

**From:** byggeprojekt <byggeprojekt@m.dk>  
**Sent:** 16-12-2024 14:24:01 (UTC +01)  
**To:** ts Info <info@trafikstyrelsen.dk>  
**Cc:** Jens Kristian Villadsen <jekv@trafikstyrelsen.dk>  
**Subject:** J.nr. 2024-195532 Metroselskabets bemærkninger til bekendtgørelse om afgrænsning af Københavns Havns søområde

**[EKSTERN E-MAIL]** Denne e-mail er sendt fra en ekstern afsender.  
Vær opmærksom på, at den kan indeholde links og vedhæftede filer, som ikke er sikre.

Att.: Jens Kristian Villadsen

Metroselskabet har ingen bemærkninger til høringen over udkast til bekendtgørelse om afgrænsning af Københavns Havns søområde.

Med venlig hilsen

**Caroline Binne Larsen**  
Byudviklingskoordinator

+45 7242 4888

**Metroselskabet**  
Metrovej 5, 2300 København S

Læs mere på [m.dk](https://m.dk) og [dinletbane.dk](https://dinletbane.dk)



**From:** Caroline Fynbo Carlsson <>  
**Sent:** 17-12-2024 09:15:34 (UTC +01)  
**To:** ts Info <info@trafikstyrelsen.dk>  
**Cc:** Jens Kristian Villadsen <jekv@trafikstyrelsen.dk>  
**Subject:** SV: Høring over ny Bekendtgørelse om afgrænsning af Københavns Havns søområde. J.nr. 2024-195532.

Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen har den 3. december 2024 modtaget Trafikstyrelsens høring over ny Bekendtgørelse om afgrænsning af Københavns Havns søområde.

Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen udgør sammen med Konkurrencerådet en uafhængig konkurrencemyndighed. De følgende høringsbemærkninger afgives udelukkende som konkurrencemyndighed.

På det foreliggende grundlag har Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen ingen bemærkninger til høringen.

**Med venlig hilsen**

**Caroline Fynbo Carlsson**

Studentermedhjælper  
Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen  
Direkte +45 4171 5062  
E-mail [cfc@kfst.dk](mailto:cfc@kfst.dk)



Carl Jacobsens Vej 35

2500 Valby

Tlf. +45 4171 5000

*Vi arbejder for velfungerende  
markeder*

Se vores [privatlivspolitik](#) og  
[tilgængelighedserklæring](#) for kfst.dk.

---

**Fra:** 1 - KFST Forkontor <Forkontor@kfst.dk>

**Sendt:** 4. december 2024 11:11

**Til:** Caroline Fynbo Carlsson <cfc@kfst.dk>

**Cc:** Jeanette Nielsen <jn@kfst.dk>; Anja Kobusch Simonsen <aks@kfst.dk>; EVM DL KFST Chefgruppehøring (KFST) <Chefgruppehoering@kfst.dk>

**Emne:** VS: EMs styrelser - Høring over ny Bekendtgørelse om afgrænsning af Københavns Havns søområde - FRIST 06.01.2025 (EM Id nr.: 946921)

**Til:** DEP Høringer ([hoeringer@em.dk](mailto:hoeringer@em.dk))

**Fra:** 1-DEP Erhvervsministeriets officielle postkasse ([em@em.dk](mailto:em@em.dk))

**Titel:** Fra Trafikstyrelsen - Høring over ny Bekendtgørelse om afgrænsning af Københavns Havns søområde - FRIST 07.01.2025 - TS j.nr. 2024-195532

