



Fremsat den 3. oktober 2018 af transport-, bygnings- og boligministeren (Ole Birk Olesen)

## Forslag

til

# Lov om ændring af lov om Metroselskabet I/S og Udviklingselskabet By & Havn I/S

(Ny arealinddeling og arealanvendelse i Københavns Ydre Nordhavn)

### § 1

I lov nr. 551 af 6. juni 2007 om Metroselskabet I/S og Arealudviklingselskabet I/S, som ændret bl.a. ved lov nr. 632 af 14. juni 2011 og senest ved lov nr. 658 af 8. juni 2016, foretages følgende ændringer:

1. I *overskriften* til kapitel 4 a ændres ”Containerterminal” til: ”Erhvervshavn”.

2. I § 26 a, stk. 1, 1. pkt., ændres ”containerterminal” til: ”erhvervshavn”.

3. I § 26 a, stk. 3, ændres ”Containerterminalen” til: ”Erhvervshavnen”.

4. § 26 b, stk. 1, 1. pkt., affattes således:

»Det areal, som i lovens bilag 2 er angivet med ”I”, anvendes til erhvervshavn med krydstogtterminal, containerterminal og anden havne- og havnerelateret virksomhed med tilhørende bygninger og anlæg, fornødne adgangsveje og opmarcharealer samt service- og vedligeholdelsesfaciliteter mv.«

5. § 26 b, stk. 2, ophæves.

Stk. 3-5 bliver herefter stk. 2-4.

6. I § 26 b, stk. 3, 1. pkt., der bliver stk. 2, 1. pkt., ændres »”III”« til: »”II”«.

7. I § 26 b, stk. 3, 1. pkt., ændres »rekreative formål« til: »maritime og rekreative formål«.

8. § 26 b, stk. 3, 2. pkt., ophæves.

9. I § 26 b, stk. 4, 1. pkt., der bliver stk. 3, 1. pkt., ændres »”IV”« til: »”III”«.

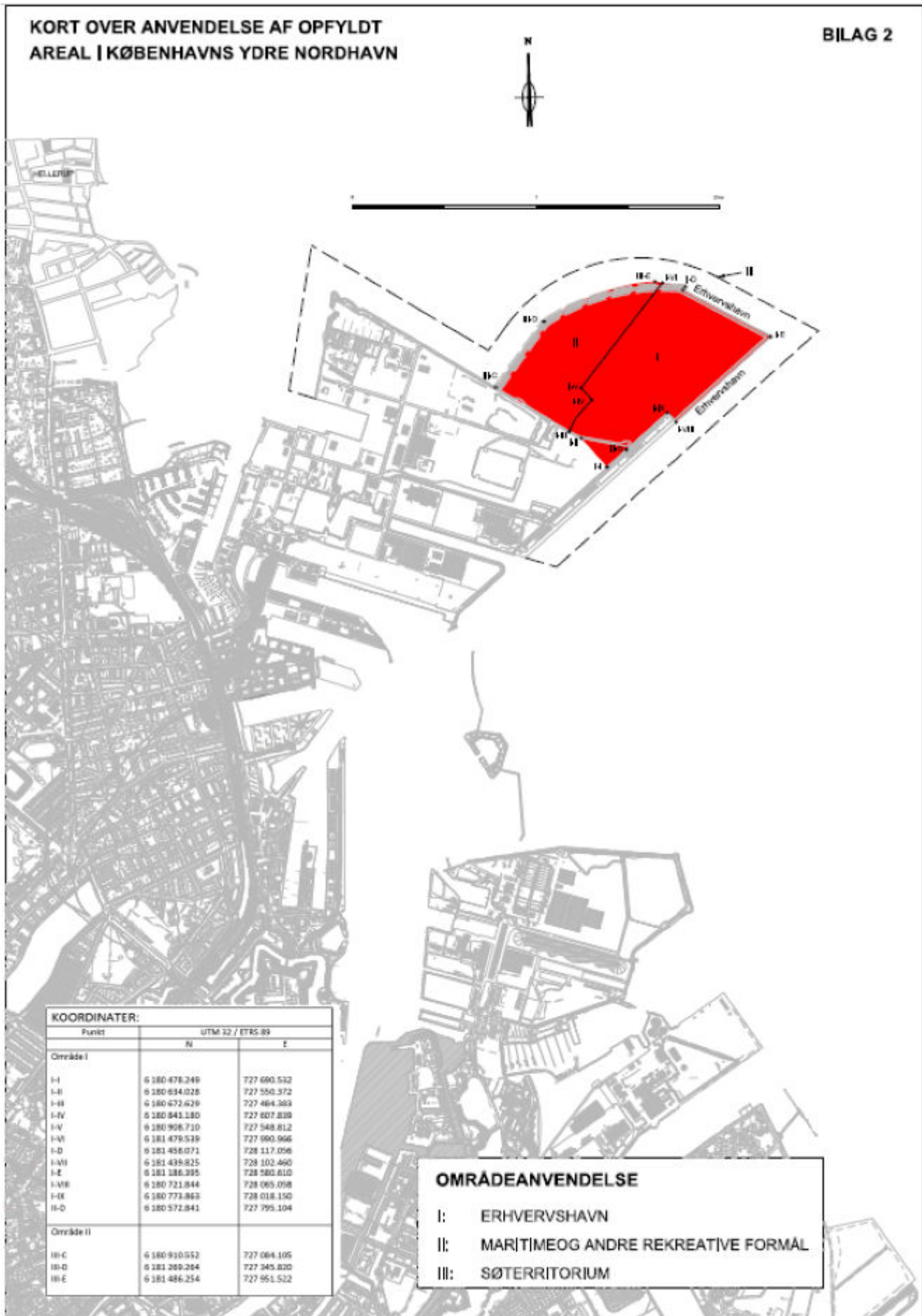
10. § 26 b, stk. 5, ophæves.

11. Bilag 2 affattes som bilag 1 til denne lov.

### § 2

Loven træder i kraft den 1. januar 2019.

