



Dato 3. oktober 2018
J. nr. 2018-802

Høringsnotat vedrørende L 41 Forslag til lov om ændring af lov om Metroselskabet I/S og Udviklingsselskabet By & Havn I/S (Ny Arealinddeling og Arealanvendelse i Københavns Ydre Nordhavn)

1. Indledning

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet hørte den 6. juli 2018 en række myndigheder og organisationer, jf. nedenfor, over udkast til forslag til Lov om ændring af lov om Metroselskabet I/S og Udviklingsselskabet By & Havn I/S (Ny Arealinddeling og Arealanvendelse i Københavns Ydre Nordhavn). Høringsfristen udløb den 28. august 2018. Lovforslaget har endvidere været offentliggjort på høringsportalen.dk.

1. Følgende myndigheder og organisationer har afgivet bemærkninger til lovforslaget: *Copenhagen Malmö Port, Erhvervsstyrelsen, Friluftsrådet, Gentofte Kommune, Hellerup og Maglegaard Grundejerforening og Østerbro lokaludvalg og Østerbro Havnekomité.*

2. Følgende myndigheder og organisationer har ikke haft bemærkninger til lovforslaget: *Dansk arbejdsgiverforening, Dansk Erhverv, Kommissarius ved Statens Ekspropriationer på øerne, Miljøstyrelsen, Rigsrevisionen, Søfartsstyrelsen.*

3. Følgende myndigheder og organisationer har ikke afgivet høringssvar til lovforslaget: *Advokatsamfundet, Agenda 21 Østerbro, Arbejderbevægelsens Erhvervsråd, Beredskabsstyrelsen, Beskæftigelsesministeriet, Brancheforeningen Danske Advokater, Brancheforeningen Danske Havnevirksohmeder, Børne- og Socialministeriet, Cyklistforbundet, Danmarks Naturfredningsforening, Danmarks Rederiforening, Danmarks sportsfiskerforbund, Dansk byggeri, Dansk Handicap forbund, Dansk Industri, Dansk Ornitologisk forening, Dansk Transport og Logistik – DTL, Danske handicaporganisationer, Danske Regioner, Danske Speditører, DI Transport, DFDS Canal Tours (Havnerundfarten), Domstolsstyrelsen, Ejerforeningen Tuborg Kanal, Energi-, Forsynings- og Klimaministeriet, FOGUS, Forbrugerrådet, Forsvarsministeriet, Frederiksberg Kommune, Geodatastyrelsen, Grundejerforeningen Svanevænget, Havneudvalget Hellerup Havn, Hellerup Kajakklub, Hellerup Roklub, Hellerup Sejlklub, HK Trafik & Jernbane, Håndværksrådet, Justitsministeriet, Kgl. Dansk Yachtklub, KL, Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen, Kulturarvsstyrelsen, Kulturministeriet, Københavns Kommune, Københavns Museum, Landbrug & Fødeva-*



rer, LO, Naturstyrelsen, Region Hovedstaden, Region Sjælland, Skatteministeriet, Statsministeriet, Sundheds- og ældreministeriet, Svanemøllen gruppen, Teknisk Landsforbund, Udenrigsministeriet, Udlændinge- og Integrationsministeriet, Udviklingselskabet By & Havn I/S, Undervisningsministeriet, Økonomi- og Indenrigsministeriet, Østerbro lokalråd og Østerbro lokalhistorisk forening.

4. Transport-, Bygnings- og Boligministeriet har herudover modtaget høringsvar fra Foreningen Københavertunnelgruppen, som ikke var angivet på lovforslagets høringsliste.

2. Høringsvar med bemærkninger

Transport- Bygnings- og Boligministeriet har modtaget 14 høringsvar. De modtagne høringsvar er vedlagt som bilag til høringsnotatet.

I det følgende gennemgås hovedindholdet af de modtagne høringsvar til det fremsatte lovforslag, hvorfor ikke alle forhold i høringsvarene er kommenteret. Høringsvarene er gengivet i emner, hvortil Transport-, Bygnings- og Boligministeriets bemærkninger er anført i kursiv.