**E-** VS: Høring over ny Bekendtgørelse om afgrænsning af Københavns Havns søområde

**mailtitel:**

**Sendt:** 04-12-2024 10:02

---

**Fra:** Jens Kristian Villadsen <[jekv@trafikstyrelsen.dk](mailto:jekv@trafikstyrelsen.dk)>

**Sendt:** 3. december 2024 21:42

**Til:** 1-DEP Erhvervsministeriets officielle postkasse <[em@em.dk](mailto:em@em.dk)>; Kulturministeriet <[kum@kum.dk](mailto:kum@kum.dk)>; Fødevareministeriet <[fvm@fvm.dk](mailto:fvm@fvm.dk)>; Forsvarsministeriet <[fmn@fmn.dk](mailto:fmn@fmn.dk)>; FES <[fes@mil.dk](mailto:fes@mil.dk)>; GST - Geodatastyrelsens hovedpostkasse <[GST@gst.dk](mailto:GST@gst.dk)>; \$Kystdirektoratet (kdi) <[kdi@kyst.dk](mailto:kdi@kyst.dk)>; MST Miljøstyrelsens hovedpostkasse <[MST@MST.DK](mailto:MST@MST.DK)>; SLKS hovedpostkasse <[post@slks.dk](mailto:post@slks.dk)>; Søfartsstyrelsen Hovedpostkasse <[SFS@dma.dk](mailto:SFS@dma.dk)>; [fko@mil.dk](mailto:fko@mil.dk); Danske Regioner <[regioner@regioner.dk](mailto:regioner@regioner.dk)>; Kommunernes Landsforening <[KL@KL.DK](mailto:KL@KL.DK)>; [tmf@tmf.kk.dk](mailto:tmf@tmf.kk.dk); [info@energinet.dk](mailto:info@energinet.dk); [hofo@hofo.dk](mailto:hofo@hofo.dk); [m@m.dk](mailto:m@m.dk); [mail@refshaleoen.dk](mailto:mail@refshaleoen.dk); [info@byoghavn.dk](mailto:info@byoghavn.dk); Ørsted Hovedpostkasse <[info@orsted.com](mailto:info@orsted.com)>; Danmarks Naturfredningsforening <[dn@dn.dk](mailto:dn@dn.dk)>; Danske Havne og Foreningen for Danske Privathavne <[danskehavne@danskehavne.dk](mailto:danskehavne@danskehavne.dk)>; Dansk Erhverv (info) <[info@danskerhverv.dk](mailto:info@danskerhverv.dk)>; [dof@dof.dk](mailto:dof@dof.dk); [fr@friluftsradet.dk](mailto:fr@friluftsradet.dk)

**Emne:** Høring over ny Bekendtgørelse om afgrænsning af Københavns Havns søområde

Kære høringsparter

Jeg vedhæfter høring over ny Bekendtgørelse om afgrænsning af Københavns Havns søområde, der inddrager Holmens Civile vande i Københavns Havn.

Høringsfristen er **7. januar 2025**, og høringssvar kan sendes til [info@trafikstyrelsen.dk](mailto:info@trafikstyrelsen.dk), cc: [jekv@trafikstyrelsen.dk](mailto:jekv@trafikstyrelsen.dk).

Venlig hilsen

Jens Kristian Villadsen  
Chefkonsulent

**Trafikstyrelsen**  
**Danish Civil Aviation and Railway Authority**  
Carsten Niebuhrs Gade 43  
DK-1577 København V

Tlf.: +45 4178 0215  
Tlf.: +45 7221 8800  
[jekv@tbst.dk](mailto:jekv@tbst.dk)  
[www.tbst.dk](http://www.tbst.dk)

**From:** Christian Christensen <CC@kk.dk>  
**Sent:** 19-12-2024 15:44:02 (UTC +01)  
**To:** ts Info <info@trafikstyrelsen.dk>; Jens Kristian Villadsen <jekv@trafikstyrelsen.dk>  
**Cc:** Jette Hürwitz Philipsen (jette.ph@webspeed.dk) <jette.ph@webspeed.dk>; Asbjørn Kaasgaard (asbjorn@webspeed.dk) <asbjorn@webspeed.dk>  
**Subject:** Jeres j.nr. 2024-195532 - Christianshavns Lokaludvalg om udkast til bekendtgørelse om afgrænsning af Københavns Havns søområde

Kære styrelse

Jeres j.nr. 2024-195532:

Jeg har vedhæftet høringssvar fra Christianshavns Lokaludvalg om udkast til bekendtgørelse om afgrænsning af Københavns Havns søområde.

Jeg beder om at få oplysning om, hvornår I offentliggør høringssvaret på Høringsportalen.

Med venlig hilsen

**Christian Christensen**  
Udvalgssekretær  
Sekretariatet for Indre By Lokaludvalg og Christianshavns Lokaludvalg

---

KØBENHAVNS KOMMUNE  
Økonomiforvaltningen

Rådhuspladsen 1  
1550 København V

Mobil 6037 8058

E-mail [cc@kk.dk](mailto:cc@kk.dk)

Web [www.indrebylokaludvalg.kk.dk](http://www.indrebylokaludvalg.kk.dk); [www.christianshavnslokaludvalg.kk.dk](http://www.christianshavnslokaludvalg.kk.dk)

EAN 5798009800411



19. december 2024  
J.nr. 2024-0432061

Trafikstyrelsen

Vedr. jeres j.nr. 2024-195532

Transportministeriet har bedt Trafikstyrelsen fastsætte ny bekendtgørelse om afgrænsning af Københavns Havn således, at Holmens civile vande inddrages i havnens søområde og dermed overdrages til By & Havns administration. Der er svarfrist d. 7. januar 2025 for indsigelser på Høringsportalen.

Christianshavns Lokaludvalg har behandlet sagen på sit møde d. 18. december 2024 og har følgende kommentarer:

Lokaludvalget undrer sig over, at interessent-gruppen (foreninger, bolværksejere, husbådsejere, bådlaug m.fl.), som bliver berørt af overdragelsen, ikke fremgår af Høringslisten. Det er dog disse interessenter, som mærker den direkte effekt såvel administrativt som økonomisk.

