



Transport-, Bygnings- og Boligministeriet
Departementet

Sendt til TRM@trm.dk, msv@trm.dk, krl@trm.dk

Copenhagen Malmö Port AB
Containervej 9
P.O. Box 900
DK-2100 Copenhagen

Tel +45 35 46 11 11
Fax +45 35 46 11 22
cmport@cmport.com
www.cmport.com

08. 08. 2018

Høring over udkast til forslag til Lov om ændring af lov om Metroselskabet I/S og Udviklingselskabet By & Havn I/S (ny arealinddeling..)

Departementet har den 6. juli sendt udkast til lovforslag vedrørende ovenstående i høring. Forslaget indbefatter en ændret arealinddeling og arealanvendelse på området i Ydre Nordhavn.

Copenhagen Malmö Port (CMP) kan i det hele tilslutte sig forslaget, idet det vil styrke muligheden for at udvikle krydstogtkonceptet med etablering af en ny permanent terminalbygning, som kan modtage de store krydstogtskibe med over 4.000 passagerer. København er den største krydstogthavn i Østersøregionen, og etablering af en terminalbygning til skift af passagerer fra de største skibe vil bidrage væsentligt til at fastholde København som den største og mest betydende krydstogthavn.

Undersøgelser, som Wonderful Copenhagen/Cruise Copenhagen Network har fået gennemført viser, at krydstogtsegmentet bidrager med 1,6 mia. kroner årligt og alene skaber 2.300 årsværk. En oplandsanalyse, som er gennemført af Center for Regionalstudier og Turisme samt SDU viser, at de direkte og afledte beskæftigelseseffekter af Københavns Havn udgør knap 24.000 heltidsbeskæftigede i København og knap 30.000 heltidsbeskæftigede i den resterende del af landet. Den samlede værditilvækst fra aktiviteterne i havnen andrager knap 21 mia. kr. i København og 24 mia. kr. i den resterende del af landet.

Krydstogtfaciliteterne i København gavner ikke blot København, men også andre danske havne og havne i Østersøregionen, idet skibene som bekendt skal anløbe flere havne på en rundtur. Da over 40% af skibsanløbene i København indebærer skift af passagerer, har havnen en afgørende betydning for en fortsat udvikling af krydstogt i Østersøregionen.

CMP har dog en enkelt bemærkning til lovudkastet. I den nuværende lov er arealet bag de eksisterende krydstogtterminaler på Oceankaj udlagt til havnevirksomhed og virksomhed, som understøtter havnedriften. Arealet har derfor udgjort en reel miljøbarriere overfor en fremtidig byudvikling i Nordhavn. Selv om der er sket mange miljøforbedringer for krydstogtsegmentet gennem de seneste år fra international lovgivning (SOx og NOx) og fra rederiernes bestræbelser på at reducere miljøpåvirkningen fra skibene gennem teknologiske forbedringer, må det imødeses, at krydstogtskibe fortsat vil påvirke de nære omgivelser med emissioner og støj i en årrække. Dette indtil den teknologiske udvikling muliggør en noget lavere miljøpåvirkning og indtil den eksisterende flåde er udskiftet med nye mere miljøvenlige skibe.

I det nye lovudkast bliver arealet bag de tre eksisterende terminaler omdannet til byudviklingsformål, som alt andet lige vil indebære skærpede miljøkrav til den omgivende virksomhed. CMP skal derfor anmode

om, at det af lovforslaget kommer til at fremgå entydigt, at byudviklingen bag (vest for) krydstogtterminalerne på Oceankaj skal underlægge sig miljøpåvirkningen fra anløb af krydstogtskibe ved terminalerne. Dette gælder også den trafik, som nødvendigvis skal servicere skibene med transport af passagerer og bagage samt forsyninger til skibene. Den kommende havnetunnel til Nordhavn vil bidrage til at reducere trafikens negative påvirkning.

Med venlig hilsen

f/ Barbara Scheel Agersnap

CEO

Tlf +45 35 46 11 11

barbara.agersnap@cmport.com



Gert Norgaard

Manager Strategy & Planning

gert.norgaard@cmport.com

Transport-, Bygnings- Boligministeriet
Frederiksholms Kanal 27
1220 København K

3. august 2018
18/05388-9
mec-dep

Erhvervsstyrelsens høringssvar til høring 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)

ERHVERVS MINISTERIET

Slotsholmsgade 10-12
1216 København K

Det fremgår af det fremsendte udkast til lovforslag, at opfyldningen i Københavns Ydre Nordhavn i stedet for som i dag tre områder fremadrettet kommer til at bestå af to områder – et område til erhvervshavn og et område til maritime og rekreative formål. Samtidig foreslås det, at hele kajlængden på Oceankaj i Københavns Ydre Nordhavn kan benyttes til krydstogtaktiviteter m.v., og at der kan etableres en fjerde krydstogtterminal i forlængelse af de tre eksisterende krydstogtterminaler i Ydre Nordhavn.

