, som kræver land-zonetilladelse efter planlovens § 35, stk. 1. Dette uanset, at flyvning med modelfly også reguleres af dronebekendtgørelsen,³ og uanset at anlæggelse og væsentlige ændringer af en modelflybane også kræver en godkendelse efter anden lovgivning.⁴

Hensynet til miljøet skal indgå i landzoneadministrationen med henblik på at forebygge forurening af luft, vand og jord samt støjulemper, jf. planlovens § 1, stk. 2, nr. 5. Landzonemyndigheden skal herunder inddrage hensynet til støjpåvirkning af bl.a. beboelser i forbindelse med en landzonetilladelse til flyvning med modelfly.

I den forbindelse har det væsentlig betydning, om relevante støjgrænseværdier kan overholdes.

Modelflyvepladser er ikke omfattet af reglerne for miljøgodkendelse med

² Bemærkninger til lovforslaget, kapitel 7 (LFF nr. 76 af 23. januar 1991) og (LFF nr. 121 af 25. januar 2017).

³ Bekendtgørelse af 29. december 2020 om regler og procedurer for operation af ubemandede luftfartøjer.

⁴ Trafikstyrelsen har udpeget v1 til at fungere som godkendende myndighed for modelflyvepladser. Godkendelsen vedrører luftfartssikkerhedsmæssige forhold.

støjvilkår,⁵ men støjen vil efterfølgende kunne reguleres ved påbud, hvor der skal tages udgangspunkt i de vejledende grænseværdier for støj, som er fastlagt af Miljøstyrelsen, jf. miljøbeskyttelseslovens § 42, stk. 3.⁶

Miljøstyrelsens vejledning om ekstern støj fra virksomheder indeholder vejledende grænseværdier for støj fra virksomheder og definerer, hvordan støjbelastningen udtrykkes.⁷ Herunder fastlægges forskellige grænseværdier for støj i forhold til henholdsvis boligområder og offentligt tilgængelige rekreative områder.⁸

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 støjulemper for omgivelserne.⁹

I forbindelse med landzonetilladelser til modelflyvebaner skal der derfor foretages en vurdering af, hvorvidt støjgrænserne i vejledningen om ekstern støj fra virksomheder kan forventes overholdt. I en sådan vurdering skal indgå oplysninger om kildestyrken, afstande til beboelser og antal fly i luften ad gangen sammenholdt med den faktiske flyvetid (dag/aften/nat herunder hverdage/weekender/helligdage).

En landzonetilladelse skal desuden have en vis præcision, navnlig i forhold til de aktiviteter m.v., som påvirker omgivelserne mest. I forhold til modelflyvebaner er det navnlig støj, som påvirker omgivelserne. I en landzonetilladelse til en modelflybane bør der derfor fastsættes nærmere vilkår i forhold til de faktorer, som støjgenerne er afhængige af. Det vil navnlig være placeringen af flyverummet, tilladte flyvetider og flyvedage (dag/aften/nat på henholdsvis hverdage/weekender/helligdage) og eventuelt også antal stævner pr. sæson og tidsrum for disse. Der bør desuden stilles vilkår om flytyper og antal fly i luftrummet ad gangen, som sikrer en overholdelse af støjgrænseværdierne efter vejledningen om ekstern støj fra virksomheder, eller – hvis der ønskes en større fleksibilitet i forhold til flytyper og antal – et vilkår om overholdelse af støjgrænseværdierne, og der bør i den forbindelse henvises til, hvor disse grænseværdier findes. Der kan også fastsættes vilkår om føring af logbog, hvis dette er proportionalt i forhold til de konkrete flyveaktiviteter og vilkår.

3.4. Planklagenævnets vurdering

Planklagenævnet bemærker indledningsvis, at det ikke kan tillægges væsentlig betydning, at foreningen kun forventer at flyve ca. 1 gang om ugen. I landzonetilladelsen er der ikke stillet vilkår om et maksimalt antal flyvedage

⁵ Med krav om udarbejdelse af ”Miljømåling – ekstern støj”.