## Kort over anvendelse af opfyldt areal i Københavns Ydre Nordhavn



# Bemærkninger til lovforslaget

## Almindelige bemærkninger

### Indholdsfortegnelse

1. Indledning
2. Lovforslagets hovedpunkter
  - 2.1 Ny arealinddeling på opfyldningen i Ydre Nordhavn
    - 2.1.1 Gældende ret
    - 2.1.2 Transport-, Bygnings- og Boligministeriets overvejelser og den foreslåede ordning
  - 2.2 Anvendelse af kajlægger på Oceankaj
    - 2.2.1 Gældende ret
    - 2.2.2 Transport-, Bygnings- og Boligministeriets overvejelser og den foreslåede ordning
  - 2.3 Anvendelse af areal til maritime og rekreative formål
    - 2.3.1 Gældende ret
    - 2.3.2 Transport-, Bygnings- og Boligministeriets overvejelser og den foreslåede ordning
3. Økonomiske konsekvenser og implementeringskonsekvenser for det offentlige
4. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet m.v.
5. Administrative konsekvenser for borgerne
6. Miljømæssige konsekvenser
7. Forholdet til EU-retten
8. Hørte myndigheder og organisationer
9. Sammenfattende skema

### 1. Indledning

Krydstogtrafikken er vokset mere end forudsat, og der er derfor behov for at ændre i indretningen af erhvervshavnen i Københavns Ydre Nordhavn, så der fremadrettet kan ske en mere fleksibel anvendelse af kajstrækningerne og erhvervshavnen. Lovforslaget skal gøre det muligt at ændre på arealinddelingen og arealanvendelsen på opfyldningen i Ydre Nordhavn, således at hele kajlængden på Oceankaj (1800 meter) kan benyttes til krydstogtaktiviteter mv. Derudover er formålet med lovforslaget at etablere en ny 4. krydstogsterminal nord for de tre eksisterende terminaler på Oceankaj. Dermed tilgodeses den fortsatte vækst indenfor krydstogter, og der skabes mulighed for, at større skibe kan anløbe havnen.

Lovforslaget skal desuden gøre det muligt at slå to områder i Ydre Nordhavn sammen. Dette vil betyde, at opfyldningen, i stedet for tre områder, fremadrettet kommer til at bestå af to områder; et område til erhvervshavn og et område, der kan anvendes til maritime og rekreative formål.

### 2. Lovforslagets hovedpunkter

#### 2.1 Ny arealinddeling på opfyldningen i Ydre Nordhavn

##### 2.1.1 Gældende ret

Arealinddelingen og opfyldningen i Ydre Nordhavn er reguleret i kapitel 4 a i lov om Metroselskabet I/S og Udviklingselskabet By & Havn I/S (metroselskabsloven) der blev indsat i metroselskabsloven ved lov nr. 632 af 14. juni 2011 om ændring af lov om Metroselskabet I/S og Udviklingselskabet By & Havn I/S. Metroselskabslovens § 26 a, stk. 1, giver herefter Udviklingselskabet By & Havn I/S hjemmel til at opfylde et areal i Ydre Nordhavn på ca. 100 ha, og anlægge en containerterminal med tilhørende bygninger og anlæg samt de fornødne adgangsveje på det opfyldte areal. Det fremgår af de almindelige bemærkninger til lovforslaget, jf. Folketingstidende 2010-2011, A, L 162, side 4, at containerterminalen skal flyttes fra Levantkaj i Indre Nordhavn til det opfyldte areal i Ydre Nordhavn. Flytningen skal sikre bedst mulige betingelser for den fortsatte udvikling af erhvervshavnen i forbindelse med byudviklingen i Indre Nordhavn.

Arealet i Ydre Nordhavn er pt. ubebygget og under opfyldning. Opfyldningen forventes at være afsluttet ultimo 2020.

Opfyldningen i Ydre Nordhavn er i dag inddelt i fire områder, område "I", "II", "III" og "IV", hvor det sidstnævnte er søterritorium, jf. metroselskabslovens bilag 2. De øvrige tre områders udstrækning er anført med koordinater i bemærkningerne til metroselskabslovens § 26 a, stk. 1, jf. Folketingstidende 2010-2011, A, L 162, side 9.

Anvendelsen for områderne er udtømmende fastlagt i metroselskabslovens § 26 b. Det fremgår af § 26 b, stk. 1, at område "I" alene kan anvendes til containerterminal med tilhørende bygninger og anlæg samt de fornødne adgangsveje. De tilhørende bygninger må maksimalt være 25 meter høje. Det fremgår videre af § 26 b, stk. 2, at område "II" alene kan anvendes til fornødne adgangsveje til og fra containerterminalen med tilhørende bygninger og anlæg samt eventuelt til service- og vedligeholdelsesfaciliteter, opmarchbaner mv. til brug for havnedriften. Område "III" kan alene anvendes til rekreative formål, jf. § 26 b, stk. 3. Det fremgår desuden af § 26 b, stk. 4, at område "IV", som omkranser opfyldningen, skal bibeholdes som søterritorium, og at der ikke må foretages inddæmning eller opfyldning på dette areal.

### *2.1.2 Transport-, Bygnings- og Boligministeriets overvejelser og den foreslåede ordning*

Der er behov for at ændre på inddelingen af områderne på opfyldningen i Ydre Nordhavn for at gøre anvendelsen af opfyldningen mere fleksibel og sikre bedst mulige betingelser for den fortsatte udvikling af områderne på opfyldningen.

Det foreslås, at opfyldningen fremadrettet inddeles i to områder (mod i dag tre områder) – et område til erhvervshavn mv. og et område til maritime og rekreative formål.

Erhvervshavnen foreslås etableret på det areal, som er angivet med "I" i det foreslåede justerede kortbilag i bilag 1, hvilket udgør det område, som tidligere var område "I" og område "II", dog med en indskrænkning i arealet, som tillige fremgår af det foreslåede justerede kortbilag i dette lovforslags bilag 1.

Det foreslås, at erhvervshavnen på område "I" skal bestå af en containerterminal med tilhørende bygninger og anlæg. Det vil sige kraner og opstillingspladser til containere, plads til anløb af Ro/Ro skibe, bilskibe og stykgodsskibe, opstillings- og parkeringsplads til biler mm., værksteds- og indtjekningsfaciliteter, pakhuse med tilhørende administration og speditjonsvirksomhed, containeroplæg og containerreparationsvirksomhed mm., administrationsbygning til havneoperatør samt havne- og havnerelateret virksomhed i øvrigt. Erhvervshavnen skal endvidere indeholde en krydstogtterminal, der kan betjene krydstogtskibe, færger og andre større skibe, der bedriver erhvervsmæssig transport af passagerer, biler mv.