Tlf. 33 92 33 50
Fax. 33 12 37 78
CVR-nr. 10092485
EAN nr. 5798000026001
em@em.dk
www.em.dk

Erhvervsstyrelsen bemærker i den forbindelse, at de foreslåede ændringer har betydning for og medfører et behov for justering af bekendtgørelse nr. 799 af 19. juni 2017 om hovedstadsområdets planlægning (Fingerplan 2017 – landsplandirektiv for hovedstadsområdets planlægning), jf. bl.a. § 6, stk. 8, og kortbilag J. Det samme gælder i øvrigt for så vidt angår cirkulære nr. 127 af 14. december 2009 om Landsplandirektiv om krydstogtterminal ved Københavns Nordhavn, som ligeledes hører under Erhvervsministeriets ressort. Erhvervsstyrelsen ønsker at drøfte indholdet af og processen for disse ændringer.

Herudover noterer Erhvervsstyrelsen sig, at det fremgår af udkastet til lovforslag, at arealerne til containerterminal og erhvervshavn, som foreslås ændret til ét samlet område til erhvervshavn, reduceres. Det anføres i lovforslaget, at det sker *som følge af et reduceret arealbehov til erhvervshavnen mv*". De tilgrundliggende forudsætninger for den anførte konklusion er imidlertid ikke fremlagt og uddybet.

Det bemærkes i den forbindelse, 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.", jf. planlovens § 11 a, stk. 1, nr. 7, 8 og 24 samt §§ 15 a og 15 b.

Særligt containerterminalen varetager nationale funktioner, og staten, herunder Erhvervsstyrelsen, har derfor en særlig forpligtigelse i at varetage dennes drifts- og udviklingsmuligheder. Dette er uanset, at Erhvervsstyrelsens nationale interessevaretagelse efter planloven er knyttet op til kommuneplanlægningen, og at den derfor ikke finder direkte anvendelse på den planlægning, som følger af en anlægslov. Erhvervsstyrelsen vil derfor opfordre til, at de forudsætninger, som danner grundlag for konklusionen om, at der er *"et reduceret arealbehov til erhvervshavnen mv."*, fremlægges og uddybes. Desuden synes det ikke at fremgå tydeligt, hvor containerterminalen skal placeres, og hvor stort et areal der afsættes til denne funktion inden for område I.

Endelig fremgår det af udkastet til lovforslag, at reduktionen af arealet, som forudsættes anvendt til erhvervshavn, muliggør, at frigjorte arealer ud mod de eksisterende krydstogtterminaler kan anvendes til byudvikling. Desuden øges arealet udlagt til maritime og rekreative formål. Endelig udvides den samlede kajlængde.

Erhvervsstyrelsen skal i den forbindelse gøre opmærksom på, at det kan give udfordringer i forhold til planloven at rykke støjfølsom anvendelse tættere på støjklenderne, ligesom det kan være problematisk i forhold til lugt, jf. § 15 a og § 15 b. Erhvervsstyrelsen noterer sig dog, at det fremgår af udkastet til lovforslag, at anvendelsen af det rekreative område *"skal være forenelig med havnedriften i naboområderne"*.

Problematikken omkring lugt og støj kan i øvrigt tilsvarende gøre sig gældende i forhold til den ønskede brug af terminalbygningen uden for krydstogtsæsonen til møder, konferencer, udstillinger m.v., hvilket anlægsloven med fordel kan sikre bliver varetaget i den efterfølgende kommunale planlægning.

Med venlig hilsen

Transport, Bygnings- og Boligministeriet
Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Sendt pr. e-mail til trm@trm.dk, msv@trm.dk og krl@trm.dk

6. august 2018

Friluftsrådets høringsvar vedr. Udkast til forslag til Lov om ændring af lov om Metroselskabet I/S og Udviklingselskabet By & Havn I/S (Ny Arealinddeling og areal-anvendelse i Københavns Ydre Nordhavn)

Friluftsrådet takker for muligheden for at afgive kommentarer vedr. forslag til Lov om ændring af lov om Metroselskabet I/S og Udviklingselskabet By & Havn I/S.

