

Sendt elektronisk til:

Lasse Rungholm
Nordic Seaplane

Edvard Thomsens Vej 14
2300 København S
Telefon 41 78 01 78
Fax 7262 6790
bts@trafikstyrelsen
www.trafikstyrelsen.dk

Dato 24. juli 2017

Tilladelse til anvendelse af vandet i Københavns havn som søflyveplads

Trafik- og Byggestyrelsen har d. 6. marts 2017 modtaget ansøgning med tilhørende bilag fra Nordic Seaplane ved Lasse Rungholm, der ansøger om permanent tilladelse til at anvende et afgrænset område i Københavns havn som vandflyveplads. Ansøger har i den forbindelse søgt om at anvende søflyvepladsen til 15 starter og 15 landinger i dagtimerne heraf 1 start og 1 landing i perioden mellem kl. 19.00 og 22.00.

Styrelsen har den 14. november 2014 meddelt ansøger tidsbegrænset tilladelse til at anvende et afgrænset område i Københavns havn som søflyveplads gældende fra marts 2015 til marts 2018.

Trafik- og Byggestyrelsens afgørelse

Trafik- og Byggestyrelsen meddeler herved tilladelse til anvendelse af det pågældende område i Københavns havn til søflyveplads.

Endvidere meddeler Trafik- og Byggestyrelsen herved, at anvendelsen af det pågældende område til søflyveplads ikke er VVM- pligtigt, samt at der ikke skal udarbejdes en konsekvensvurdering i forhold til natura 2000 områder.

Tilladelsen gives på følgende vilkår:

1. Denne tilladelse er betinget af at alle nødvendige tilladelser til at foretage flyvninger er indhentet og er gældende.
2. Søflyvepladsen må ikke fysisk afmærkes.
3. Piloten skal i hvert enkelt tilfælde fastsætte et sikkerhedsområde inden for hvilken start og landing kan foregå. Disse sikkerhedsområder planlægges før hver flyvning. Sikkerhedsområdet skal kunne overvåges fuldt ud.
4. Der må ikke forekomme start og landing hvis der befinder sig nogen form for fartøj eller personer i sikkerhedsområdet.
5. Søflyvepladserne må ikke anvendes til start eller landing i mørke eller dårligere sigtbarhed mindre end 3 km flyvesigtbarhed.

6. Anvendelse af søflyveområderne, skal foregå med flytyper, Cessna Caravan, eller et tilsvarende fly, der ikke overstiger denne flytypes støjværdier.
7. Indsejlingen til Københavns Havn skal ske gennem Lynetteløbet, samt skal besejling af Københavns Havn I respekteres af søfly.
8. Krydstogtskibenes benyttelse af drejebassin liggende nordvest for Middelpult samt øvrig besejling af Københavns Havn skal respekteres af søflyene.
9. Søflyet bliver underlagt søvejsreglerne, og kan ikke pådrage skibstrafik en vigesituation og vigepligt.
10. Erhvervsfiskeri, herunder udsatte erhvervsredskaber, må ikke påvirkes af brugen af vandet til søflyveplads, jf. hørings svar fra Landbrugs- og Fiskeristyrelsen.
11. De afmærkede bøjer, der er gældende for sejlads i havnen overholdes, jf. hørings svar fra Søfartsstyrelsen.
12. Anvendelse af det afmærkede område må ikke ændres væsentligt eller udvides uden Trafik- og Byggestyrelsens godkendelse.
13. Tilladelsen eller projektet må ikke uden forudgående tilladelse fra Trafik- og Byggestyrelsens overdrages til andre.
14. Tilladelsen bortfalder ved manglende overholdelse af ovenstående vilkår.
15. Denne tilladelse fritager ikke modtageren for pligt til at opnå tilladelser og godkendelser, der måtte være nødvendige for gennemførelse af projektet i henhold til anden lovgivning. Denne tilladelse erstatter ikke privatretlige aftaler med fysiske og juridiske personer, som kan være berørt af projektet.
16. Såfremt det pågældende område ikke længere anvendes til søflyveplads skal Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen, Geodatastyrelsen, Søfartsstyrelsen og By og Havn I/S straks underrettes herom.