Bemærkninger af generel politisk karakter samt forslag og bemærkninger, der ikke vedrører det fremsatte lovforslag, indgår ikke i notatet.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet kan for en fuldstændig gennemgang af samtlige indsendte synspunkter henvise til høringsvarene, som er sendt til Folketingets Transport-, Bygnings- og Boligudvalg.

Høringsvarene har navnlig vedrørt følgende emner:

- a) Miljøkonsekvenser
- b) Præcisering af anvendelsen af areal I – erhvervshavnen
- c) Præcisering af anvendelsen af areal II – det rekreative og maritime område
- d) Bemærkninger vedrørende lovforslagets indvirkning på nærområdet
- e) Øvrige bemærkninger

a) Miljøkonsekvenser

Copenhagen Malmö Port (CMP) bemærker i sit høringsvar, at arealet bag de tre eksisterende terminaler i lovforslaget foreslås omdannet til byudviklingsformål, hvilket alt andet lige vil indebære skærpede miljøkrav til den omgivne virksomhed. CMP anmoder om, at det af lovforslaget kommer til at fremgå entydigt, at byudviklingen bag (vest for) krydstogtterminalen på Oceankaj skal underlægge sig miljøpåvirkningen fra anløb af krydstogtskibe ved terminaler-



ne. Dette gælder også den trafik, som nødvendigvis skal servicere skibene med transport af passagerer og bagage samt forsyninger til skibene.

Østerbro Lokaludvalg påpeger, at udvidelsen af krydstogtkapaciteten risikerer at medføre en kraftig stigning i den deraf afledte og voldsomt sundhedsskadelige luftforurening. Østerbro Lokaludvalg mener derfor, at der bør etableres faciliteter til samt stilles krav om anvendelse af landstrømsanlæg. Østerbro Lokaludvalg ønsker, at deltage i det videre arbejde med VVM-redegørelsen for den nye placering og indretning af erhvervshavnen.

Østerbro Havnekomité påpeger, at krydstogtskibe har en række uheldige miljømæssige konsekvenser. Østerbro Havnekomité opfordrer derfor partierne i Folketinget til:

- At få gennemført en beskrivelse af, hvilke tiltag Folketinget vil gennemføre som opfølgning på udvidelsen af krydstogtterminalerne. Dette på det nationale plan og i internationale fora, herunder EU.
- At få udarbejdet en lov om, at alle skibe, der anløber Københavns Havn, mod betaling skal modtage strøm i havnene, som foreslået af Økologisk Råd.
- At få udarbejdet en lov om, at alle skibe, der anløber Københavns Havn, mod betaling, skal opfylde samme miljøkrav, som gælder for Københavns borgere:
 - o Skibene skal aflevere deres toiletaffald til behandling i rensningsanlæg på land.
 - o Skibenes øvrige affald skal ligeledes afleveres i land, sorteret i komposterbart affald, papir, plastic, glas og metal.
 - o Såfremt et skib ikke agter at følge disse nødvendige miljømæssige retningslinjer for at lægge til i Københavns Havn, skal det pågældende skib nægtes tilladelse til at lægge til i København.

Østerbro Havnekomité bemærker afslutningsvist, at der i lovforslaget bør være en mere dybdegående beskrivelse af de anførte problemstillinger samt en beskrivelse af, hvilke muligheder Danmark har for at opstille miljømæssige regler og regler mod social dumping.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet skal hertil, i relation til bemærkningerne ang. påvirkninger af miljøet, bemærke, at der vil blive udarbejdet en miljøkonsekvensrapport (VVM-redegørelse) for flytning af den eksisterende containerterminal fra Indre Nordhavn og anlæg af yderligere krydstogtfaciliteter. Miljøkonsekvensrapporten vil blive sendt i offentlig høring, hvor interesserede parter vil få mulighed for at afgive høringssvar.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet bemærker endvidere i relation til CMP's bemærkninger, at det fremgår af lovforslaget i Transport-, Bygnings- og Boligministeriets overvejelser om den foreslåede ordning, at "Arealet til byudvikling udgør ca. 7,5 ha og vil indgå i den generelle byudvikling af Nord-



havn med en blanding af bolig og erhverv under hensyntagen til bl.a. miljøforhold. Byudviklingen skal desuden ske under hensyntagen til havnedriften. Hensynet til havnedriften i området gør, at der ikke kan ske byudvikling, hvis det har negative konsekvenser for havnedriften. ”

Heri ligger den sikring af havneaktiviteterne, som CMP efterspørger i sit høringssvar. Den konkrete udvikling af området vil ske i dialog med CMP under hensyntagen til havnedriften.