I det fremlagte lovforslag fremhæves to primære ændringsforslag, hvoraf Friluftsrådet i dette svar fokuserer vores kommentarer på den del af det første forslag, der relaterer sig til opfyldningsområdet i Ydre Nordhavn, hvoraf et område er udlagt til maritime og rekreative formål. De øvrige ændringsforslag, der relaterer sig til hhv. erhvervshavnen og Océankaj forholder vi os således ikke til i dette svar.

Friluftsrådet glæder sig over planerne om at etablere et område med maritime og rekreative formål i den ene del af opfyldningsområdet i Ydre Nordhavn. Vi læser med glæde i bemærkningerne til lovforslaget, at området med det maritime og rekreative formål øges i størrelse i forhold til de først fremlagte planer for området som følge af et reduceret arealbehov til erhvervshavnen.

Støttestrukturer til maritimt og blåt friluftsliv

I angivelsen af de rekreative formål, som det pågældende område skal understøtte, nævnes en række konkrete eksempler, herunder vådområder, udkigstårne og mindre støttestrukturer. Friluftsrådet bemærker, at det maritime i dette område ikke umiddelbart er særskilt fremhævet. Vi opfordrer derfor til, at diverse støttestrukturer til blåt friluftsliv eksplicit integreres i udviklingen af dette område, herunder eksempelvis reserverede havområder til ikke-motoriseret færdsel, havnebad til svømning, undervandsstier, nem adgang til vandet fra landjorden etc.

Formålet hermed er et ønske om, at det maritime, blå friluftsliv fremstår tydeligere som en prioritet i området, således som også benævnelsen af området som et maritimt og rekreativt område indikerer.

Balance mellem anlæg og natur

Det fremhæves i bemærkningerne til lovforslaget, at det rekreative område skal indrettes, så det understøtter sport og fysisk bevægelse i området. Samtidig fremgår det, at arealet skal fremtræde grønt, og at der i indretningen af området skal tages højde for naturhensyn og naturpleje.

Friluftsrådet ønsker at henlede opmærksomheden på at sikre en balance mellem disse nævnte interesser og derved undgå, at de bliver modstridende.

Friluftsrådet støtter ambitionen om, at området skal understøtte mulighed for fysisk bevægelse. Vi opfordrer dog til, at der ikke etableres klassiske sports og idrætsanlæg i forsøget på at indfri denne ambition, men i stedet lader området fremstå så naturpræget og alment tilgængeligt, som muligt med mindre støttepunkter og faciliteter til gavn for friluft aktiviteter.

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. Et naturpræget område vil kunne understøtte de mange ønsker og behov for en bred gruppe mennesker, herunder både sport og fysisk bevægelse og de mere stille friluft aktiviteter og således skabe værdi for mange.

På vegne af Friluftsrådet

Svend-Erik Fangel Pedersen,
Friluftsrådet København
21 72 33 49
koebenhavn@friluftsradet.dk

Sara Wæver Hagelund
Politisk Konsulent, Friluftsrådet
24631923
skw@friluftsradet.dk



Transport-, Bygnings- og Boligministeriet

28. august 2018
Sagsnr. EMN-2018-03243

Vedr.: Høring om lovforslag vedrørende opfyldning i Ydre Nordhavn

Gentofte Kommune har siden fremsættelsen af de første planer for udvidelsen af Nordhavn i 2009 gjort såvel Transportministeriet, By- og Landskabsstyrelsen, Københavns Kommune, Kystdirektoratet som Region Hovedstaden opmærksom på, at planerne om landvinding og udbygning af Nordhavnsområdet med krydstogtterminal og 100 ha opfyld ved Ydre Nordhavn har store negative konsekvenser for Gentofte Kommune og dens borgere.

Det nu fremsendte lovforslag indeholder på to punkter en forværring af de visuelle og støjmæssige gener, som den nugældende lov medfører for Gentofte Kommunes borgere.

1. Lovforslaget lader et areal på 7,5 ha udgå af loven, idet arealet herefter overgår til almindelig byudvikling. Højdebegrænsningen på maksimalt 25 m for bygninger, der gælder i dag, vil i givet fald bortfalde. Gentofte Kommune har i den forbindelse noteret sig, at det omhandlede areal synes at være det samme areal som det, hvor der aktuelt er fremsat flere ønsker om opførelse af højhuse, her i blandt det, der kan blive Nordens højeste hus på op til 280 m (H. C. Andersen Adventure Towers).
2. Lovforslaget åbner endvidere mulighed for at forlænge krydstogtterminalen med 700 m fra de nuværende 1.100 m til i alt 1.800 m. Dette indebærer en endnu større visuel påvirkning af udsigten for Gentofte Kommunes borgere, idet krydstogtsskibe er betydelig højere end containerskibe og de dertil hørende erhvervsbygninger. Krydstogtskibe fremstår de facto 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 de gældende regler.

