

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)

§ 1

I lov nr. 551 af 6. juli 2007 om Metroselskabet I/S og Arealudviklingsselskabet I/S, som senest ændret ved lov nr. 657 af 8. juni 2016, foretages følgende ændringer:

1. I § 26 a, stk. 1, 1. pkt., ændres ”containerterminal” til ”erhvervshavn”.
2. § 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, de fornødne adgangsveje og opmarcharealer samt service- og vedligeholdelsesfaciliteter mv...«
3. § 26 b, stk. 2 ophæves.
Stk. 3-5 bliver herefter stk. 2-4.
4. I § 26 b, stk. 3, 1. pkt., der bliver stk. 2, 1. pkt., ændres »”III” til: ”II”« og »rekreative formål« ændres til: »maritime og rekreative formål«.
5. § 26 b, stk. 3, 2. pkt., der bliver stk. 2, 2. pkt., ophæves.
6. I § 26 b, stk. 4, 1. pkt., der bliver stk. 3, 1. pkt., ændres »”IV”« til: »”III”«
7. § 26 b, stk. 5, ophæves.
8. Bilag 2 affattes som bilag 1 til denne lov.

§ 2

Loven træder i kraft den 1. januar 2019.

§ 3

Loven gælder ikke for Færøerne og Grønland.

Bilag 1

»Bilag 2«

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 kaj anlægget på Océankaj*
 - 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 og administrative konsekvenser 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

Krydstogstrafikken er vokset mere end forudsat, og der er derfor behov for at ændre i indretningen af erhvervshavnen i 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 Océankaj (1800 meter) kan benyttes til krydstogtaktiviteter mv. Derudover er formålet med lovforslaget at etablere en ny 4. krydstogstterminal. 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

Udviklingsselskabet By & Havn I/S fik med vedtagelsen af lov nr. 632 af 14. juni 2011, hjemmel til at opfylde et areal i Ydre Nordhavn på ca. 100 ha. Opfyldningen i Ydre Nordhavn er i dag inddelt i fire områder, område "I", "II", "III" og "IV", hvor det sidstnævnte er søterritorium, jf. lovens bilag 2. De øvrige tre områders udstrækning er anført med koordinater i bemærkningerne til lovens § 26 a stk. 1.

Anvendelsen for områderne er udtømmende fastlagt i § 26 b, hvoraf følgende fremgår:

§ 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 meter 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 mv. til brug for havnedriften. Området kan ikke anvendes til andre formål.

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

Det er allerede med lov nr. 632 af 14. juni 2011 besluttet, at containerterminalen mv. på Levantkaj i Indre Nordhavn skal flyttes til det opfyldte areal i Ydre Nordhavn. 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.

2.1.2 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.

Den foreslåede arealinddeling ændrer ikke på områdernes nuværende formål. Det betyder, at det eksisterende område "I" og "II" fortsat skal være udlagt til containerterminal med tilhørende faciliteter mv., mens det eksisterende område "III" fortsat alene kan anvendes til rekreativt område.

Det foreslås i § 26 b, stk. 1, 1. pkt., at 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, de fornødne adgangsveje og opmarcharealer samt service- og vedligeholdelsesfaciliteter mv. Det foreslåede areal angivet med ”I” er det område, som tidligere var område ”I” og område ”II”, dog med en indskrænkning i arealet, som fremgår af dette lovforslags bilag 1.

Indskrænkningen i arealet på område ”I” gør det 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. 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.

Erhvervshavnen på område ”I” består 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, containeroplag og containerreparationsvirksomhed mm., administrationsbygning til havneoperatør samt havne - og havnerelateret virksomhed i øvrigt. Erhvervshavnen indeholder endvidere en krydstogtterminal, der kan betjene krydstogtskibe, færger og andre større skibe, der bedriver erhvervsmæssig transport af passagerer, biler mv.

Det foreslås endvidere i § 26 b, stk. 2, at det eksisterende område ”III” bliver til område ”II” og bliver øget i forhold til det eksisterende område ”III”. 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”. Den nye områdeinddeling fremgår af lovens bilag 2. Koordinaterne for de to områder på opfyldningen fremgår ligeledes af lovens bilag 2.

2.2. Anvendelse af kajanlægget på Oceankaj

2.2.1 Gældende ret

Det fremgår af § 26 a, stk. 1, i lov om Metroselskabet I/S og Udviklingsselskabet By & Havn I/S (metroselskabsloven), 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, at det opfyldte areal forventes at udgøre i alt 100 ha., heraf udgør containerterminalen ca. 50 ha.