Udviklingen af arealet til byudvikling vil skulle ske efter sædvanlig planproces med fastlæggelse af kommuneplanramme samt lokalplan for området.

b) Præcisering af anvendelsen af areal I – erhvervshavnen

Erhvervsstyrelsen bemærker, at det ikke er tilstrækkeligt uddybet, hvilke forudsætninger der ligger til grund for redueringen på 7,5 ha af det nye areal I – erhvervshavnen – i forhold til det eksisterende område I og II. Erhvervsstyrelsen ønsker en uddybelse af, hvad der ligger til grund for konklusionen om ”*et reduceret arealbehov til erhvervshavn mv*”. Erhvervsstyrelsen bemærker videre, at det fremgår af ”*Oversigt over nationale interesser i kommuneplanlægningen*”, at det er en national interesse at sikre, at der i den kommunale planlægning er ”*drifts- og udviklingsmuligheder for produktionsvirksomheder af national interesse, herunder aktive erhvervshavne og transport- og logistikvirksomheder af national interesse*”.

Erhvervsstyrelsen bemærker desuden, at det ikke synes at fremgå tydeligt af lovforslaget, hvor containerterminalen skal placeres, og hvor stort et areal der afsættes til denne funktion inden for område I.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet skal hertil samlet bemærke, at lovforslaget sikrer, at der fremadrettet kan ske en fleksibel anvendelse af området udlagt som erhvervshavn.

Arealbehovet vedr. containerterminalen er vurderet i forbindelse med et længere forarbejde mellem By & Havn og CMP. Der er enighed om denne afgrænsning af erhvervshavnen.

Containerterminalen vil blive placeret ved den nordøstlige side af opfyldet, mens hele den sydlige del af opfyldningen (Oceankaj) benyttes til krydstogtaktiviteter.

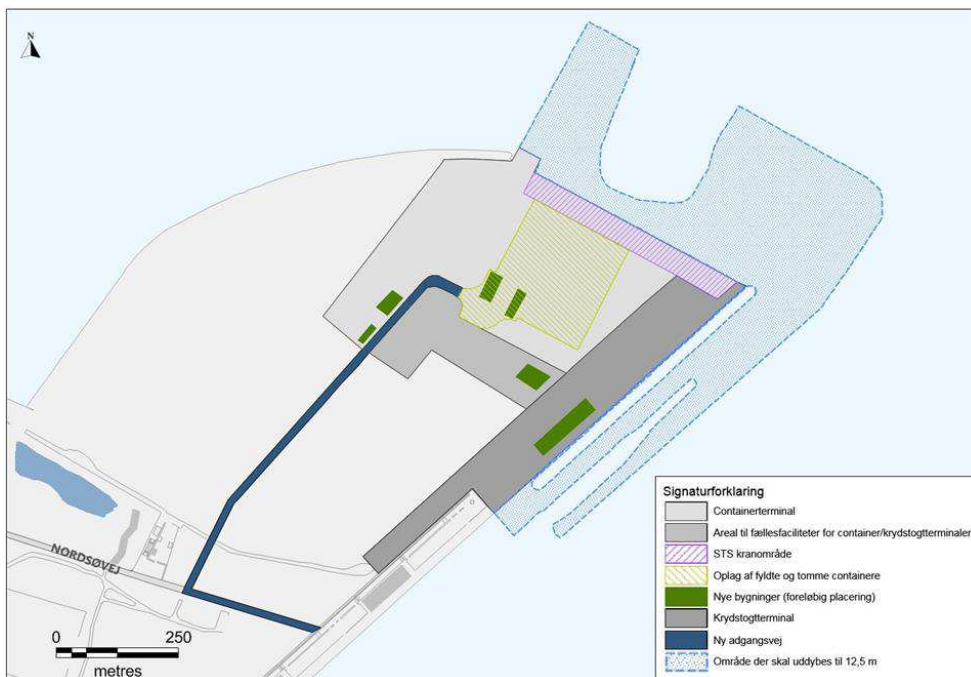
Den forventede placering af containerterminal og ny krydstogtterminal i Ydre Nordhavn fremgår af figur 1 herunder. Den fremtidige fordeling af arealer til henholdsvis containerterminal og ny krydstogtterminal afspejler ændringen i trafikmønsteret imellem anvendelsen af de to typer tonnager, hvor der ses en betydelig vækst i krydstogttrafikken.