Det forringede udsyn – herunder krydstogtsskibenes visuelle påvirkning – samt risiko for støj var netop baggrunden for, at Gentofte Kommune stærkt modsatte sig lovens vedtagelse i 2011.

Nu lægges der op til, at disse voldsomme ulemper bliver yderlige forstærket, hvilket Gentofte Kommune finder helt uacceptabelt.



Hvis loven mod Gentofte Kommunes forventning vedtages, vil der som det mindste skulle indføres bestemmelse om, at terrænregulering og beplantning skal udføres således, at de visuelle, støjæssige og øvrige miljømæssige gener for borgerne i Gentofte Kommune ikke øges i forhold til i dag.

Med venlig hilsen

Hans Toft
Borgmester

Lis Bjerremand
Teknisk direktør



Hellerup og Maglegaard Grundejerforening

Transport-, Bygnings- og Boligminister
Ole Birk Olesen

Frederiksholms Kanal 27F
1220 København K

Vedrørende Forslaget til Lov om ændring af lov om Metroselskabet I/S og Udviklingsselskabet BY & Havn I/S

Hellerup og Maglegaard Grundejerforening vil hermed udtrykke sin støtte til nedenstående citat fra skrivelse fra Borgmester Hans Toft, Gentofte Kommune af 18. Juli 2018 til Transport-, Bygnings- og Boligminister Ole Birk Olesen.

"Det lovforslag, som nu er sendt i høring, indeholder en forværring af de visuelle og støjmæssige gener, som den nugældende lov medfører for Gentofte Kommunes borgere. Dels udgår et areal på 7,5 hektar af loven, idet arealet herefter overgår til almindelig byudvikling. 25- metersbegrænsningen på byggehøjden, der gælder i dag, vil i givet fald falde væk. Gentofte Kommune har i den forbindelse noteret sig, at det omhandlede areal synes at være det samme areal som det, hvor der tidligere er blevet fremsat forslag om opførelse af flere højhusprojekter. Og dels åbner lovforslaget endvidere mulighed for at forlænge krydstogtsterminalen fra 1.100 meter med 700 meter til i alt 1.800 meter. Dette indebærer en endnu større visuel påvirkning af udsigten for Gentofte Kommunens borgere, idet krydstogtskibe er betydelig højere end containerskibe. Krydstogtskibe fremstår de facto som bygninger, som efter de gældende regler maksimalt må være 25 meter høje."

Det forringede udsyn – herunder krydstogtskibenes visuelle påvirkning samt risikoen for støj – var netop baggrunden for, at Gentofte Kommune stærkt modsatte sig lovens vedtagelse i 2011. Nu lægges der op til, at disse voldsomme ulemper bliver yderligere forstærket".

Grundejerforeningen skal samtidig påpege det betænkelige og ganske uhørte, at et så væsentligt lovforslag for Gentofte Kommune udsendes til høring midt i sommerferien med et seneste høringssvar til ministeriet d. 08. august 2018 med udsættelse til d.28.08. 2018. Hellerup og Maglegaard Grundejerforening har tidligere ved skrivelse af 15. maj 2011 gjort indsigelse mod udbygning af Ydre Nordhavn og påpeget hvilke problemer det påfører kyststrækningen omfattet af Gentofte Kommune, herunder specielt kyststrækningen Charlottenlund Fort til og med Tuborg Syd. I den forbindelse henvises til den af Hellerup og Maglegaard Grundejerforening udarbejdede "Udviklingsprojekt for Kysten mellem Charlottenlund Fort og Hellerup Havn", oktober 2007.

Med venlig hilsen
Hellerup og Maglegaard Grundejerforening, www.hmg.dk
Britta Andersen Formand, brosea@mail.dk
Jan Knudsen Næstformand, jak@jjw.dk

Via mail til Transport, Bygnings- og Boligministeriet
TRM@trm.dk, msv@trm.dk og krl@trm.dk.