Det forventes, at containerterminalen med tilhørende bygninger og anlæg og ny krydstogtterminal i alt optager ca. 30 ha af områdets ca. 50 ha. Arealet forventes fordelt på ca. 18 ha til containerterminal eksklusive adgangsvej, hvoraf ca. 8,5 ha anvendes til selve containerterminalen og kajareal med STS-kraner (ship-to-shore). Herudover anvendes ca. 8 ha til krydstogtterminal, samt ca. 4 ha til et fælles areal med havnehus (administration) og parkering for både container- og krydstogtterminal.

Som det fremgår af den foreslåede arealinddeling i bilag 1 til dette lovforslag, foreslås det samlede areal til erhvervshavn indskrænket i forhold til det areal, som på nuværende tidspunkt er udlagt til containerterminal mv. Dette medfører, at det er muligt at anvende frigjorte arealer ud mod de eksisterende krydstogtterminaler (det eksisterende område "II") til byudvikling mv. Arealet til byudvikling udgør ca. 7,5 ha og vil indgå i den generelle byudvikling af Nordhavn med en blanding af bolig og erhverv under hensyntagen til bl.a. miljøforhold. Udviklingen af arealet til byudvikling vil skulle ske efter sædvanlig planproces med fastlæggelse af kommuneplanramme samt lokalplan for området. 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.

Det foreslås endvidere i § 26 b, stk. 2, at det eksisterende område "III" som i dag alene kan benyttes til rekreative faciliteter med et maritimt formål bliver til område "II" og bliver øget i forhold til det eksisterende område "III". Det foreslås desuden, at området kan benyttes til maritime og rekreative formål. Det er muligt at øge dette område som følge af et reduceret arealbehov til erhvervshavnen mv. Der sker således en indskrænkning af de eksisterende områder "I" og "II", mens det eksisterende område "III" bliver øget samtidig med, at der bliver frigjort et areal på ca. 7,5 ha til byudvikling. Den nye områdeinddeling fremgår af det justerede kortbilag i dette lovforslags bilag 1. Koordinaterne for de to områder på opfyldningen fremgår ligeledes af lovforslagets bilag 1.

Der er i nærværende lovforslag således alene tale om en ændret arealinddeling og arealanvendelse i forbindelse med en allerede vedtaget flytning af containerterminalen til et nyt område i Ydre Nordhavn.

## *2.2. Anvendelse af kaj anlægget på Oceankaj*

### *2.2.1 Gældende ret*

Det fremgår af metroselskabslovens § 26 a, stk. 1, at Udviklingsselskabet By & Havn I/S i overensstemmelse med lovens bilag 2 kan opfylde et areal i Københavns Ydre Nordhavn samt anlægge en containerterminal med tilhørende bygninger og anlæg samt de fornødne adgangsveje på det opfyldte areal. Det opfyldte areal ejes af By & Havn og er byzone.

Det fremgår af bemærkningerne til bestemmelsen, jf. Folketingsstidende 2010-2011, A, L 162, side 8, at det opfyldte areal forventes at udgøre i alt 100 ha., heraf udgør containerterminalen ca. 50 ha.

Det fremgår af metroselskabslovens § 26 b, stk. 1, at det areal, som i lovens bilag 2 er angivet med »I«, anvendes til containerterminal med tilhørende bygninger og anlæg samt de fornødne adgangsveje. Området kan ikke anvendes til andre formål. De tilhørende bygninger må maksimalt være 25 meter høje.

Det fremgår af bemærkningerne til bestemmelsen, jf. Folketingsprotokollen 2010-2011, A, L 162, side 10, at der ved »containerterminal med tilhørende bygninger og anlæg« forstås containerterminal med kraner og opstillingspladser til containere, plads til anløb af RO/RO skibe, bilskibe og stykgodsskibe, opstillings- og parkeringsplads til biler mm., værksteds- og indtjekningsfaciliteter, pakhuse med tilhørende administration og speditjonsvirksomhed, containeroplæg og containerreparationsvirksomhed mm., administrationsbygning til havneoperatør samt mulighed for anløb af passagerskibe, herunder krydstogtskibe ved eventuel ledig kapacitet.

Det fremgår af de almindelige bemærkninger, jf. Folketingsprotokollen 2010-2011, A, L 162, side 7, at containerterminalen ønskes placeret således, at skibe kan lægge til kaj i umiddelbar forlængelse af krydstogtskibene ud mod Kronløbet, og således at en del af kajstrækningen kan anvendes både til krydstogtskibe og godstrafik. Den samlede kajlængde skal være 1.800 meter. Krydstogtskibene skal ligge sydligst, hvor der er reserveret 800 meter til krydstogtskibe. Hertil kommer en kajstrækning på 300 meter til blandet anvendelse samt en kajstrækning på 700 meter reserveret primært til godstrafik. Hertil kommer en kaj på den nordøstlige del af opfyldningen på ca. 500 meter, som også kan anvendes til godstrafik.

Krydstogtterminalens placering på i alt 1100 meter (800 meter + 300 meter) er fastlagt i Landsplandirektiv af 14. december 2009 om Krydstogtterminal ved Københavns Nordhavn.

### *2.2.2 Transport-, Bygnings- og Boligministeriets overvejelser og den foreslåede ordning*

Krydstogttrafikken er vokset mere end forudsat. Der er derfor behov for at ændre i indretningen af kaj anlægget på Oceankaj, så der fremadrettet kan ske en mere fleksibel anvendelse af kajstrækningen og erhvervshavnen.

For at imødekomme den store efterspørgsel fra markedet for krydstogter, hvor der også benyttes større skibe, som stikker dybere i vandet, er det nødvendigt at kunne benytte det fulde kajareal på Oceankaj til krydstogttrafik mv., så terminalen kan modtage større skibe. I dag er det alene muligt at benytte 1100 meter til permanent krydstogttrafik ud af de 1800 meter, som krydstogtkajen måler.

De foreslåede ændringer i § 26 a, stk. 1, og i § 26 b, stk. 1, skal derfor gøre det muligt, at benytte hele kajlængden på Oceankaj (1800 meter) til krydstogtaktiviteter mv. samt at etablere en ny 4. krydstogtterminal nord for de 3 eksisterende terminaler på Oceankaj på område "I".