Det forventes, at containerterminalen med tilhørende bygninger og anlæg og ny krydstogtterminal i alt optager ca. 30 ha af område I's ca. 50 ha. Der er således tale om et stort område, som kun delvist udnyttes til erhvervshavn, hvorfor der fortsat er plads til at udvide havneaktiviteterne inden for område "I".

Arealet forventes fordelt på ca. 18 hektar til containerterminal eksklusiv adgangsvej, hvoraf ca. 8,5 hektar anvendes til selve containerterminalen og kaj-areal med STS-kraner (ship-to-shore). Herudover anvendes ca. 8 hektar til krydstogtterminal, samt ca. 4 ha til et fælles areal med havnehus (administration) og parkering for både container- og krydstogtterminal.

Planlægningen af den konkrete indretning og udformning af containerterminalen pågår i regi af CMP.

Lovforslaget giver desuden mulighed for, at hele kajlængden på Oceankaj (1800 meter) kan benyttes til krydstogtaktiviteter mv. Derudover er formålet med lovforslaget at etablere en ny 4. krydstogtterminal. Dermed tilgodeses den fortsatte vækst indenfor krydstogter, og der skabes mulighed for, at større skibe kan anløbe havnen.



Figur 1: Skitsen viser forventet lokalisering og overordnet indretning af containerterminal og ny krydstogtterminal i forlængelse af de eksisterende krydstogtterminaler, samt det areal på søsiden, hvor der skal ske en uddybning til en vanddybde på 12,5 m.

c) Præcisering af anvendelsen af areal II - Det rekreative og maritime område



Friluftsrådet støtter forøgelsen af det rekreative og maritime område i Ydre Nordhavn. Friluftsrådet bemærker hertil, at det maritime i dette område ikke umiddelbart er særskilt fremhævet. Friluftsrådet opfordrer til, at diverse støttepunkter til blåt friluftsliv eksplicit integreres i udviklingen af dette område, herunder at der eksempelvis reserveres havområder til ikke-motoriseret færdsel, havnebad til svømning, undervandsstier, nem adgang til vandet fra landjorden mv.

Friluftsrådet henleder desuden opmærksomheden på, at indretningen af det rekreative område skal have en balance mellem anlæg og natur, således at disse hensyn ikke bliver modstridende. Friluftsrådet støtter ambitionen om, at området skal understøtte mulighed for fysisk bevægelse. Friluftsrådet opfordrer dog samtidig til, at der ikke etableres klassiske sports- og idrætsanlæg, men at området i stedet fremstår så naturpræget og alment tilgængeligt som muligt med mindre støttepunkter og faciliteter til gavn for friluftaktiviteter. Friluftsrådet ønsker således, at området skal bære præg af at være et natur- og friluftsområde, der kan understøtte de mange interesser frem for et område med anlæg til en mere snæver interessegruppe.

Østerbro Havnekomité anfører, at der i lovforslagets beskrivelse af anvendelsesmulighederne for det nye område II skjult gives mulighed for at omdanne de planlagte naturområder til et støjende og alt for højt "Disneyland". Østerbro havnekomité opfordrer derfor partierne i Folketinget til at få udarbejdet en helhedsvurdering af behovet for natur i Nordhavn samt til at nedlægge veto mod at give Københavns Kommune mulighed for at omdanne de planlagte naturområder til et støjende og alt for højt "Disneyland" for de eksisterende boligområder i såvel Nordhavn, på Østerbro og i Hellerup.