15. august 2018

Sagsnr.
2018-0184958

Dokumentnr.
2018-0184958-4

Høringssvar - Ny arealinddeling og arealanvendelse i Københavns Ydre Nordhavn

1. Det er positivt, at det nye lovforslag vil gøre de kommende områder mere grønne, gøre det klemte rekreative område måske lidt større og lade naturskabelsen få en stærkere rolle vest for container-/erhvervshavnen.
2. Østerbro Lokaludvalg har som andre anbefalet at flytte containerhavnen længere ud på Nordhavn og at de store turistskibe placeres her.
3. En udvidelse af krydstogtskibskapaciteten, risikerer at medføre en kraftig stigning i den deraf afledte og voldsomt sundhedsskadelige luftforurening. Derfor bør der etableres faciliteter til - og stilles krav om anvendelse af - landstrømsanlæg.
4. Skaden skete ved den seneste lovændring, hvor Nordhavnskonkurrencens vinderforslag indpassede rekreative og måske "sumpede" landskabsområder nord containerhavn – en vision der forsvandt med den seneste lovændring.
5. Netop denne rekreative og naturmæssige tanke var væsentlig for den folkelige og lokalpolitiske opbakning til vinderforslagets vision og dermed den tætte udbygning på Nordhavn.
6. Den samlede vision synes ellers at blive fulgt i hovedtræk – men med tendens til at skubbe den grønne vision ind i den del af Nordhavn, som ligger uden for landsplandirektiv og lovforslag. Det er en stor besvigelser. Der er derfor brug for tilkendegivelser fra ministeren, BR-politikerne og By og Havn om, hvordan der skal bødes på det.
7. Det mere effektive havneområde og den 4. liggeplads for krydstogtskibe vil øge trafikken ind og ud af Nordhavn. På Østerbro forventes, at ændringer som de foreslåede kun øger behovet for at Nordhavnsvej nu føres videre under Kalvebodløbet til Nordhavn.
8. Østerbro Lokaludvalg ønsker at deltage i det videre arbejde med miljøredegørelsen for/om den nye placering og indretning af container-/erhvervshavnen. Lokaludvalget deltog i arbejdet med miljøredegørelsen for den kommende forbindelse fra Nordhavnsvej under Kalvebodløbet til Nordhavn, og mener med fordel at kunne deltage også i den nu kommende miljøredegørelse.

Sekretariatet for Østerbro
Lokaludvalg

Jagtvej 169A
2100 København Ø

EAN nummer
5798009800275

Med venlig hilsen

Allan Marouf
Formand for Østerbro Lokaludvalg

Axel Thrige Laursen
Fagudv. For Teknik og Miljø

Høring over udkast til 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)

Den oprindelige lov blev vedtaget i 2007. En international arkitektkonkurrence afholdt af Københavns Kommune og By&Havn for at få vedtaget en strukturplan for området samt en bebyggelsesplan for det første byudviklingsområde, Århusgadekvarteret blev vundet af COBE, Sleth og Rambøll: Nordholmene – Urban Delta.

Natur

Adskillige lovændringer har siden da ødelagt muligheden for at sikre de i denne plan foreslåede naturområder:

- En lovændring gjorde en del af området til containerterminal.
- Opfyldningsområdet blev indskrænket. Dermed blev også naturområdet begrænset.

Alt i alt er de grønne naturområder i Nordhavn blevet voldsomt indskrænket i forhold til vinderforslaget.

Nu kommer endnu et anslag

Område III i gældende lov er udlagt til rekreativt område. ”Ved rekreativt område forstås at området henlægges som et ubebygget areal, som langs kysten kan anvendes til rekreative faciliteter som eksempelvis vådområde, fugleudkigstårne og andre mindre støttepunkter til fysisk aktivitet. Området kan ikke anvendes til andre formål.”

Området kaldes i lovændringen for område II: ”Området skal kunne anvendes til flere forskellige formål end loven giver mulighed for i dag. Bestemmelsen gør således udtømmende op med, hvad området kan anvendes til.”

- Der indgår her skjult i lovforslaget mulighed for omdanne de planlagte naturområder til et støjende og alt for højt Disneyland.

Det betyder, at der ikke er meget tilbage af de grønne naturområder, som var en vigtig del af den vedtagne masterplan fra COBE, Sleth og Rambøll. Grønne naturområder, der er vigtige for at afhjælpe en kaotisk og stressende samfundsudvikling.

Omdannelse af Nordhavn fra havn til bydel har fra starten skullet være en klima-, miljø- og social- bæredygtig bydel. Det må vi holde fast i, at den også bliver.

Østerbro Havnekomité vil derfor opfordre partierne i Folketinget til at få udarbejdet

- en helhedsvurdering af behovet for natur i Nordhavn og den enestående mulighed for at gennemføre den nu.
- 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.

Statens rolle

Staten har vetoret i bestyrelsen i By&Havn og vi opfordrer til at Staten samarbejder med Københavns Kommune for, at den del af de mistede 100 ha til naturområder i den oprindelige strukturplan bliver indtegnet i en ny strukturplan.

Miljø

Udvidelse af kapaciteten for krydstogtskibes anløb i krydstogtterminalen

Kaos præger beslutningen om, at flere krydstogtskibe skal anløbe København.