Begrundelse for afgørelsen

Trafik- og Byggestyrelsen har ved afgørelsen om at give tilladelse til projektet lagt vægt på, at anvendelsen af det pågældende område i havnen kan ske uden gener for havnens andre brugere og interessenter samt at søflyvepladsens beliggenhed og anvendelse ikke har været problematisk i den tidsbegrænsede periode den har været anvendt indtil nu.

Trafik- og Byggestyrelsen har i sin afgørelse om at projektet ikke er VVM-pligtigt, lagt vægt på at anvendelse af de pågældende område i Københavns havn i en periode har været anvendt som søflyveplads uden at dette har skabt gener eller haft væsentlig negativ indvirkning på miljøet i havnen. Styrelsen finder ikke, at en forøgelse af indflyvninger vil medføre en sådan øget negativ virkning på miljøet, at der skal udarbejdes en VVM-redegørelse for søflyvepladsen. Der er endvidere lagt vægt på at støjrænserne for området ikke overskrides.

I styrelsens vurdering af, at der ikke skal foretages en konsekvensvurdering af Natura 2000 områder har styrelsen lagt vægt på afstanden til de nærmeste natura 2000 område, der er henholdsvis 2 km og 3,5 km. Styrelsen finder ikke at anvendelsen af søterritoriet i Københavns havn som søflyveplads eller de dertilhørende indflyvninger vil påvirke disse områder på en sådan måde, at der skal udarbejdes en konsekvens vurdering. Styrelsen har i denne vurdering lagt vægt på høringssvar fra miljøstyrelsen.

Sagsfremstilling

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen har tidligere givet tidsbegrænset tilladelse til anvendelse af et afgrænset område i havnen som søflyveplads. Der er samtidig givet tidsbegrænset tilladelse til etablering af to flydebroer i såvel Københavns havn som Aarhus havn, som anvendes som landgang. Ansøger ønsker nu en permanent tilladelse, og søger samtidig om en forøgelse af flyvningerne.

By og havn I/S der administrerer det pågældende vandareal i Københavns havn, har tidligere givet samtykke til søflyvepladsens beliggenhed.

Trafik- og Byggestyrelsen har i forbindelse med sagens behandling forelagt ansøgningen for Søfartsstyrelsen, Naturstyrelsen, SVANA, Geodatastyrelsen, NaturErhvervstyrelsen, Slot- og Kulturstyrelsen, Vikingeskibsmuseet, Kystdirektoratet, Miljøstyrelsen, Energistyrelsen, Københavns kommune, Udviklingselskabet By og Havn I/S, HOFOR I/S, Dansk ornitologisk forening, Danmarks naturfredningsforening, Friluftsrådet, Grundejernes Landsorganisation og Fritidshusejernes landsforening.

Følgende myndigheder har afgivet høringssvar:

Kystdirektoratet, Fritidshusejernes landsforening, Landbrug- og Fiskeristyrelsen, Vikingeskibsmuseet, Søfartsstyrelsen, HOFOR, Miljøstyrelsen, Danmarks Naturfredningsforening og By og Havn A/S.

Kystdirektoratet, Fritidshusejernes landsforening, Moesgaard Museum, Miljøstyrelsen og Vikingeskibsmuseet har meddelt, at de ingen kommentarer har til projektet.

By og Havn A/S har afgivet følgende høringssvar: *"By & Havn har ingen bemærkninger til ansøgningen om tilladelse til permanent vandflyveplads i Københavns Havn. Det bemærkes, at der ikke på det foreliggende grundlag kan tages stilling til udvidelse af flydebroanlægget i Københavns Havn, idet det dog skal oplyses, at en evt. udvidelse af det eksisterende anlæg vil skulle holdes indenfor kajlinjen fra Nordre Toldbod. Endvidere vil besejlingsforholdene for havnerundfartsbådernes anløb af broanlægget ved Langelinie Pavillonen skulle vurderes i*

forbindelse med en konkret ansøgning om udvidelse af vandflyverens broanlæg."