Østerbro Havnekomité anfører endvidere, at staten har vetoret i bestyrelsen i By & Havn, og Østerbro Lokaludvalg opfordrer staten til at samarbejde mod Københavns Kommune for, at den del af de mistede 100 ha til naturområde i den oprindelige strukturplan bliver indregnet i en ny strukturplan.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet skal hertil samlet bemærke, at det med lovændringen udtømmende reguleres, at der med et rekreativt område skal forstås, at området henlægges som et ubebygget areal, som langs kysten kan anvendes til rekreative faciliteter som eksempelvis vådområder, udkigstårne og andre mindre støttepunkter til fysisk aktivitet. Området skal indrettes, så det understøtter sport og fysisk bevægelse i området. I forhold til maritime formål vil det blive tydeliggjort i lovforslaget, at maritime støttepunkter f.eks. er pontoner til kanoer og kajaker.

Den konkrete indretning af området, herunder udformning af natur og antal af maritime støttepunkter, vil indgå i det videre arbejde med indretning af området. Det samme vil eventuel anvendelse af en del af arealet til boldbaner, som understøtter sport og fysisk bevægelse i området. Boldbaner forventes placeret i områdets sydligste del tættes på den fremtidige byudvikling i Ydre



Nordhavn. Henset til områdets størrelse vurderes det, at der er plads til såvel naturprægede områder som boldbaner.

For så vidt angår Østerbro Havnekomité's bemærkning om udnyttelse af statens vetoret bemærkes det, at en udnyttelse af vetoret ikke synes relevant i denne sammenhæng, idet der lægges op til, at det besluttet ved lov, hvad områderne kan anvendes til. Lovforslaget bygger i øvrigt på en allerede vedtaget lov.

d) Bemærkninger vedrørende lovforslagets indvirkning på nærområdet

Gentofte Kommune bemærker, at lovforslaget lader et areal på 7,5 ha udgå af loven, og dermed overgå til almindelig byudvikling, hvorefter den gældende højdebegrænsning på 25 meter for bygninger vil bortfalde. Gentofte Kommune noterer sig i den forbindelse, at det omhandlede areal synes at være det samme areal som det, hvor det aktuelt er fremsat flere ønsker om opførelse af højhuse, her i blandt det, der kan blive Nordens højeste hus på op til 280 meter (H.C. Andersen Adventure Towers). Gentofte Kommune bemærker endvidere, at forlængelsen af krydstogtterminalen med 700 meter vil forværre borgernes visuelle og støjmessige gener, idet krydstogtskibe er betydelig højere end containerskibe og de dertil hørende erhvervsbygninger. Gentofte Kommune anfører endvidere, at krydstogtskibe de facto fremstår som bygninger og vil være en visuel barriere over en længere sammenhængende strækning og højere end de 25 m, som bygninger kan opføres med efter gældende regler. Gentofte Kommune ønsker på den baggrund, at der indføres en bestemmelse om, at terrænregulering og beplantning skal udføres således, at de visuelle, støjmessige og øvrige miljømæssige gener for borgerne i Gentofte Kommune ikke øges i forhold til i dag.

Hellerup og Maglegaard Grundejerforening giver i sit høringssvar stort set udtryk for samme utilfredshed som Gentofte Kommune, jf. ovenfor.

Erhvervsstyrelsen bemærker, at lovforslaget kan give udfordringer ift. planloven. Dette synspunkt fremsættes på grund af, at den nye arealinddeling tillader byudvikling på de frigjorte arealer ved krydstogtterminalerne og dermed rykkes støjfølsom anvendelse tættere på støjklenderne og lugt. Dog noterer Erhvervsstyrelsen sig, at det fremgår af udkast til lovforslag, at anvendelse af det rekreative område ”skal være forenelig med havnedriften i naboområderne.”

Østerbro Lokaludvalg bemærker, at det mere effektive havneområde og den 4. liggeplads for krydstogtskibe vil øge trafikken ind og ud af Nordhavn. På Østerbro forventes det, at ændringer som de foreslåede kun øger behovet for at Nordhavnsvejen føres videre under Kalvebodløbet til Nordhavn.

Østerbro Havnekomité bemærker i forhold til udvidelse af kapaciteten for krydstogtskibes anløb i krydstogtterminalen, at det aldrig er blevet ordentligt



overvejet, hvilke problemer der allerede er, og hvilke problemer øget anløb af krydstogtskibe vil medføre.