Containertrafik, Ro/Ro trafik og anden erhvervshavneaktivitet herunder eventuel fremtidig udvidelse af container – og krydstogtterminalen afvikles på det øvrige kajareal på den nordøstlige del af opfyldningen. Denne kaj udgør ca. 500 meter. Dette er allerede muligt efter den gældende regulering.

Området er omfattet af gældende lokalplan nr. 443 med tillæg nr. 1. Da arealanvendelsen for det pågældende område (område "I") er udtømmende fastlagt, og kun kan ændres ved ny lovgivning, er det ikke nødvendigt, at Københavns Kommune udarbejder yderligere lokalplaner mv. for området.

### *2.3. Anvendelse af areal til maritime og rekreative formål*

#### *2.3.1 Gældende ret*

Det fremgår af metroselskabslovens § 26 b, stk. 3, at det areal på opfyldningen i Københavns Ydre Nordhavn, som i lovens bilag 2 er angivet med "III" alene kan anvendes til rekreative formål.

Det fremgår af bemærkningerne til bestemmelsen, jf. Folketingsprotokollen 2010-2011, A, L 162, side 10, at der med et rekreativt område forstås, at området henlægges som et ubebygget areal, som langs kysten kan anvendes til rekreative faciliteter med et maritimt formål. Anvendelsen skal desuden være forenelig med havnedriften i naboområderne.

Det fremgår endvidere, at området ikke kan anvendes til andre formål. Således kan området eksempelvis ikke anvendes til boliger, fabrikker eller vindmøller.

Det forudsættes, 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 containerterminalen.

#### *2.3.2 Transport-, Bygnings- og Boligministeriets overvejelser og den foreslåede ordning*

Det vurderes, at det rekreative område (det eksisterende område "III") på opfyldningen i Ydre Nordhavn med fordel kan indrettes, så flere borgere får glæde af området og dets rekreative muligheder. Området skal kunne anvendes til flere forskellige rekreative formål end metroselskabsloven giver mulighed for i dag. Området skal således kunne anvendes til rekreative faciliteter som ikke nødvendigvis har et maritimt formål.

Det foreslås derfor, at område "II" (det eksisterende område "III") kan anvendes til maritime og rekreative formål. Det foreslås ligeledes, at arealinddelingen ændres således, at området til maritime og rekreative formål bliver større.

Med maritime og rekreative formål forstås eksempelvis naturprægede vådområder, udsigtspunkter, pontoner til kanoer og kajakker samt mindre støttestrukturer til fysisk aktivitet. Området skal desuden indrettes, så det understøtter sport og fysisk bevægelse i området.

Der vil være mulighed for at indrette området, så det ikke blot fremstår som et fladt område, men i stedet fremstår med diversitet i terrænet. Det skal være muligt at skabe udsigts-

punkter op til kote ca. 25.0 meter. Det vil sige op til ca. 25 meter over den normale vandstand. Denne diversitet i terrænet skal være med til at gøre området mere spændende at besøge.

Den ændrede arealanvendelse med et større rekreativt område med grøn beplantning og diversitet i terrænet sikrer også, at der kan etableres en god afskærmning mellem erhvervshavn og beboere, så byudviklingen i områder tæt på erhvervshavnen kan fortsætte uden store støjgener fra erhvervshavnen.

### *3. Økonomiske konsekvenser og implementeringskonsekvenser for det offentlige*

Lovforslaget medfører ikke økonomiske konsekvenser og implementeringskonsekvenser for det offentlige.

Havnedriften i erhvervshavnen og investeringen i ny containerterminal og ny krydstogtterminal forestås af Copenhagen Malmö Port, som ejes af Udviklingsselskabet By & Havn I/S (50 pct.), Malmö Stad (27 pct.) og private (23 pct.).

En trafikalt velbeliggende erhvervshavn med blandt andet en containerterminal, en konkurrencedygtig krydstogtterminal samt anden havnerelateret virksomhed har generelt stor betydning for hovedstadsområdets økonomiske udvikling, og dermed også for økonomien i Københavns Kommune og de øvrige hovedstadskommuner bl.a. i form af øget skattebetalinger som følge af øget beskæftigelse.

København er den største krydstogthavn i Østersøregionen, og etablering af en 4. krydstogtterminal vil bidrage væsentligt til at fastholde Københavns position som førende krydstogthavn.

Med lovforslaget foreslås det, at der frigøres et areal på ca. 7,5 ha ud mod de eksisterende krydstogtterminaler, som vil kunne benyttes til byudvikling. Udviklingsselskabet By & Havn I/S vil herved på sigt kunne opnå en merindtægt ved udvikling af dette areal. Området er ikke værdisat idet Udviklingsselskabet By & Havn I/S på nuværende tidspunkt ikke har konkrete planer for området.

### *4. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet m.v.*

Lovforslaget pålægger ikke erhvervslivet økonomiske og administrative byrder. For dele af erhvervslivet især i hovedstadsområdet har det stor betydning, at der fortsat findes en trafikalt velfungerende erhvervshavn i hovedstadsområdet. En mere effektiv indretning af erhvervshavnen og mulighed for at flere og større krydstogtskibe kan anløbe havnen er til gavn for erhvervslivet.

Principper for agil erhvervsrettet regulering vurderes ikke at være relevante i nærværende lovforslag.

### *5. Administrative konsekvenser for borgerne*

Lovforslaget har ikke administrative konsekvenser for borgerne.

### *6. Miljømæssige konsekvenser*

De miljømæssige konsekvenser ved opfyldningen i Ydre Nordhavn er nærmere beskrevet i VVM-redegørelsen og miljøvurderingen "Udvidelse af Københavns Nordhavn og ny krydstogtterminal" udarbejdet af Københavns Kommune og Kystdirektoratet i maj 2009. Der er i oktober 2011 endvidere udarbejdet en strategisk miljøvurdering (SMV) "Miljørapport for udflytning af containerterminal til Ydre Nordhavn".

Ingen af disse VVM-undersøgelser har haft særskilt fokus på etablering af en container – og krydstogtterminal på det opfyldte areal, hvorfor der udarbejdes en særskilt miljøkonsekvensrapport (VVM-redegørelse) for flytning af den eksisterende containerterminal fra Indre Nordhavn til Ydre Nordhavn og anlæg af yderligere krydstogtfaciliteter i Ydre Nordhavn. Det var oprindeligt hensigten, at der skulle udarbejdes en særskilt VVM-redegørelse for flytning af den eksisterende containerterminal og en særskilt VVM-redegørelse for anlæg af yderligere krydstogtfaciliteter i Ydre Nordhavn. Det er dog fundet hensigtsmæssigt, at slå disse undersøgelser sammen til én samlet VVM-redegørelse. VVM proceduren er igangsat sideløbende med nærværende lovforslag.