Landbrug- og Fiskeristyrelsen har meddelt følgende høringssvar: "Vi havde sagen i høring dengang, da søflyvepladsen skulle etableres – for nogle år siden. Som jeg husker det var der ikke de store indvendinger. Der var en erhvervsfisker som jeg havde kontakt til på daværende tidspunkt, han drev et kasterusefiskeri omkring landingspladsen i Kbh. Jeg havde kontakt til Lasse Rungholm vedr. fiskeriet i området og han forsikrede mig, at man ikke havde planer om et evt. fiskeriforbud i området og at man naturligvis kunne starte og lande uden at komme i konflikt med udsatte erhvervsredskaber. Så hvis man agter at fortsætte på samme måde som hidtil mener jeg ikke at vi har nogen indvendinger til det ansøgte. Der har i den forgangne periode, hvor flyvningerne har stået på, ikke været nogle henvendelser fra erhvervsfiskere om problemer. Fiskeriinspektorat Øst afd. I Ringsted har ikke yderligere kommentarer".

Søfartsstyrelsen har afgivet følgende høringssvar: " Søfartsstyrelsen har ingen indvendinger imod de ansøgte flydebroer. Oplysninger/tegninger om disse bedes tilgå Geodatastyrelsen, således at der kan foretages nødvendige opdateringer af havneplaner og søkort.

Fsva det ændrede landingsmønster ved København gør samme problemstillinger som vedlagte for Aarhus Havn sig gældende. Ved København skal der tillige tages ekstra hensyn, da der tæt på visse af de viste "landingsbaner" findes et antal afmærkninger (bøjer) for sejladsen. Se vedlagte kortudsnit. Der kan desuden især i sommerperioden være en forholdsvis tæt trafik med fritidsfartøjer i området".

HOFOR har afgivet følgende høringssvar: "Med henvisning til styrelsens mail af 7. marts 2017 fremsendes hermed HOFORs samlede bemærkninger til " Høring over ansøgning om permanent tilladelse til flydebroer i Københavns Havn og Aarhus Havn samt søflyveplads i København, TS6020102-00455". Der fremsendes en samlet kommentering for alle de forsyningsselskaber, der administreres af HOFOR A/S. Som det fremgår af vedhæftede oversigtskort ("20170324 Oversigtskort - ledningsanlæg.pdf"), har HOFOR en 500 mm trykledning placeret på havnebunden udfor det område, hvor der allerede formodes at være etableret en flydebro til fordel for eksisterende søflyveplads. HOFOR har umiddelbart ikke kendskab til etableringen af allerede eksisterende flydebro, hvorfor denne er medtaget i nærværende høringssvar. HOFOR er jf. Trafikstyrelsens fremsendte materiale opmærksom på overdragelse af ressortansvaret mellem Kystdirektoratet og Trafikstyrelsen. Gasledningen placeret udfor eksisterende flydebro er af en aldeles vital betydning for opretholdelsen af bygasforsyningen i hele Københavns, da ledningen anvendes til transport af bygas mellem Sjællandssiden og Amagersiden af København. Eksisterende flydebro samt

eventuelle udvidelse af denne, giver anledning til bemærkninger fra HOFORs side af flere årsager:

- *Det fremgår ikke entydigt af ansøgningsmaterialet hvorledes eksisterende flydebro er etableret eller fæstnet til havbunden. Her tænkes på materiale som målfast og georefereret situationsplan med angivelse dimensioner på eksisterende flydebro samt eksakt angivelse af placeringen af eksisterende ankerblokke mv.*
- *Det fremgår ikke entydigt af ansøgningsmaterialet hvorledes eksisterende flydebro forventes udvidet eller fæstnet til havbunden. Her tænkes på materiale som målfast og georefereret situationsplan med angivelse af den forventede udvidelse af den eksisterende flydebro.*
- *Gasledningen er af vital betydning for opretholdelsen af bygasforsyningen i hele Københavns.*
- *Gasledningen er udlagt ved nedspuling i havbunden og formodes ikke at være anlagt dybere end 1 m under havbunden – og denne kan som følge af påvirkning fra havstrømme, havnetrafik mv. være meget anderledes end på tidspunktet for etableringen af gasledningen.*
- *I forbindelse med anlægsarbejdet med en eventuel udvidelse af den eksisterende flydebro, kan forankring af både, pramme mv. udgøre en meget stor risiko for ledningen, da denne ligger meget tæt på det eventuelle arbejdsområde.*
- *Forankringen (betonklodser på havbunden) af den eksisterende flydebro samt den forventede udvidelse kan udgøre en meget stor risiko for gasledningen.*

Ovenstående kan sammenfattes til, at HOFOR på baggrund af det fremsendte materiale samt ovenstående bemærkninger på nuværende tidspunkt ikke kan tiltræde en permanent tilladelse til den eksisterende flydebro samt eventuelle udvidelse af denne. Det skal afslutningsvis understreges at vedhæftede oversigtskort for placeringen af bygasledningen alene kan anvendes til oversigtsformål og materialet er ikke udtryk for en eksakt placering af bygasledningen"

Ansøger har meddelt følgende kommentarer til HOFORs høringssvar: "Herved kommentarer til HOFOR's høringssvar vedr gasledning. Der vedlægges word dokument med 4 skærmdump fra Google Earth med 1. satellitbillede af den eksisterende flydebro og forankring tegnet ind i relation til gasledningen, sådan som den fremgår af søkortet. 2. satellitbillede af den eksisterende flydebro med 2 nye broer tegnet ind med blå samt forankring heraf med kæder. 3. satellitbillede af den østlige ende af gasledningen med forankrede både. 4. satellitbillede af eksisterende og nye broer med mål angivet. Den eksisterende flydebro er 3 x 15 m. Det samme er hver af de 2 nye. Kæderne er 12-

14 m. lange og hænger lodret ned ved broen, så betonklodserne ligger ca. 10-12 fra broen. Som det fremgår af materialet er der god afstand til gasledningen og mere end generelt krævet efter de tekniske forskrifter for arbejder i nærheden af gasledninger. Vi og vores erhvervsdykker har derfor ikke anset gasledningen for et problem netop på grund af afstanden. Det er ifølge dykkeren meget usandsynligt, at en nedspulet trykledning lavet af stål har flyttet sig. Betonklodserne er lagt med luftfyldte hævesække. Der er ikke anvendt arbejdspramme eller arbejdsfartøjer udover en gummibåd og der er ikke brugt kraner eller forankring af pramme på nogen måde, og der er heller ikke behov for andet ved arbejdet med de nye broer. Når først kæder og blokke er lagt, flytter de sig ikke. Broen i sig selv opbygger ikke nogen kinetisk energi, og der skal meget lidt til at holde den. Vores fly vejer ikke mere end maksimalt 5.700 kg. og kan i den forbindelse sammenlignes med en lille motorbåd. Det fylder bare mere. Under alle omstændigheder vil vores kæder og klodser jo aldrig kunne flytte sig tættere på ledningen – kun væk fra den i givet fald, hvis de altså overhovedet kunne flyttes. Alt i alt mener vi ikke, at der er nogen problemer eller risici ved at forankre flydebroerne, hvor og som det er tænkt”.