⁶ Lovbekendtgørelse nr. 1218 af 25. november 2019.

⁷ Vejledning om ekstern støj fra virksomheder, 1984.

⁸ https://mst.dk/media/92644/Virksomhedsstoej%20-%20Tillaeg%20til%20vejledning_end.pdf

⁹ Vejledningen omfatter også de fritidsaktiviteter, som på tidspunktet for vejledningens udstedelse var omtalt i bekendtgørelse nr. 663 af 16. december 1982, kapitel 11.

eller bestemte ugedage, ligesom der ikke i tilladelsen er henvist til de begrænsninger, som fremgik af ansøgningen. Der henvises i tilladelsen til, at der er tale om en flyveplads, som i gennemsnittet anvendes en gang ugentligt, men dette er ikke fastsat som et egentligt vilkår, og det vil desuden kunne dække over større udsving, ligesom det under alle omstændigheder vil kunne være meget vanskeligt at håndhæve, da det ikke er angivet, over hvilken periode dette gennemsnit skal beregnes. Kommunen vil således generelt ikke på baggrund af landzonetilladelsen kunne forhindre flyvning på alle ugens dage, i hvert fald i perioder.

Desuden er der ikke i landzonetilladelsen fastsat begrænsninger i forhold til tidspunkter for flyvningen. Dog forstår nævnet vilkår 5 på den måde, at der ikke – bortset fra tre gange årligt – må flyves efter kl. 21.

Endvidere vil der, som vilkår 6 er formuleret, kunne ske flyvning med brændstofmodeller eller andre støjende fly på alle andre tidspunkt end de nævnte tidspunkter, herunder indtil kl. 21.

Endelig er luftrummet ikke fastlagt i tilladelsen.

Planklagenævnet finder ikke, at der kan gives en landzonetilladelse som meddelt af regionskommunen til modelflyvepladsen. Nævnet finder således, at en tilladelse til flyvning med modelfly med de vilkår, som fremgår af tilladelsen, vil kunne medføre en betydelig påvirkning i form af navnlig støj for naboerne, hvis tilladelsen udnyttes i overensstemmelse med sit indhold.

Nævnet lægger i sin afgørelse særlig vægt på, at flyvningen kan foregå i tidsrum, hvor der efter vejledningen om ekstern støj for virksomheder gælder skærpede støjkrav (mandag til fredag kl. 18-22, lørdag kl. 14-22 samt søn- og helligdage kl. 10-22). Nævnet lægger endvidere vægt på, at luftrummet ikke er fastlagt i selve landzonetilladelsen, og at det påtænkte luftrum ifølge ansøgningen kun ligger ca. 25 m fra nærmeste nabo (A3).

Nævnet finder det endvidere tvivlsomt, at støjgrænserne for nærmeste nabo (A3) vil kunne overholdes i forbindelse med flyvning på arealet, navnlig fordi der med tilladelsens nuværende formulering bl.a. vil kunne ske flyvning om aftenen og natten.

Nævnet har ikke hermed taget stilling til, om det er muligt at give landzonetilladelse til en mere begrænset flyveaktivitet og i større afstand fra nærmeste nabo.

3.5. Planklagenævnets afgørelse

Planklagenævnet ophæver Bornholms Regionskommunes afgørelse af 19. juli 2019 om landzonetilladelse til en modelflyvebane på ejendommen matr.nr. [REDACTED] på adressen A1 , 3720 Aakirkeby.

Planklagenævnets afgørelse er endelig og kan ikke indbringes for anden administrativ myndighed, jf. § 3, stk. 3, i lov om Planklagenævnet.¹⁰ 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.

Planklagenævnet beklager den lange sagsbehandlingstid.

4. Gebyr

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

¹⁰ Lov nr. 1658 af 20. december 2016 om Planklagenævnet.