Lovforslaget vurderes at have en begrænset miljømæssig effekt, idet der alene er tale om en mindre ændring af den arealmæssige anvendelse. Det oprindeligt forudsatte aktivitetsniveau i Ydre Nordhavn er uændret. Dog kan der komme mere trafik til og fra krydstogtterminalen pga. den øgede terminalkapacitet, men det vurderes, at den miljømæssige effekt heraf er begrænset, hvilket understøttes af den kommende Nordhavnstunnel, som medvirker til en kort afstand mellem havneterminalen og motorvejsnettet.

Den visuelle påvirkning vurderes generelt at være begrænset, da erhvervshavnen afskærmes af det rekreative område, som med dette lovforslag gøres større og med mulighed for en øget diversitet i topografien med terrænbearbejdning op til kote ca. 25.0 meter. Dette område - benævnt "II" i lovforslaget - vil være beliggende mellem erhvervshavnen og kysten ved Hellerup. Den forudsatte beplantning på området skal tjene til at begrænse erhvervshavnens synlighed set fra land, og beplantningen vil ad åre i stort omfang skærme af for udsigten fra land til Erhvervshavnen.

Ydre Nordhavn er endvidere i forvejen præget af erhvervmæssige bebyggelser og havneprægede aktiviteter, hvorfor ændringen af området vil opleves som beskeden, især når erhvervshavnen afgrænses af beplantningen og det rekreative område gøres større.

Påvirkninger på miljøet herunder de visuelle forhold undersøges og vurderes nærmere i miljøkonsekvensrapporten for container- og ny krydstogtterminal i Ydre Nordhavn.

### *7. Forholdet til EU-retten*

Forslaget indeholder ingen EU-retlige aspekter.

### 8. Hørte myndigheder og organisationer

Et udkast til lovforslag har i perioden fra den 6. juli 2018 til den 28. august 2018 været sendt i høring hos følgende myndigheder og organisationer:

Advokatsamfundet, Agenda 21 Østerbro, Arbejderbevægelsens Erhvervsråd, Beredskabsstyrelsen, Brancheforeningen Danske Advokater, Brancheforeningen Danske Havnevirk-somheder, Cyklistforbundet, Danmarks Naturfredningsfor-ening, Danmarks Rederiforening, Danmarks sportsfiskerfor-bund, Dansk arbejdsgiverforening, Dansk byggeri, Dansk Erhverv, Dansk Handicap forbund, Dansk Industri, Dansk Ornitologisk forening, Dansk Transport og Logistik, Danske handicaporganisationer, Danske Regioner, Danske Speditø-rer, DI Transport, DFDS Canal Tours, Domstolsstyrelsen,

Ejerforeningen Tuborg Kanal, FOGUS, Forbrugerrådet, Fre-deriksberg Kommune, Friluftsrådet, Gentofte Kommune, Geodatastyrelsen, Grundejerforeningen for Hellerup-Magle-gårds Sogne, Grundejerforeningen Svanevænget, Havneud-valget Hellerup Havn, Hellerup Kajakklub, Hellerup Ro-klub, Hellerup Sejlklub, HK Trafik & Jernbane, Håndværks-rådet, Kgl. Dansk Yachtklub, Kommissarius ved Statens Ekspropriationer på øerne, KL, Konkurrence- og Forbruger-styrelsen, Kulturarvsstyrelsen, Københavns Kommune, Kø-benhavns Museum, Landbrug & Fødevarer, LO, Miljøsty-relsen, Naturstyrelsen, Region Hovedstaden, Region Sjæl-land, Svanemøllen gruppen, Søfartsstyrelsen, Teknisk Landsforbund, Udviklingselskabet By & Havn I/S, Øster-bro lokalråd, Østerbro lokaludvalg, Østerbro Havnekomité, Østerbro lokalhistorisk forening. Lovforslaget er endvidere sendt til Rigsrevisionen.

### 9. Sammenfattende skema

	Positive konsekvenser/mindre udgifter (hvis ja, angiv omfang)	Negative konsekvenser/merudgifter (hvis ja, angiv omfang)
Økonomiske konsekvenser for stat, kommuner og regioner	Velbeliggende erhvervshavn med tilstrækkelig kapacitet bidrager positivt til økonomien i hovedstadsområdet, herunder bl.a. i forhold til indtægter fra turisme og øget arbejdspladser.	Ingen
Implementeringskonsekvenser for stat, kommuner og regioner	Ingen	Ingen
Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet	Fortsat adgang til erhvervshavnedrift i Københavns Havn. En mere effektiv indretning af erhvervshavnen og mulighed for at flere og større krydstogtskibe kan anløbe havnen er til gavn for erhvervslivet.	Ingen
Administrative konsekvenser for erhvervslivet	Ingen	Ingen
Administrative konsekvenser for borgerne	Ingen	Ingen
Miljømæssige konsekvenser	Etablering af større rekreativt område.	Forlængelse af krydstogtterminalen kan indebære en begrænset trafikvækst.
Forholdet til EU-retten	Forslaget indeholder ingen EU-retlige aspekter.	
Er i strid med de fem principper for implementering af erhvervsrettet EU-regulering/Går videre end minimumskrav i EU-regulering (sæt x)	JA	NEJ X

*Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser*

*Til § 1*

Til nr. 1

Overskriften til lovens kapitel 4 a er "Containerterminal i Københavns Havn" og indeholder bestemmelserne i § 26 a-d.

Det foreslås, at "Containerterminal" ændres til "Erhvervs-havn" i overskriften til kapitel 4 a. Den foreslåede ændring er en konsekvens af de foreslåede ændringer i § 26 a og § 26 b. Herved bliver overskriften dækkende for indholdet i metroselskabslovens kapitel 4 a, som både vedrører containerterminalen og krydstogtterminalen.

Til nr. 2

Det fremgår af metroselskabslovens § 26 a, stk. 1, at Udviklings-selskabet By & Havn I/S kan opfylde et areal i Københavns Havn ved Ydre Nordhavn samt anlægge en containerterminal med tilhørende bygninger og anlæg samt de fornødne adgangsveje på det opfyldte areal.