Det fremgår af § 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, 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 indcheckningsfaciliteter, pakhuse med tilhørende administration og speditionsvirksomhed, 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 til loven, 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

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

For at imødekomme den store efterspørgsel fra markedet, 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.

Den foreslåede bestemmelse i § 26 a, stk. 1, 1. pkt. hvorefter »containerterminal« ændres til »erhvervshavn« og den foreslåede bestemmelse i § 26 b, stk. 1, hvorefter område "I" anvendes til erhvervshavn med krydstogtterminal og containerterminal mv. skal derfor gøre det muligt, at benytte hele kajlængden på Oceankaj (1800 meter) til krydstogtaktiviteter mv. samt at etablere en ny 4. krydstogstterminal nord for de 3 eksisterende terminaler på Oceankaj på område "I".

Erhvervshavnen på det opfyldte areal i Ydre Nordhavn vil 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 speditionsvirksomhed, containeroplæg og containerreparationsvirksomhed mm., administrationsbygning til havneoperatør samt havne- og havnerelateret virksomhed i øvrigt. Erhvervshavnen vil endvidere bestå af en krydstogtterminal, der kan betjene krydstogtskibe, færger og andre større skibe, der bedriver erhvervsmæssig transport af passagerer, biler mv.

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 lov.

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.

Der vil i alle tilfælde blive udarbejdet en VVM-redegørelse 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, 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 fremstræder 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 loven giver mulighed for i dag. Området skal således kunne anvendes til rekreative faciliteter som ikke nødvendigvis har et maritimt formål.

Det foreslås i § 26 b, stk. 2, 1. pkt., at område ”II” (eksisterende område ”III”) kan anvendes til maritime og rekreative formål.

Med rekreative formål forstås eksempelvis naturprægede vådområder, udsigtspunkter mv. 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 udsigtspunkter op til kote 25.0 og herved 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 og administrative konsekvenser for det offentlige

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.

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.

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) for flytning af den eksisterende containerterminal fra Indre Nordhavn til Ydre Nordhavn og anlæg af yderligere krydstogtfaciliteter i Ydre Nordhavn. VVM ansøgning blev indsendt i marts 2017.

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 25.0. Dette område - benævnt ”II” i lovforslaget - vil være beliggende mellem containerterminalen og kysten ved Hellerup. Den forudsatte beplantning på området skal tjene til at begrænse containerterminalens synlighed set fra land, og beplantningen vil ad åre i stort omfang skærme af for udsigten fra land til containerterminalen.

Ydre Nordhavn er endvidere i forvejen præget af erhvervsmæssige 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 8. august 2018 været sendt i høring hos følgende myndigheder og organisationer:

Advokatsamfundet, Agenda 21 Østerbro, Arbejderbevægelsens Erhvervsråd, Beredskabsstyrelsen, Brancheforeningen Danske Advokater, Brancheforeningen Danske Havnevirksomheder, Cyklistforbundet, Danmarks Naturfredningsforening, Danmarks Rederiforening, Danmarks sportsfiskerforbund, Dansk arbejdsgiverforening, Dansk byggeri, Dansk Erhverv, Dansk Handicap forbund, Dansk Industri, Dansk Ornitologisk forening, Dansk Transport og Logistik, Danske handicaporganisationer, Danske Regioner, Danske Speditører, DI Transport, DFDS Canal Tours, Domstolsstyrelsen, Ejerforeningen Tuborg Kanal, FOGUS, Forbrugerrådet, Frederiksberg Kommune, Friluftsrådet, Gentofte Kommune, Geodatastyrelsen, Grundejerforeningen for Hellerup-Maglegårds Sogne, Grundejerforeningen Svanevænget, Havneudvalget Hellerup Havn, Hellerup Kajakklub, Hellerup Roklub, Hellerup Sejlklub, HK Trafik & Jernbane, Håndværksrådet, Kgl. Dansk Yachtklub, Kommissarius ved Statens Ekspropriationer på øerne, KL, Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen, Kulturarvsstyrelsen, Københavns Kommune, Københavns Museum, Landbrug & Fødevarer, LO, Miljøstyrelsen, Naturstyrelsen, Region Hovedstaden, Region Sjælland, Svanemøllen gruppen, Søfartsstyrelsen, Teknisk Landsforbund, Udviklingsselskabet By & Havn I/S, Østerbro lokalråd, Østerbro lokaludvalg, Østerbro Havnekomité, Østerbro lokalhistorisk forening. Lovforslaget er endvidere sendt til Rigsrevisionen.