- Det fremgår af udkast til lovforslaget, at der skal skabes mulighed for yderligere udvidelse af krydstogtterminalerne.
- Det fremgår af bemærkningerne til lovforslaget, at benyttelsen af krydstogtterminalen allerede nu er betydelig større end forventet.
- Det er aldrig ordentligt overvejet, hvilke problemer, der allerede er og hvilke øget anløb af krydstogtskibe medfører.

Miljømæssige konsekvenser

De store krydstogtskibe har en række uheldige miljømæssige konsekvenser.

- De er normalt drevet med den billigst mulige og dermed miljøbelastende tunge dieselolie, og de opretholder energiproduktionen, mens de ligger ved kaj ved fortsat at benytte disse miljøbelastende anlæg, da der ikke kræves, og pt. ikke er mulighed for, at driften skal ske ved tilførsel af el fra land.
- Der findes ikke regler for bortskaffelse af affald, og det må formodes, at en betydelig del af de store affaldsmængder bortskaffes ved udledning på åbent hav i stedet for bortskaffelse via renovationsløsninger i anløbshavnene.

Østerbro Havnekomité vil derfor opfordre partierne i Folketinget til

- At få gennemført en beskrivelse af, hvilke tiltag Folketinget vil gennemføre som opfølgning af 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:
 - Skibene *skal* aflevere deres toiletaffald til behandling i rensningsanlæg på land.
 - Skibenes øvrige affald *skal* ligeledes afleveres i land, sorteret i komposterbart affald, papir, plastic, glas og metal.
 - 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.

Vi er klar over, at flere af de anførte problemer kun kan løses ved internationale regler og indsats; men som baggrund for lovforslaget bør der være en mere dybgående beskrivelse af de anførte problemstillinger samt en beskrivelse af, hvilke muligheder Danmark har for at opstille miljømæssige regler og regler mod social dumpning.

Skat

Udvidelse af kapaciteten for krydstogtskibes anløb i krydstogtterminalen

Der er behov for en dybere udredning af de skatteproblemer, der er forbundet med den voksende krydstogtaktivitet:

- Det fremgår af lovforslaget, at der skal skabes mulighed for yderligere udvidelse af krydstogtterminalerne.
- Det fremgår af bemærkningerne til lovforslaget, at benyttelsen af krydstogtterminalen allerede nu er betydelig større end forventet.
- Det er aldrig ordentligt overvejet, hvilke problemer, der allerede er og hvilke øget anløb af krydstogtskibe medfører.

Manglende skattebetaling og social dumpning

De pågældende krydstogtskibe er normalt organiseret således, at

- Hverken rederi, skibenes servicevirksomhed, herunder restaurantdrift, samt skibenes besætning og servicepersonale betaler indkomstskat.

- Der opkræves ikke moms af restaurationsdriften, selv om denne udøves, mens krydstogtskibet ligger til ved kaj.
- Nyere undersøgelser viser, at passagererne i stigende grad indtager måltider om bord på krydstogtskibet under ophold i havn i stedet for ved lokale restaurationsbesøg.
- Ofte er servicepersonalet på krydstogtskibene lønnet betydeligt under lønniveauet i anløbshavnen og de er betydeligt dårligere socialt sikret.
- Der er i mange tilfælde reelt tale om social dumping i forhold til anløbshavnenes restaurations- og andre servicevirksomheder.

Østerbro Havnekomité vil derfor opfordre partierne i Folketinget til

- At få udarbejdet en beskrivelse af, hvilke tiltag for at inddrive skat og undgå social dumping på krydstogtskibene, der lægger an i Københavns Havn, regeringen vil gennemføre som opfølgning af udvidelsen af krydstogtterminalerne. Dette på det nationale plan og i internationale fora, herunder EU.
- At der foretages en gennemgang af, hvilke skatte- og afgiftsproblemer, der er ved den nuværende energi- og affaldshåndtering på krydstogtskibe i Københavns Havn incl. Nordhavn.

Trafikale problemer

Trafikale konsekvenser af udvidet container- samt krydstogtterminal

Der er ikke i lovforslaget givet en rimelig og dækkende beskrivelse af de trafikale konsekvenser af et stigende anløb af såvel container- som krydstogtskibe, herunder af endnu større krydstogtskibe end de nuværende. Dette er særlig vigtigt i perioden indtil den nye Metrolinje bliver forlænget ud til krydstogtterminalen.

Østerbro Havnekomité vil derfor opfordre partierne i Folketinget til en helhedsvurdering, inden vedtagelse af den foreslåede ændring af loven, der ændrer udviklingen i Nordhavn:

- Der bør foretages en analyse af, hvilke tiltag der skal til for styre stigningen af turister i København, som den forstørrede krydstogtterminal vil medføre.