Ved »containerterminal med tilhørende bygninger og anlæg« forstås containerterminal med kraner og opstillingspladser til containere, plads til anløb af RO/RO skibe, bilskibe og stykgodsskibe, opstillings- og parkeringsplads til biler mm., værksteds- og indtjekningsfaciliteter, pakhuse med tilhørende administration og speditjonsvirksomhed, containeroplag og containerreparationsvirksomhed mm., administrationsbygning til havneoperatør samt mulighed for anløb af passagerskibe, herunder krydstogtskibe ved eventuelt ledig kapacitet.

Arealet udgør ca. 100 ha, heraf udgør containerterminalen ca. 50 ha.

Det foreslås i § 26 a, stk. 1, 1. pkt., at "containerterminal" ændres til "erhvervshavn".

Ved erhvervshavn forstås en havn, som består af containerterminal med tilhørende bygninger og anlæg. Det vil sige kraner og opstillingspladser til containere, plads til anløb af Ro/Ro skibe, bilskibe og stykgodsskibe, opstillings- og parkeringsplads til biler mm., værksteds- og indtjekningsfaciliteter, pakhuse med tilhørende administration og speditjonsvirksomhed, containeroplag og containerreparationsvirksomhed mm., administrationsbygning til havneoperatør samt havne- og havnerelateret virksomhed i øvrigt. Containerterminalen udstyres med ship-to-shore kraner mv., som placeres længst mod nord langs den nordøstlige del af opfyldningen.

Erhvervshavnen indeholder endvidere en krydstogtterminal, der kan betjene krydstogtskibe, færger og andre større skibe, der bedriver erhvervsmæssig transport af passagerer, biler mv.

Til nr. 3

Det fremgår af metroselskabslovens § 26 a, stk. 3, at containerterminalen anlægges i kote ca. 3 meter. Med kote ca. 3 meter menes, at der fyldes op, så terræn ligger ca. 3 meter over havet.

Det foreslås i § 26 a, stk. 3, at "Containerterminalen" ændres til "Erhvervshavnen".

Den foreslåede ændring er en konsekvens af den foreslåede ændring i § 26 b, stk. 1, hvorefter der kan etableres en 4. krydstogtterminal på område "I". Område "I" vil herefter både indeholde en containerterminal med tilhørende bygninger og anlæg mv. og en ny krydstogtterminal. Dette betegnes samlet som erhvervshavnen. Den nye krydstogtterminal skal således også anlægges i kote ca. 3 meter.

Til nr. 4

Det fremgår af metroselskabslovens § 26 b, stk. 1, at område "I" skal anvendes til containerterminal med tilhørende bygninger og anlæg samt de fornødne adgangsveje. Området kan ikke anvendes til andre formål.

Det fremgår endvidere af § 26 b, stk. 2, at område "II" skal anvendes til fornødne adgangsveje til og fra containerterminalen med tilhørende bygninger og anlæg samt eventuelt service- og vedligeholdelsesfaciliteter. Området kan ikke anvendes til andre formål.

Område "I" og område "II" på opfyldningen fremgår af metroselskabslovens bilag 2.

Det foreslås i § 26 b, stk. 1, 1. pkt., at det areal, som i dette lovforslags bilag 1 er angivet med "I", anvendes til erhvervshavn med krydstogtterminal, containerterminal og anden havne og havnerelateret virksomhed med tilhørende bygninger og anlæg, de fornødne adgangsveje og opmarcharealer samt service- og vedligeholdelsesfaciliteter mv.

Det foreslås således, at område "I" og "II" slås sammen og benævnes område "I". Udstrækningen af område "I" samt koordinaterne for området fremgår af det justerede kortbilag i bilag 1 til dette lovforslag.

Erhvervshavnen indeholder en krydstogtterminal, der kan betjene krydstogtskibe, færger og andre større skibe, der bedriver erhvervsmæssig transport af passagerer, biler mv.

Containerterminalen består af en terminal med tilhørende bygninger og anlæg. Det vil sige kraner og opstillingspladser til containere, plads til anlæg af Ro/Ro skibe, bilskibe og stykgodsskibe, opstillings- og parkeringsplads til biler mm., værksteds- og indtjekningsfaciliteter, pakhuse med tilhørende administration og speditjonsvirksomhed, containeroplag og containerreparationsvirksomhed mm., administrationsbygning til havneoperatør samt havnerelateret virksomhed i øvrigt f.eks. virksomheder, der normalt er beliggende i havneområder såsom jord og beton virksomheder og virksomheder som forudsætter større oplagsområder. Containerterminalen udstyres med ship-to-shore kraner mv., som pla-



ceres længst mod nord langs den nordøstlige del af opfyldningen.

De fornødne adgangsveje til og fra erhvervshavnen mv. etableres i område "I". Udviklingselskabet By & Havn I/S træffer beslutning om, hvornår adgangsveje er fornødne. Der er på nuværende tidspunkt ikke taget endelig stilling til den konkrete placering af de fornødne adgangsveje. Vejenes placering fremgår derfor ikke af det foreslåede justerede kortbilag i bilag 1 til dette lovforslag. Antallet af adgangsveje samt adgangsvejenes konkrete placering vil senere fremgå af den VVM-redegørelse (Miljøkonsekvensrapport for container – og krydstogtterminal i Ydre Nordhavn, København), der er under udarbejdelse.

Den foreslåede bestemmelse i § 26 b, stk. 1, 1. pkt., medfører derudover, at der bliver mulighed for at anlægge en ny 4. krydstogtterminal på Oceankaj på område "I" på opfyldningen i Ydre Nordhavn. Terminalen placeres nord for de tre eksisterende krydstogtterminaler på Oceankaj.

Dette vil medføre, at kajstrækningen, der kan anvendes til krydstogttrafik, øges fra de nuværende 1.100 meter til 1.800 meter. Formålet er at tilgodese den fortsatte vækst inden for krydstogter mv., ligesom terminalen på sigt kan modtage færger og andre større passagerskibe.

Placeringen af den 4. krydstogtterminal fremgår af det foreslåede justerede kortbilag, som er bilag 1 til dette lovforslag.