9. Sammenfattende skema

	Positive konsekvenser/mindre udgifter (hvis ja, angiv	Negative konsekvenser/merudgifter (hvis ja, angiv omfang)
--	---	---

	omfang)	
Økonomiske konsekvenser for stat, kommuner og regioner	Velbeliggende erhvervshavn med tilstrækkelig kapacitet bidrager positivt til økonomien i hovedstadsområdet.	Ingen
Administrative konsekvenser for stat, kommuner og regioner	Ingen	Ingen
Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet	Fortsat adgang til erhvervshavnedrift i København Havn.	Ingen
Administrative konsekvenser for erhvervslivet	Ingen	Ingen
Miljømæssige konsekvenser	Afskærmning af udsigt til erhvervshavn og etablering af større rekreativt område.	Forlængelse af krydstogtterminalen kan indebære en begrænset trafikvækst.
Administrative konsekvenser for borgerne	Ingen	Ingen
Forholdet til EU-retten	Forslaget indeholder ingen EU-retlige aspekter.	
Overimplementering af EU-retlige minimumsforpligtelser (sæt X)	JA	NEJ X

Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

Til § 1

Til nr. 1

Det fremgår af § 26 a, stk.1, at Udviklingsselskabet 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 indcheckingsfaciliteter, pakhuse med tilhørende administration og speditjonsvirksomhed, containeroplæg og

containerreparationsvirksomhed mm., administrationsbygning til havneoperatør samt mulighed for anløb af passagerskibe, herunder krydstogtskibe ved eventuelt ledig kapacitet.

Det opfyldte areal ejes af Udviklingsselskabet By & Havn I/S og er byzone.

Arealet udgør ca. 100 ha, heraf udgør containerterminalen ca. 50 ha. Opfyldningen skal bl.a. rumme jord og kalk fra anlæg af Cityringen og Nordhavnsvejen.

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 indcheckingsfaciliteter, pakhuse med tilhørende administration og speditionsvirksomhed, containeroplæg 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.

Det foreslås med ændringen i § 26 a, stk. 1, 1. pkt. 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 lovens bilag 2, 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 kajanlægget der kan anvendes til krydstogtfaciliteter udvides til 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, der omfatter kørebaner og vendeplads for biler, cykelsti og fortov. 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.

Der opføres en terminalbygning til pas- og sikkerhedskontrol og venteområde for passagerer og deres bagage samt personalefaciliteter. Udenoms arealerne indrettes simpelt med manøvreareal bestående af kørebaner og vendeareal samt parkerings/opmarchbåse for busser, lastbiler taxier, limousiner og privatbiler, 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 kan uden for krydstogtsæsonen 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.

Terminalbygningen planlægges opført i to-etager med en højde på op til 25 meter. Bygningen forventes at dække et areal på ca. 5.000 m², svarende til ca. 10.000 etagemeter.

Terminalbygningen forventes at have et udtryk, der minder om de eksisterende terminalbygninger, ligesom bygningen skal indrettes funktionelt. Det kan dog blive nødvendigt med et andet materialevalg.

Terminalbygningens grundplan vil bestå af bagagemodtagelsesområde, securityområde og lagerområde. Første sal vil indeholde check-in og venteområde, diverse kontorlokaler samt myndighedslokaler/faciliteter. Ombordstigning vil ske direkte fra 1. sal via landgangsbroer.

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 forslås 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. Der vil i alle tilfælde blive udarbejdet en VVM-redegørelse 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. 2

Det fremgår af § 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.

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 indcheckingsfaciliteter, 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.

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.

Af bemærkningerne til loven fremgår det, at Udviklingsselskabet By & Havn I/S træffer beslutning om, hvornår adgangsveje er fornødne. Antallet af adgangsveje samt adgangsvejenes konkrete placering vil fremgå af en VVM-redegørelse, når der foreligger en konkret projektbeskrivelse af containerterminalen.

Område ”I” og område ”II” på opfyldningen fremgår af lovens bilag 2.

Det foreslås i § 26 b, stk. 1, 1. pkt., at 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, de fornødne adgangsveje og opmarcharealer samt service- og vedligeholdelsesfaciliteter 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 speditionsvirksomhed, containeroplag og containerreparationsvirksomhed mm, administrationsbygning til havneoperatør samt 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. De fornødne adgangsveje til og fra erhvervshavnen mv. etableres i område ”I”. Udviklingsselskabet 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 lovens bilag 2. Antallet af adgangsveje samt adgangsvejenes konkrete placering vil senere fremgå af den VVM-redegørelse (skriv dens fulde navn), der er under udarbejdelse.

