

Sendt elektronisk til:

Nordic Seaplanes
Lasse Rungholm

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

Dato 24. juli 2017

Endelig tilladelse til etablering af flydebroer ved Lange Linie til anvendelse som landgang til søflyver

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen har d. 6.marts 2017 modtaget ansøgning med tilhørende bilag fra Nordic Seaplane ved Lasse Rungholm, der ansøger om permanent tilladelse til de flydebroer der er etableret ved Lange Linie i Københavns Havn og som anvendes som landgang for den søflyver som styrelsen har givet tilladelse til.

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens afgørelse

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen meddeler herved endelig tilladelse til to flydebroer placeret ved Lange Linje i Københavns havn til anvendelse som landgang for den Søflyver der er givet tilladelse til i havnen.

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen meddeler endvidere, at flydebroernes placering ikke medfører, at der skal udarbejdes en VVM- redegørelse.

Endelig meddeler Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen, at der ikke skal udarbejdes konsekvensvurdering af projektet.

Begrundelse for afgørelsen

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen har ved afgørelsen lagt vægt på flydebroernes anvendelse som landgang ikke har negativ indflydelse på havnens interessenter eller bruger. Vi har endvidere lagt vægt på, at flydebroerne har haft denne anvendelse i en periode uden at dette har givet anledning til problemer.

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen har i sin afgørelse om, at projektet ikke er VVM-pligtigt, vurderet, at flydebroen i den udformning, størrelse og anvendelse den har nu ikke har indflydelse på den omkringliggende omgivelser, der kan begrunde, at der skal udarbejdes en

VVM-redegørelse. Styrelsen har i denne afgørelse lagt vægt på, at Flydebroen har haft pågældende beliggenhed og anvendelse i en længere periode uden at dette har haft negativ påvirkning på det omkringliggende miljø.

Nærmeste Natura 2000-områder ligger henholdsvis 2 km og 3,5 km fra området. Styrelsen finder ikke at flydepontonerne placering inde i havnen vil have nogen påvirkning på de pågældende områder.

Tilladelsen gives på følgende vilkår:

1. Tilladelse forudsætter at hørings svar fra HOFOR af 15. maj 2017 samt hørings svar fra By- og Havn efterleves.
2. Indehaveren af denne tilladelse er forpligtet til at vedligeholde anlægget i god forsvarlig stand.
3. Projektet må ikke ændres væsentligt eller udvides uden Trafik- og Byggestyrelsens godkendelse.
4. Tilladelsen eller projektet må ikke uden forudgående tilladelse fra Trafik- og Byggestyrelsens overdrages til andre.
5. Projektet eller dele heraf kan af Trafik- og Byggestyrelsen kræves fjernet for ejers regning, såfremt:
 - a. Anlægget ikke vedligeholdes, eller det ødelægges
 - b. Anlægget ikke længere anvendes som beskrevet i ansøgningen
 - c. Vilkår for tilladelsen ikke opfyldes eller overholdes
6. Trafik- og byggestyrelsen, Søfartsstyrelsen, Geodatastyrelsen og Udviklingsselskabet By og Havn I/S skal underrettes umiddelbart efter anlæggets permanente fjernelse. I forbindelse med en evt. fjernelse af anlægget skal området bringes i en stand så tæt på de forhold, som eksisterede inden anlæggets etablering, som muligt. Der skal tilsendes Trafik- og Byggestyrelsen, Søfartsstyrelsen, Geodatastyrelsen og Udviklingsselskabet By og Havn I/S dokumentation for reetablering.
7. Såfremt projektet ikke måtte blive fuldført, eller hvis Trafik-, Bygge og Boligstyrelsen af anden årsag finder det påkrævet, påhviler det tilladelsens indehaver at udføre de nødvendige foranstaltninger, herunder at fjerne anlægget eller dele af dette til sikring af, at anlægget ikke er til unødigt ulempe for berørte interessenter.
8. Efter en sådan fjernelse skal Trafik- og Byggestyrelsen, Søfartsstyrelsen, Geodatastyrelsen og Udviklingsselskabet By og Havn I/S underrettes med dokumentation for, at den påbudte tilstand er etableret.
9. Denne tilladelse fritager ikke ansøger fra at søge og opnå tilladelser og godkendelser, der måtte være nødvendige for at opretholde brugen af flydepontonerne som landgang i henhold til anden lovgivning.
10. Denne tilladelse erstatter ikke privatretlige aftaler med fysiske eller juridiske personer, som er berørt af projektet.
11. Denne tilladelse fortabes hvis ikke overstående vilkår overholdes.

Sagsfremstilling

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen har modtaget en ansøgning for Nordic Seaplane om permanent tilladelse til de flydebroer som anvendes til landgang til Søflyveren i Københavns havn. Styrelsen har den 14. november 2014 givet en tidsbegrænset tilladelse til såvel flydebroerne i Københavns Havn og anvendelse af et afgrænset vandareal som Søflyveplads. Begrundelsen for at tidsbegrænse tilladelse var at denne tilladelse efterfulgte en tidligere tilladelse givet af Kystdirektoratet. Ifølge ordlyden af denne tilladelse blev det vurderet at tilladelsen skulle tidsbegrænses, da anvendelse af Københavns Havn som søflyveplads var nyt i Danmark.

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen har i forbindelse med sagens behandling forelagt ansøgningen for Søfartsstyrelsen, Fiskeri- og Landbrugsstyrelsen, Naturstyrelsen, Geodatastyrelsen, Kystdirektoratet, Miljøstyrelsen, Energistyrelsen, Københavns kommune, Dansk ornitologisk forening, Danmarks naturfredningsforening, Friluftsrådet, Grundejernes Landsorganisation og Fritidshusejernes landsforening, Vikingeskibsmuseet.

Følgende myndigheder har afgivet hørings svar:

By og Havn I/S, Vikingeskibsmuseet, Miljøstyrelsen, Søfartsstyrelsen, Grundejernes Landsorganisation, Københavns Kommune, Kystdirektoratet og HOFOR.

Kystdirektoratet, Miljøstyrelsen Grundejernes Landsforening, Vikingeskibsmuseet og har meddelt at de ingen kommentarer har til flydebroerne.

By og Havn A/S har afgivet følgende hørings svar: *"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."*

HOFOR har afgivet følgende hørings svar: *"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 entydig 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 afgivet følgende svar på ansøgers kommentarer: "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 udfor 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".

Københavns Kommune har afgivet følgende høringssvar (i uddrag): " 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".

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 er truffet i henhold til § 24, stk. 3 i lov om Metroselskabet I/S og udviklingselskabet By og Havn I/S.

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 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