Trafikale konsekvenser til vands og på land

- Lovforslaget skal ledsages af en dækkende beskrivelse af de trafikale udfordringer og konsekvenser på kort og længere sigt af den mulige udvidelse af den maritime aktivitet, herunder især udvidelsen af krydstogttrafikken.

- Lovforslaget bør endvidere indeholde en beskrivelse og vurdering af de trafikale udfordringer for til- og frakørsel til Nordhavnsbydelen, især indtil den nye metrolinje er etableret og der endnu ikke er etableret den i lovforslaget forudsatte havnetunnel.

Den 15. august 2018

Bestyrelsen for Østerbro Havnekomite, Karin Bergdahl, Marianne Skovgaard, Dorrit Heering, Lillian Silberbrandt, Kirsten Olrik og Inger Hutters, samt Christen Amby.

TRM Kristina Lochmann

Fra: Dansk Arbejdsgiverforening <DA@da.dk>
Sendt: 6. juli 2018 13:15
Til: Mail TRM
Emne: SV: Ekstern høring over udkast til forslag til lov om ændring af lov om Metroselskabet I/S og Udviklingselskabet By & Havn I/S (Id nr.: 398225)

Kære Kristina Lochmann

Under henvisning til det til DA fremsendte høringsbrev af d.d. vedrørende ovennævnte skal vi oplyse, at sagen falder uden for DA's virkefelt, og at vi under henvisning hertil ikke ønsker at afgive bemærkninger.

Med venlig hilsen

Hjørdis de Stricker
Chefsekretær

Transport, Bygnings- og Boligministeriet
Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

8. august 2018

Høringssvar til Høring over udkast til 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)

Dansk Erhverv har modtaget høringen af 6. juli 2018 vedrørende ovennævnte og har ikke umiddelbart nogen bemærkninger. På grund af ferien, har vi dog ikke haft mulighed for at drøfte udkastet med alle medlemsorganisationer.

Med venlig hilsen



Jesper Højte Stenbæk
Fagchef for transport og infrastruktur

TRM Kristina Lochmann

Fra: KOMOE Nanna Dahl Pedersen <ndp@komoe.dk>
Sendt: 13. juli 2018 14:56
Til: Mail TRM; TRM Mette Skov Vandsted; TRM Kristina Lochmann
Cc: KOMOE Postkasse; KOMOE Helle S. Andersen; KOMOE Sine Kjeldsen
Emne: SV: Ekstern høring over udkast til forslag til lov om ændring af lov om Metroselskabet I/S og Udviklingsselskabet By & Havn I /S (Id nr.: 398225)
Vedhæftede filer: signaturbevis.txt

J.nr. 04-000023

Vi skal for en god ordens skyld bemærke, at Kommissarius ved Statens Ekspropriationer på Øerne ikke har nogen bemærkninger til fremsendte udkast til Lov om ændring af lov om Metroselskabet I/S og Udviklingsselskabet By og Havn.

Med venlig hilsen

Nanna Dahl Pedersen
Fuldmægtig

Rentemestervej 8
DK-2400 København NV

T: +45 33928711
E: ndp@komoe.dk
W: www.komoe.dk

TRM Kristina Lochmann

Fra: Cecilie Bülow Møller <cebmo@mst.dk>
Sendt: 10. august 2018 11:46
Til: Mail TRM
Emne: SV: Ekstern høring over udkast til forslag til lov om ændring af lov om Metroselskabet I/S og Udviklingselskabet By & Havn I/S - udsættelse af høringsfrist (Id nr.: 404937)

Kære Kristina,

Miljøstyrelsen har ingen bemærkninger til ændringerne.

Venlig hilsen

Cecilie Bülow Møller
Studentemedarbejder | Naturbeskyttelse
| cebmo@mst.dk

Miljø- og Fødevareministeriet
Miljøstyrelsen | Haraldsgade 53 | 2100 København Ø | Tlf. +45 72 54 40 00 | mst@mst.dk | www.mst.dk

TRM Kristina Lochmann

Fra: rr@rigsrevisionen.dk
Sendt: 15. august 2018 09:23
Til: Mail TRM; TRM Mette Skov Vandsted; TRM Kristina Lochmann
Emne: Ekstern høring over udkast til forslag til lov om ændring af lov om Metroselskabet I/S og Udviklingsselskabet By & Havn I/S (Id nr.: 404937)
Vedhæftede filer: advarsel.txt

Til Transport- Bygnings- og Boligministeriet

Transport- Bygnings- og Boligministeriet har den 6. juli 2018 sendt udkast til forslag til lov om ændring af lov om Metroselskabet I/S og Udviklingsselskabet By & Havn I/S i høring.