HOFOR har til ansøger kommentarer fremsendt følgende bemærkninger: *”Jeg kan oplyse, at HOFOR nu har haft mulighed for at gennemgå de tekniske detaljer i forhold til styrelsens mail af 7. marts 2017 ” Høring over ansøgning om permanent tilladelse til flydebroer i Københavns Havn og Aarhus Havn samt søflyveplads i København, TS6020102-00455” med tilhørende supplerende tekniske oplysninger fra Lasse Rungholm Nordic Seaplanes af 22. april 2017. Af hensyn til sikkerheden for gasledningen i området udfør den forventede udvidelse af eksisterende flydebro, har HOFOR alene det forbehold, at kæderne, der anvendes til at fortøje flydebroen, maksimalt må have en længde på 12 m (vi er opmærksomme på, at kæden teknisk set ”bliver kortere”, når denne bliver fæstnet til havbunden pga. kædens nedhæng samt vanddybde). HOFOR har ikke yderligere bemærkninger til opsætningen af den permanente flydebro”.*

Ansøger har til HOFORs bemærkninger fremsendt følgende kommentarer: *Det er der ikke problemer i forudsat, at vi taler om de kæder, der går henimod gasledningen. Andre kæder er jo ligegyldige i denne sammenhæng.*

Danmarks Naturfredningsforening har meddelt følgende hørings svar: *”Vedrørende høring over ansøgning om permanent tilladelse til vandflyvepladser i Københavns havn samt om tilladelse til permanent etablering af flydebroer, herunder udvidelse heraf i både Københavns havn og Århus havn. Nordic Seaplanes Invest Aps ansøger om permanent tilladelse til at anvende Københavns Havn og Århus Havn til vandfly. Nordic Seaplanes har for nærværende en 3-årig prøvetilladelse, som*

begrænser antallet af starter og landinger til 5 af hver. I sin ansøgning søger Nordic Seaplanes om permanent tilladelser til at anvende Århus - og Københavns havne som vandflyvepladser, til både i Århus og København at måtte montere to forankrede flydebroer og til at måtte forøge antallet af operationer i København til 15 starter og 15 landinger og i Århus til 20 starter og 20 landinger. Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen præciserer i sit høringsbrev at denne høring kun vedrører udpegning af et permanent område i Københavns Havn til søflyvning, ansøgning om udvidelse af antallet af flydebroer i både Århus Havn og Københavns Havn. Dette skal i medfør af bekendtgørelse nr. 579 af 29. maj 2013 vurderes om projektet er VVM-pligtigt, og i medfør af bekendtgørelse nr. 874 af 2. september 2008 vurderes om der skal udarbejdes en konsensusvurdering om beskyttelse af internationale naturbeskyttelsesområder og beskyttelse af visse arter. I "Bekendtgørelse om miljømæssig vurdering af visse anlæg og foranstaltninger på søterritoriet" § 1 som vedrører etableringer, der kan have virkning på miljøet står der i styk 4 og 5: 4) Anlæg eller anbringelse af faste eller forankrede indretninger eller genstande, jf. § 16 a, stk. 1, nr. 2, i lov om kystbeskyttelse. 5) Anbringelse af fartøjer, der agtes anvendt til andet end sejlads, jf. § 16 a, stk. 1, nr. 3, i lov om kystbeskyttelse. Altså omhandler dette de ansøgte forankrede flydebroer og vandflyvere. I § 3. Står der: Der skal endvidere udarbejdes en VVM-redegørelse, inden der gives tilladelse til følgende projekter, hvis projektet forventes at kunne få væsentlig indvirkning på miljøet. I "Bekendtgørelse om administration af internationale naturbeskyttelsesområder samt beskyttelse af visse arter for så vidt angår anlæg og udvidelse af havne og kystbeskyttelsesforanstaltninger samt etablering og udvidelse af visse anlæg på søterritoriet" står der i § 3: Før der træffes afgørelse i medfør af de bestemmelser, der er nævnt i § 2, skal der foretages en vurdering af, om projektet i sig selv, eller i forbindelse med andre projekter, herunder tidligere gennemførte projekter, væsentligt kan påvirke et internationalt naturbeskyttelsesområde eller visse arter, som er udpeget i medfør af lov om miljømål m.v. for vandforekomster og internationale naturbeskyttelsesområder (miljømålsloven). DN- København mener at effekten af dette "anlæg på søterritoriet" bør vurderes! Øresund og Københavns Havn er året rundt et vigtigt fugleområde, hvor både rastende og trækkende fugle kommer. Hertil er Kalveboderne Nature-2000 område og Saltholm er EU-fuglebeskyttelsesområde, som blandt andet rummer Danmarks største population af edderfugle. De samlede regler omkring Natura-2000 områder og andre beskyttede områder kaldet Naturdirektiverne indebærer, at vi både skal udpege og beskytte de særlige områder (Natura 2000) og beskytte vilde dyre- og plantearter, også uden for områderne. 30 daglige ind- og udflyvninger i den lyse del af dagen og lige så mange taxisejladser, kan forstyrre dette fugleliv både i luften og i vandet og naturligvis de vandlevende dyr i vandet, både i deres