Den eksisterende krydstogtterminal på 1100 meter er beskrevet i "Landsplandirektiv af 14. december 2009 om Krydstogtterminal ved Københavns Nordhavn". Med lovforslaget foreslås det, at hele kajlængden på Oceankaj (1800 meter) kan benyttes til krydstogtfaciliteter. Kajlængden der kan benyttes til krydstogtfaciliteter udvides således fra 1100 meter til 1800 meter. De ekstra 700 meter var før primært reserveret til godstrafik, og vil fremadrettet kunne anvendes til såvel krydstogtsvirksomhed som anden havnerelateret virksomhed på den resterende kajstrækning.

Den nye krydstogtterminal planlægges, så der mod land bliver et offentligt tilgængeligt areal. Selve kajen vil være indhegnet med et ISPS (International Ship and Port Security) hegn svarende til det, der er etableret for de 3 eksisterende krydstogtterminaler på Oceankaj.

Udenoms arealerne forventes indrettet simpelt med manøvreareal bestående af kørebaner og vendeareal samt parkerings/opmarchbåse for køretøjer, der transporterer passagerer til og fra terminalen, og areal til lastning/losning af bagage og forsyninger til skibet samt bortskaffelse af spildevand, affald og lign. fra skibet.

Terminalbygningen planlægges opført i to-etager med en højde på op til 25 meter. Bygningen forventes at dække et areal på ca. 5.000 m<sup>2</sup>, svarende til ca. 10.000 etagemeter. Terminalbygningen forventes at have et udtryk, der minder om de eksisterende terminalbygninger. Det kan dog blive nødvendigt med et andet materialevalg. Terminalbygningen

kan uden for krydstogtssæsonen anvendes til andre formål som f.eks. møder, konferencer, udstillinger mv., og understøttes hele året transportmæssigt af Metroen til Nordhavn, som vil gøre transporten af personer til og fra terminaler med kollektiv trafik mulig.

De tre eksisterende krydstogtterminaler er indeholdt i den gældende lokalplan for området: "Udvidelse af Nordhavn og ny Krydstogtterminal – Lokalplan nr. 443 med tillæg nr. 1 vedtaget af Borgerrepræsentation i Københavns Kommune den 20. juni 2012 og bekendtgjort den 2. august 2012. Da arealanvendelsen for det område, hvor der med lovforslaget foreslås at etablere en ny 4. krydstogtterminal er udtømmende fastlagt, og kun kan ændres ved ny lovgivning, er det ikke nødvendigt, at Københavns Kommune udarbejder yderligere lokalplaner mv. for området.

VVM-redegørelsen for flytning af den eksisterende containerterminal fra Indre Nordhavn til Ydre Nordhavn og anlæg af yderligere krydstogtfaciliteter i Ydre Nordhavn (Miljøkonsekvensrapport for container- og krydstogtterminal i Ydre Nordhavn, København) er under udarbejdelse.

Til nr. 5

Det følger af metroselskabslovens § 26 b, stk. 2, at område "II" skal anvendes til fornødne adgangsveje til og fra containerterminalen med tilhørende bygninger og anlæg samt eventuelt service- og vedligeholdelsesfaciliteter. Området kan ikke anvendes til andre formål.

Som en konsekvens af den foreslåede ændring i § 26 b, stk. 1, 1. pkt. foreslås det at ophæve § 26 b, stk. 2, idet bestemmelsen i § 26 b, stk. 2 kan rummes i den foreslåede bestemmelse i § 26 b, stk. 1.

Til nr. 6

I henhold til metroselskabslovens § 26 b, stk. 3, skal område "III" anvendes til rekreative formål. Området kan ikke anvendes til andre formål.

Det fremgår af bemærkningerne til bestemmelsen, jf. Folketingsstidende 2010-2011, A, L 162, side 10, at der med et rekreativt område forstås, at området henlægges som et ubebygget areal, som langs kysten kan anvendes til rekreative faciliteter med et maritimt formål. Anvendelsen skal desuden være forenelig med havnedriften i naboområderne.

Det foreslås i § 26 b, stk. 3, 1. pkt., der bliver til stk. 2, 1. pkt., at "III" ændres til "II".

Den foreslåede ændring er en konsekvens af, den foreslåede bestemmelse i § 26 b, stk. 1, 1. pkt., hvorefter område "I" og "II" foreslås slået sammen til område "I". Med den foreslåede ændring bliver område "III" til område "II".

Til nr. 7

Det foreslås i § 26 b, stk. 3, 1. pkt., at det areal, som i lovfor-  
slagets bilag 1 er angivet med "II", anvendes til maritime og  
rekreative formål.

Med maritime og rekreative formål skal forstås, at området  
henlægges som et ubebygget areal, som langs kysten kan an-  
vendes til rekreative faciliteter som eksempelvis vådområ-  
der, udkigstårne, pontoner til kanoer og kajaker samt andre  
mindre støttepunkter til fysisk aktivitet. Området skal indret-  
tes så det understøtter sport og fysisk bevægelse i området.

Området skal kunne indrettes med diversitet i terrænet. Det  
skal være muligt at skabe terrænbearbejdning op til kote ca.  
25.0 meter for at skabe udsigtspunkter. Det skal være mu-  
ligt, at beplante større områder med udsparing af lysninger  
og etablere naturprægede vådområder og områder med krat  
og bundbeplantning. I forbindelse med indretning skal der  
tages højde for de naturhensyn og den naturpleje, området  
tilsiger.

Anvendelsen skal desuden være forenelig med havnedriften  
i naboområderne.

Det forudsættes, at Udviklingsselskabet By & Havn I/S sik-  
rer, 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 erhvervshavnen (område "II")  
senest samtidig med ibrugtagning af containerterminalen  
(område "I"). Disse træer vil i stort omfang ad åre kunne  
skærme af for udsigten fra land til erhvervshavnen.

Til nr. 8

Det følger af metroselskabslovens § 26 b, stk. 3, 2. pkt., at  
området benævnt med "III" ikke kan anvendes til andre for-  
mål end rekreative formål.

Det foreslås, at § 26 b, stk. 3, 2. pkt. ophæves. Det følger af  
den foreslåede bestemmelse i § 26 b, stk. 3, 1. pkt., at områ-  
det kan anvendes til maritime og rekreative formål. Bestem-  
melsen gør således udtømmende op med, hvad området kan  
anvendes til, hvorfor den gældende bestemmelse i § 26 b,  
stk. 3, 2. pkt. er overflødig.

Til nr. 9

Det fremgår af metroselskabslovens § 26 b, stk. 4, at område  
"IV" bibeholdes som søterritorium. Der må ikke foretages  
inddæmning eller opfyldning på dette areal. Område "IV"  
fremgår af bilag 2 til loven.