Rigsrevisionen har gennemgået lovforslaget med fokus på bestemmelser vedrørende statslige revisions- og/eller regnskabsforhold jf. Rigsrevisorlovens §§ 7 og 10 og kan konstatere, at det ikke omhandler sådanne forhold.

Rigsrevisionen har derfor ingen bemærkninger.

Med venlig hilsen

Sara Drevfors
Fuldmægtig

RIGSREVISIONEN



Landgreven 4
DK-1301 København K

Tlf. +45 33 92 84 00
Dir. +45 33 92 85 91

sard@rigsrevisionen.dk
www.rigsrevisionen.dk

TRM Kristina Lochmann

Fra: Peter Dam <PED@dma.dk>
Sendt: 2. august 2018 10:47
Til: Mail TRM; TRM Mette Skov Vandsted; TRM Kristina Lochmann
Emne: Søfartsstyrelsens HØRINGSSVAR til udkast til forslag til lov om ændring af lov om Metroselskabet I/S og Udviklingselskabet By & Havn I/S (Id nr.: 398225)

Til Transport-, Bygning- og Boligministeriet,

TRM j.nr. 2018-0802
Søfartsstyrelsen sag nr. 2018026416

Forslag til lov om ændring af lov om Metroselskabet I/S og Udviklingselskabet By & Havn I/S, der i hovedtræk medfører ændret inddeling og anvendelse af opfyldningen i Københavns Ydre Nordhavn, giver ikke anledning til bemærkninger fra Søfartsstyrelsen.

Med venlig hilsen
Peter Dam
Nautisk konsulent

Søfartsstyrelsen
Sikre farvande
Dir. tlf.: 72 19 60 78
Mobil: 91 37 60 78
E-mail: ped@dma.dk


SØFARTSSTYRELSEN
Carl Jacobsens Vej 31
2500 Valby
Tlf.: 72 19 60 00
Fax.: 72 19 60 01
Web: www.soefartsstyrelsen.dk

Følg os:
 [Søfartsstyrelsen](#)

Hvis du er en fysisk person eller en enkeltmandsvirksomhed, kan de oplysninger, som du sender til os, være personhenforbar data. Søfartsstyrelsen bliver dataansvarlig, når vi f.eks. behandler personhenforbar data i forbindelse med konkret sagsbehandling. Vi har ret og pligt til at indsamle, behandle og journalisere sagsrelevante data og kan alene slette oplysninger efter reglerne i offentlighedsloven og arkivloven. Du kan se Søfartsstyrelsens og vores datarådgivers kontaktoplysninger samt læse mere om behandling af persondata i Søfartsstyrelsen, dine rettigheder og klageadgang i [Søfartsstyrelsens persondata- og privatlivspolitik](#).

Hvis du ikke er den tilsigtede modtager af denne mail fra Søfartsstyrelsen, bedes du straks underrette afsenderen ved at besvare denne e-mail og derefter slette e-mailen. Hvis du har modtaget denne e-mail ved en fejl, skal vi gøre klart, at enhver form for kopiering, offentliggørelse eller distribution af denne e-mail kan være ulovlig.

TRM Kristina Lochmann

Fra: Foreningen Københavnertunnelgruppen <kbhtunnel@hotmail.com>
Sendt: 11. august 2018 14:33
Til: Mail TRM; TRM Mette Skov Vandsted; TRM Kristina Lochmann
Emne: Høringssvar til udkast til forslag til Lov om Ny Arealinddeling og arealanvendelse i Københavns Ydre Nordhavn)

Til TRM!

Københavnertunnelgruppen støtter lovforslaget og fremfører i den forbindelse, at en udvidelse af krydstogtsterminalen blot yderligere nødvendiggør en østlig ringvej udenom Københavns centrum.

Københavnertunnelgruppen har i 12 år arbejdet for østlig ringvej/havnetunnel. Foreningen www.havnetunnel.nu består af organisationer, virksomheder og enkeltmedlemmer, bl.a. Dansk Erhverv, DI, Dansk Byggeri, DTL, Dansk Metal, 3F og BAT-kartellet.

Københavnertunnelgruppen er en forening, der arbejder for, at der træffes politisk beslutning om en østlig ringvej i København i form af en biltunnel, der leder trafikken fra Lyngbyvej/Helsingørmotorvejen via Nordhavn, Refshaleøen, under Amager til E20 Amagermotorvej/Øresundsmotorvej, så centrale boligområder og bydele i København undgår unødige gennemkørende trafik.

Mvh Bo Sandberg, formand