fouragering og måske i deres gydning. Desuden kan disse flyvninger, som foregår hen over det tættest befolkede område i Danmark, medføre støjgener, lysforstyrrelser og producere forbrændingsprodukter både som partikler og som vandopløselige gasser. DN-København vil derfor understrege vigtigheden af, at der udarbejdes et VVM for projektet”.

Ansøger har meddelt følgende kommentarer til Danmarks Naturfredningsforenings hørings svar: *”Formålet med kystbeskyttelsesloven er beskrevet i lovens § 1, stk. 1: Formålet med kystbeskyttelse er at beskytte mennesker mod oversvømmelser samt ejendom mod oversvømmelser og nedbrydning fra havet, fjorde eller andre dele af søterritoriet. I medfør af loven er der lavet flere bekendtgørelser. Den sidste og gældende er med mindre jeg har galt fat i det ”bekendtgørelse 2016-06-21 nr. 895 om miljømæssig vurdering af visse anlæg og foranstaltninger på søterritoriet. Efter den bekendtgørelses § 2 skal der kun laves VVM redegørelse, når der er tale om anlæg efter § 1, stk 1, nr 1 og 2. Udførelse af kystbeskyttelsesforanstaltninger og andre faste anlæg, jf. § 16, stk. 1, nr. 1, i lov om kystbeskyttelse. 1.Gravearbejde, borearbejde, pumpning, sugning eller andre former for terræændring, jf. § 16, stk. 1, nr. 2, i lov om kystbeskyttelse. Efter § 3 skal der derudover udarbejdes VVM redegørelse, hvis der forventes ”en væsentlig virkning” på miljøet jf indledningen i stk 1 og stk 1 nr. 7 og nr. 10. Nr 7 er kun relevant, hvis et allerede godkendt projekt udvides, og det vurderes, at det kan være ”til væsentlig skade” og stk. 10 er kun relevant, hvis der forventes ”en væsentlig virkning” på miljøet. Intet af det er relevant for en udvidelse af vandflyvepladsernes operationsantal. Vi har ingen indvirkning på miljøet i forhold til kystbeskyttelse. Vi forurener ganske, ganske lidt ift emission sammenholdt med krydstogtskibe, færger og handelsskibe, turbåde, lystbåde og andre fly over København, og vi har absolut ingen indflydelse på livet på og under vandet eller i luften. Vi sejler ovenpå vandet eller i vandet og med en dybgang på ca 75 cm. Og der er ingen propeller i vandet. Vi flyver kun om dagen, så hvordan lysforstyrrelser skulle være relevant kan jeg ikke se. Til sammenligning for at sætte det lidt i perspektiv er der nedenfor anført data fra et af de ca 300 krydstogtskibe, der opererer i samme område og data fra en sammenlignelig motorbåd. Der er vedhæftet billeder også. Sammenligningen er grotesk. Vi er på størrelse med de mange små lystbåde, der sejler ud og ind af havnen dagligt. Et krydstogtskib forurener ganske sikkert mere på eet anløb, end vi gør på et år. Vores propeller er ca 1,35 m lange og sammenholdt med de ca. 25 meget store vindmøller, der er i området, er det helt uproblematisk. Vi har aldrig ramt en fugl. Som det kan udledes af sammenligningerne er vi en ganske lille bitte faktor i det samlede billede. Natura områderne, Kalveboderne og Saltholm ligger meget langt fra vandflyvepladsen og tættere på Kastrup, hvor der som bekendt er*