Det foreslås i § 26 b, stk. 4, 1. pkt., der bliver stk. 3, 1. pkt.,  
at "IV" ændres til "III". Ændringen er en konsekvens af de

foreslående ændringer i § 26 b, stk. 1, 1. pkt. og § 26 b, stk.  
3, 1. pkt., hvorefter henholdsvis område "I" og "II" bliver til  
område "I", mens område "III" bliver til område "II".

Område "III" fremgår af det foreslåede justerede kortbilag,  
som er bilag 1 til dette lovforslag.

Der henvises til bemærkningerne til nr. 2 og nr. 4.

Til nr. 10

I henhold til metroselskabslovens § 26 b, stk. 5 kan de i stk.  
1-4 anførte anvendelser kun ændres ved lov.

Det foreslås, at § 26 b, stk. 5, ophæves. Det følger af be-  
stemmelserne i stk. 1-3, hvad områderne (område "I", "II"  
og "III") kan anvendes til, hvorfor en bestemmelse om, at  
disse anvendelsesmuligheder kun kan ændres ved lov, er  
overflødig.

Til nr. 11

Af bilag 2 til metroselskabsloven fremgår det, at opfyldnin-  
gen er opdelt i fire områder. Område "I", "II", "III" og "IV".

I bemærkningerne til § 26 a, stk. 1, jf. Folketingstidende  
2010-2011, A, L 162, side 9, fremgår en tabel med koordi-  
naterne til område "I", "II" og "III" på opfyldningen i Ydre  
Nordhavn.

Det foreslås med det justerede kortbilag i dette lovforslags  
bilag 1, at der indsættes et nyt *bilag 2*, hvor den nye areal-  
inddeling i tre områder, område "I", "II" og "III" fremgår.

Det foreslås desuden, at en oversigt over udstrækningen af  
område "I" og "II" angives i en tabel med koordinaterne til  
bestemmende hjørne- og knækpunkter for hver områdes  
rand som indsættes i bilag 2. Koordinaterne er anført i det  
matrikulære referencesystem UTM 32/ETRS 89, jf. be-  
kendtgørelse om matrikulære arbejder, nr. 597 af 30/5/2018.

Ved at indsætte en tabel med koordinaterne til område "I"  
og "II" i et nyt kortbilag 2 opnås et bedre overblik over om-  
rådernes inddeling på opfyldningen i Ydre Nordhavn.

*Til § 2*

Det foreslås, at loven træder i kraft den 1. januar 2019.

Det fremgår af § 34 i lov om Metroselskabet I/S og Udvik-  
lingsselskabet By & Havn I/S, jf. lov nr. 551 af 6. juni 2007  
med senere ændringer, at loven ikke gælder for Færøerne og  
Grønland. Dette lovforslag gælder derfor ikke for Færøerne  
og Grønland.

## Lovforslaget sammenholdt med gældende lov

## Gældende formulering

## Lovforslaget

## § 1

## Kapitel 4 a

*Containerterminal i Københavns Havn*

§ 26 a. Udviklingselskabet By & Havn I/S kan i overensstemmelse med lovens bilag 2 opfylde et areal i Københavns Havn ved Ydre Nordhavn samt anlægge en containerterminal med tilhørende bygninger og anlæg samt de fornødne adgangsveje på det opfyldte areal. Det opfyldte areal ejes af Udviklingselskabet By & Havn I/S og er byzone.

Stk. 2. ---

Stk. 3. Containerterminalen anlægges i kote ca. 3 m.

§ 26 b. Det areal, som i lovens bilag 2 er angivet med »I«, anvendes til containerterminal med tilhørende bygninger og anlæg samt de fornødne adgangsveje. Området kan ikke anvendes til andre formål. De tilhørende bygninger må maksimalt være 25 m høje.

Stk. 2. Det areal, som i lovens bilag 2 er angivet med »II«, anvendes til fornødne adgangsveje til og fra containerterminalen med tilhørende bygninger og anlæg samt eventuelt til service- og vedligeholdelsesfaciliteter, opmarchbaner m.v. til brug for havnedriften. Området kan ikke anvendes til andre formål.

Stk. 3. Det areal, som i lovens bilag 2 er angivet

I lov nr. 551 af 6. juli 2007 om Metroselskabet I/S og Arealudviklingselskabet I/S, som ændret bl.a. ved lov nr. 632 af 14. juni 2011 og senest ved lov nr. 658 af 8. juni 2016, foretages følgende ændringer:

1. I *overskriften* til kapitel 4 a ændres ”Containerterminal” til: ”Erhvervshavn”.

2. I § 26 a, stk. 1, 1. pkt., ændres ”containerterminal” til: ”erhvervshavn”.

3. I § 26 a, stk. 3, ændres ”Containerterminalen” til: ”Erhvervshavnen”.

4. §26 b, stk. 1, 1. pkt., affattes således:  
»Det areal, som i lovens bilag 2 er angivet med ”I”, anvendes til erhvervshavn med krydstogtterminal, containerterminal og anden havne- og havnerelateret virksomhed med tilhørende bygninger og anlæg, fornødne adgangsveje og opmarcharealer samt service- og vedligeholdelsesfaciliteter mv. «

5. § 26 b, stk. 2, ophæves.  
Stk. 3-5 bliver herefter stk. 2-4.

6. I § 26 b, stk. 3, 1. pkt., der bliver stk. 2, 1. pkt., ændres »”III”« til: »”II”«.

med »III«, anvendes til rekreative formål. Området kan ikke anvendes til andre formål.

Stk. 4. Det areal, som i lovens bilag 2 er angivet med »IV«, bibeholdes som søterritorium. Der må ikke foretages inddæmning eller opfyldning på dette areal.

Stk. 5. Den i stk. 1-4 anførte anvendelse kan kun ændres ved lov.

**7.** I § 26 b, stk. 3, 1. pkt., ændres »rekreative formål« til: »maritime og rekreative formål«.

**8.** § 26 b, stk. 3, 2. pkt., ophæves.

**9.** I § 26 b, stk. 4, 1. pkt., der bliver stk. 3, 1. pkt., ændres »"IV"« til: »"III"«

**10.** § 26 b, stk. 5, ophæves.

**11.** Bilag 2 affattes som bilag 1 til denne lov.