Side 8/9

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet skal hertil samlet bemærke for så vidt angår de miljømæssige konsekvenser vedr. f.eks. visuelle gener, emissioner, støj og trafik, at dette, samt eventuelle afværgeforanstaltninger, vil blive behandlet i den VVM-redegørelse, som udarbejdes for projektet.

Det skal bemærkes, at det rekreative område (lovforslagets område "II") skal kunne indrettes med diversitet i terrænet. Det skal være muligt at skabe terrænbearbejdning op til kote 25 meter. En øget diversitet i terrænet vil desuden være med til at sikre, at der kan etableres en god grøn afskærmning af udsynet fra land til erhvervshavnen.

Det forudsættes desuden i lovforslaget, at Udviklingsselskabet By & Havn I/S sikrer, at arealet vil blive beplantet således, at det fremtræder grønt og indbydende, og at der sker beplantning af træer især på den vestlige side af containerterminalen senest samtidig med ibrugtagning af containerterminalen. Disse træer vil i stort omfang ad åre kunne skærme af for udsigten fra land til erhvervshavnen.

Denne forpligtelse for By & Havn til at beplante området, så der bl.a. skærmes af for udsigten fra land til erhvervshavnen er videreført fra den eksisterende lov.

De visuelle forhold vil desuden blive behandlet i den VVM-redegørelse for flytning af den eksisterende container terminal fra Indre Nordhavn og anlæg af yderligere krydstogtfaciliteter, som vil blive udarbejdet.

Udviklingen af arealet på 7,5 ha til byudvikling vil skulle ske efter sædvanlig planproces med fastlæggelse af kommuneplanramme samt lokalplan for området.

Som Erhvervsstyrelsen bemærker, skal byudviklingen desuden ske under hensyntagen til havnedriften. Hensynet til havnedriften i området gør, at der ikke kan ske byudvikling, hvis det har negative konsekvenser for havnedriften.

e) Øvrige bemærkninger

Østerbro Havnekomité opfordrer i sit høringssvar partierne i Folketinget til at få udarbejdet en beskrivelse af, hvilke tiltag for at inddrive skat og undgå social dumping på krydstogtskibene, som regeringen vil gennemføre som opfølgning på udvidelsen af krydstogtterminalerne. Østerbro Havnekomité opfordrer endvidere partierne til at foretage en gennemgang af, hvilke skatte- og afgiftsproblemer, der er ved den nuværende energi- og affaldshåndtering på krydstogtskibe i Københavns Havn.

Østerbro Havnekomité bemærker, at udvidelsen af container-samt krydstogt-terminal giver anledning til trafikale konsekvenser. På den baggrund ønskes der udarbejdet en analyse af, hvilke tiltag der skal til for at styre stigningen af turister i København. Derudover ønskes det, at lovforslaget skal beskrive og vurdere de trafikale udfordringer for krydstogttrafikken samt trafikken til og fra Nordhavnsbydelen.



Transport-, Bygnings- og Boligministeriet skal hertil samlet bemærke, at de trafikale forhold vil blive behandlet i den VVM-redegørelse for flytning af den eksisterende container terminal fra Indre Nordhavn og anlæg af yderligere krydstogtfaciliteter, som vil blive udarbejdet.

Hvad angår øvrige bemærkninger om skat og social dumping mv. bemærker Transport-, Bygnings- og Boligministeriet, at disse bemærkninger falder uden for dette lovforslag.

3. Ændringer i det fremsatte lovforslag i forhold til det lovudkast som har været i høring

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet har ikke foretaget ændringer i det fremsatte lovforslag i forhold til det lovudkast, som har været i høring, men der er foretaget visse præciseringer:

Det er i lovforslagets pkt. 2.1.2 blevet præciseret, at byudviklingen af arealet på 7,5 ha vil skulle ske efter sædvanlig planproces med fastlæggelse af kommuneplanramme samt lokalplan for området.

Det er endvidere i samme pkt. 2.1.2 blevet præciseret, hvor mange ha der afsættes til containerterminalen med tilhørende bygninger og anlæg og ny krydstogtterminal på område I.

Det er præciseret i forhold til område "II", at maritime støttepunkter f.eks. er pontoner til kanoer og kajakker.

Der er desuden foretaget en række præciseringer og lovtekniske justeringer.