en del flere fly. Vi har fløjet nu i godt et år og lavet ca 1300 operationer i Københavns havn, og vi har generelt ikke generet nogen. Der har været én støjklage, og siden vi da ændrede vores taxivej til at gå langs med kajen ved Lynetten/Refshaleøen har der ikke været nogen klager. Vi har fået udarbejdet en grundig støjanalyse, og vi overholder alle stillede støjkraav også i fremtiden selv ved det højeste antal ansøgte operationer. Efter min opfattelse er der ikke anledning til at vurdere, at der er en væsentlig virkning på miljøet på nogen måde, der berettiger et krav om VVM".

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen har bedt om Miljøstyrelsen bemærkninger til Danmarks Naturfredningsforenings høringssvar. Miljøstyrelsen har hertil meddelt følgende: " Flyvevejen i Københavns Havn er illustreret i høringsmaterialets Bilag A. Afstanden fra det yderste af flyvevejen til nærmeste Natura 2000-område nr. 142 " Saltholm og omliggende hav" er ca. 2,5 km, og afstanden til Natura 2000-område nr. 143 "Vestamager og havet syd for" er ca. 3 km. Grundet afstanden til disse, mener Miljøstyrelsen ikke at disse flyvninger vil påvirke områdets udpegningsgrundlag væsentligt. Heller ikke en tredobling, af de daglige ind- og udflyvninger i Københavns Havn, mener Miljøstyrelsen vil påvirke områdets udpegningsgrundlag negativt. Miljøstyrelsen har ikke yderligere bemærkninger til det fremsendte".

Københavns kommune har meddelt følgende høringssvar: "**Center for Bygninger:** Center for Bygninger har modtaget Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens høring over ansøgning om permanent tilladelse til vandflyveplads i Københavns havn, herunder en ansøgning om tilladelse til permanent etablering af flydebroer og udvidelse med flere flydebroer. Det fremgår af det fremsendte bilag, at flydebroerne er placeret/skal placeres ved Toldboden og Kastellet. Kastellet er fredet og beskyttet som fredet fortidsminde ved deklaration, lyst 18. november 1991, og efter museumslovens § 29 e. Området, hvor flydebroerne er placeret, er omfattet af fortidsmindebeskyttelseslinjen omkring Kastellet. Ifølge naturbeskyttelseslovens § 18, stk. 1 (lovbekendtgørelse nr. 121 af 26. januar 2017), må der ikke foretages ændring i tilstanden af arealet inden for fortidsmindebeskyttelseslinjen. Voldgraven omkring Kastellet er desuden omfattet af søbeskyttelseslinjen. Ifølge naturbeskyttelseslovens § 16, stk. 1, må der ikke placeres bebyggelse, campingvogne og lignende eller foretages beplantning eller ændringer i terrænet inden for søbeskyttelseslinjen. Østre Landsret har ved dommen gengivet i Ugeskrift for Retsvæsen 2003, side 2309, fastslået, at søterritoriet ikke er omfattet af beskyttelseszonen, og at det fredningsmæssige hensyn i stedet må varetages som en del af statens udøvelse af sin højhedsret over søterritoriet. Flydebroerne kan derfor placeres på søterritoriet ved Kastellet uden dispensation fra