Med lovforslaget foreslås det således, at område ”I” og ”II” slås sammen og benævnes område ”I”. Udstrækningen af område ”I” samt koordinaterne for området fremgår af bilag 2 til loven.

Til nr. 3.

Det fremgår 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.

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.

Som en konsekvens heraf bliver stk. 3-5 herefter stk. 2-4.

Til nr. 4.

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

Det fremgår af bemærkningerne til bestemmelsen, 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”.

Det foreslås videre i § 26 b, stk. 3, 1. pkt., at det areal, som i lovens bilag 2 er angivet med ”II”, anvendes til maritime og rekreative formål.

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.

Området skal kunne indrettes med diversitet i terrænet. Det skal være muligt at skabe terrænbearbejdning op til kote 25.0 for at skabe udsigtpunkter. Det skal være muligt, at beplante større områder med udsparring 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 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 (nyt 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. 5.

Det følger af § 26 b, stk. 3, 2. pkt., at området benævnt med ”III” ikke kan anvendes til andre formål end rekreative formål. Det betyder med den foreslåede bestemmelse i § 26 b, stk. 3, 1. pkt., at området alene kan anvendes til maritime og 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 området kan anvendes til maritime og rekreative formål. Bestemmelsen gør således udtømmende op med, hvad området kan anvendes til, hvorfor en bestemmelse om, at området ikke kan anvendes til andre formål er overflødig.

Til nr. 6.

Det fremgår af § 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 foreslåede 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 bilag 2 som er bilag 1 til dette lovforslag.

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

Til nr. 7.

I henhold til bestemmelsen i § 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 bestemmelserne 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. 8

På bilag 2 til loven fremgår det, at opfyldningen er opdelt i fire områder. Område "I", "II", "III" og "IV".

I bemærkningerne til § 26 a, stk. 1 fremgår en tabel med koordinaterne til område "I", "II" og "III" på opfyldningen i Ydre Nordhavn.

Det foreslås, at der indsættes et nyt bilag 2, hvor den nye arealinddeling 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. bekendtgørelse 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 områdernes inddeling på opfyldningen i Ydre Nordhavn.

Som konsekvens heraf udgår skemaet i bemærkningerne til bestemmelsen i § 26 a, stk. 1.

Til § 2

Der er tale om erhvervsrettet lovgivning, og det foreslås derfor, at loven træder i kraft den 1. januar 2019.

Til § 3

Lov om Metroselskabet I/S og Udviklingsselskabet By & Havn I/S, jf. lov nr. 551 af 6. juni 2007 med senere ændringer gælder ikke for Færøerne og Grønland, derfor skal dette lovforslag heller ikke gælde for Færøerne og Grønland.

Bilag

1. Kort over anvendelse af opfyldt areal i Københavns Ydre Nordhavn
2. Lovforslaget sammenholdt med gældende lov

Lovforslaget sammenholdt med gældende lov

Gældende formulering	Lovforslaget
§ 26 a. Udviklingsselskabet 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 Udviklingsselskabet By & Havn I/S og er byzone. Stk. 2. Den i stk. 1 nævnte opfyldning kan gennemføres uden tilladelse efter kystbeskyttelsesloven. 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 med »III«, anvendes til rekreative formål. Området kan ikke anvendes til andre formål.	§ 1 I lov nr. 551 af 6. juli 2007 om Metroselskabet I/S og Arealudviklingsselskabet I/S, som senest ændret ved lov nr. 657 af 8. juni 2016, foretages følgende ændringer: 1. I § 26 a, stk. 1, 1. pkt., ændres ”containerterminal” til ”erhvervshavn”. 2. § 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, de fornødne adgangsveje og opmarcharealer samt service- og vedligeholdelsesfaciliteter mv... « 3. § 26 b, stk. 2 ophæves. Stk. 3-5 bliver herefter stk. 2-4. 4. I § 26 b, stk. 3, 1. pkt., der bliver stk. 2, 1. pkt., ændres »”III” til: ”II”« og »rekreative formål« ændres til: » maritime og rekreative 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.	5. § 26 b, stk. 3, 2. pkt., der bliver stk. 2, 2. pkt., ophæves. 6. I § 26 b, stk. 4, 1. pkt., der bliver stk. 3, 1. pkt., ændres »IV» til: »III» 7. § 26 b, stk. 5, ophæves. 8. Bilag 2 affattes som bilag 1 til denne lov § 2 Loven træder i kraft den 1. januar 2019 § 3 Loven gælder ikke for Færøerne og Grønland.
--	---