fortidsminde- og søbeskyttelseslinjen under forudsætning af, at flydebroerne **ikke** forankres på land men på søterritoriet. Det fremgår af ansøgningen, at broerne er forankret med kæder til betonklodser og dermed opfylder forudsætningen. Det gøres opmærksom på, at Københavns Kommune, Center for Bygninger, **ikke** kan meddele dispensation fra naturbeskyttelseslovens § 18, stk. 1, og § 16, stk. 1, til etablering af eventuelle faciliteter i tilknytning til flydebroerne, så som ventebygninger for passagererne eller tankfaciliteter. Københavns Kommune kan kun i særlige tilfælde i medfør af naturbeskyttelseslovens § 65, stk. 3, gøre undtagelse fra fortidsmindebeskyttelseslinjen. Kastellet fremstår som et meget markant og kulturhistorisk værdifuldt fortidsminde, ikke mindst efter de omfattende restaureringsarbejder. Hensynet til beskyttelsen af Kastellet vejer således særdeles tungt. Det er vores vurdering, at der ikke foreligger særlige omstændigheder, der kan begrunde etablering af eventuelle anlæg i tilknytning til flydebroerne i forbindelse med etablering/udvidelse af en kommerciel flyverute. En tilladelse til en eventuel senere ansøgning om bygninger m.v. kan derfor ikke stilles i udsigt.

Forurenende Virksomhed: I forbindelse med nærværende høring, vil Enheden for Forurenende Virksomhed, Center for Miljøbeskyttelse (CMB), Københavns Kommune, gøre Trafikstyrelsen opmærksom på, at ændringer i aktiviteten iht. virksomhedens nuværende miljøgodkendelse kræver ansøgning til Enheden for Forurenende Virksomhed i CMB. I det tilfælde at flyveaktiviteten stiger, vil det føre til en større miljømæssig belastning, i form af støj, i det omkringliggende område, hvorfor Forurenende Virksomhed tager forbehold for placeringen af aktiviteterne og antallet af aktioner der kan tillades iht. Miljøbeskyttelsesloven. Før Forurenende Virksomhed kan tage endelig stilling til en ændring af aktiviteterne, skal virksomheden indsende en ansøgning herom, som bl.a. skal indeholde en støjberegning".

Ansøger har meddelt følgende kommentarer til Københavns kommunes høringssvar: "I forhold til høringssvar fra kommunen skal jeg bekræfte, at flydebroerne er forankret på bunden med betonklodser og kæder men naturligvis også til kajen ligesom et skib - ligesom den omtalte tømmerflåde i voldgraven også var fortøjet til land jf ØL 2003.2309. Der er indsendt ansøgning om miljøgodkendelse, der p.t. afventer afgørelse vedr. VVM".

Offentliggørelse

Afgørelse om, at projektet ikke er VVM-pligtig vil blive offentliggjort på Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens hjemmeside i henhold til § 29, i bekendtgørelse nr. 450 af 8. maj 2017 om vurdering af virkning på miljøet (VVM) af projekter vedrørende erhvervshavne og Københavns

Havn samt om administration af internationale naturbeskyttelsesområder og beskyttelse af visse arter for så vidt angår anlæg og udvidelse af havne.

Lovgrundlag

Afgørelse om tilladelse til etablering af landgang er truffet i henhold til § 24, stk. 3 i lov om Metroselskabet I/S og udviklingselskabet By og Havn I/S, samt i henhold til statens højhedsret.

Afgørelse om VVM-pligt og konsekvensvurdering er truffet i henhold til § 13 og § 16, i bekendtgørelse nr. 450 af 8. maj 2017 om vurdering af virkning på miljøet (VVM) af projekter vedrørende erhvervshavne og Københavns Havn samt om administration af internationale naturbeskyttelsesområder og beskyttelse af visse arter for så vidt angår anlæg og udvidelse af havne.

Klagevejledning

Afgørelserne truffet i henhold til havneloven og bekendtgørelse nr. 450 af 8. maj 2017 om vurdering af virkning på miljøet (VVM) af projekter vedrørende erhvervshavne og Københavns Havn samt om administration af internationale naturbeskyttelsesområder og beskyttelse af visse arter for så vidt angår anlæg og udvidelse af havne, kan ikke påklages til transport-, bygnings- og boligministeren eller anden administrativ myndighed, jf. § 39, stk. 1, i bekendtgørelse om Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens opgaver og beføjelser, klageadgang og kundgørelse af visse af Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens forskrifter.

Med venlig hilsen

Birgitte Tøttrup Maddock
Fuldmægtig