Christianshavns Lokaludvalg kan af bekendtgørelsen-udkastet ikke udlede, hvad de økonomiske konsekvenser bliver for interessenterne, endsize hvad de fremadrettet får af ydelser, som de ikke allerede har i dag.

By & Havn beskriver, at man er i dialog med interessenterne. Christianshavns Lokaludvalg vil bede By & Havn godtgøre denne dialog, idet interessenterne overfor Christianshavns Lokaludvalg har oplyst, at de ikke oplever sig hørt. Christianshavns Lokaludvalg vil i lyset heraf foreslå, at der iværksættes en egentlig offentlig høringsproces for såvel interessenter som øvrige borgere på Christianshavn.

Ved en overdragelse vil Christianshavns Lokaludvalg fastslå, at det er vigtigt for lokaludvalget at blive hørt ved fremtidige ønsker fra By & Havn om benyttelsen af Holmens civile vande.

I By & Havns oplæg til ”Zoneplan for Københavns Havn” er Erdkehlgraven udlagt til *grøn og blød zone*. Christianshavns Lokaludvalg understøtter denne udlægning, idet lokaludvalget allerede i sin bydelsplan

for Christianshavn fremhæver, at Erdkehlgraven ønskes friholdt for  
husbåde.

Med venlig hilsen

Jette Philipsen,  
1. næstforperson i Christianshavns Lokaludvalg

Kopi sendt til

- Københavns Borgerrepræsentation
- Økonomiforvaltningen i Københavns Kommune
- By & Havn

**From:** Martin Ersted <martin@martinersted.dk>  
**Sent:** 02-01-2025 17:09:05 (UTC +01)  
**To:** ts Info <info@trafikstyrelsen.dk>  
**Cc:** Jens Kristian Villadsen <jekv@trafikstyrelsen.dk>; Martin Ersted DR <mkes@dr.dk>; Elise Dyppel <elise.dyppel@nordiskfilmtv.com>  
**Subject:** j.nr. 2024-195532. / høringssvar

**[EKSTERN E-MAIL]** Denne e-mail er sendt fra en ekstern afsender.  
V r opmærksom på, at den kan indeholde links og vedhæftede filer, som ikke er sikre.

K re Trafikstyrelsen,

Vedhæftet finder I mit høringssvar angående den foreslåede overdragelse af administrationen af Holmens civile vandområder til By & Havn.

I svaret udtrykker jeg som beboer på husbåd i Søminegraven, og på vegne af flere berørte borgere og interessenter, vores bekymringer og forbehold vedrørende denne bekendtgørelse.

Vi er dybt bekymrede over manglen på gennemsigtighed og den utilstrækkelige inddragelse af berørte parter i processen. Vores detaljerede synspunkter og de specifikke spørgsmål, vi mener kræver øjeblikkelig opmærksomhed og svar, er nøje beskrevet i dokumentet.

Vi opfordrer til, at der ikke træffes yderligere beslutninger om denne overdragelse, før der er foretaget fuldstændige konsekvensanalyser, og alle relevante parter er blevet hensigtsmæssigt inddraget. Det er afgørende, at enhver beslutning, der træffes, er velinformeret og retfærdig for alle involverede.

Tak for jeres opmærksomhed.

Jeg ser frem til jeres svar og en løbende dialog om, hvordan vi bedst kan adressere og l se disse kritiske problemer.

Med venlig hilsen,

Martin Ersted  
Krudtløbsvej 7  
31105256  
martin@martinersted.dk

MARTIN ERSTED  
Light art  
mobile: +45 3110 5256  
mail: [martin@martinested.dk](mailto:martin@martinested.dk)  
web: [www.martinested.dk](http://www.martinested.dk)

B Å L L & B R A N D  
web: [www.blbrnd.dk](http://www.blbrnd.dk)  
instagram: [Blbrnd](https://www.instagram.com/Blbrnd)

W E A R E M E L T I N G  
[wearemelting.art](http://wearemelting.art)

## Høringssvar vedrørende overdragelsen af administrationen af Holmens civile vandområder til By & Havn

**Resumé:** Som privatperson, beboer på husbåd i Søminegraven og til dels også som repræsentant for flere af de berørte borgere og interessenter, fremfører jeg kraftig modstand mod den foreslåede overdragelse af Holmens civile vandområder til By & Havn. Vi er bekymrede for manglende gennemsigtighed, utilstrækkelig inddragelse og de potentielt alvorlige konsekvenser for både den maritime kultur og lokalsamfundets økonomi. Vores bekymringer er detaljeret i følgende punkter, og vi opfordrer til, at processen suspenderes, indtil der er gennemført fuldstændige analyser og alle berørte parter er inddraget.

**1. Indledning:** Dette høringssvar udtrykker dyb bekymring over den manglende procesklarhed og de potentielle negative konsekvenser af at overdrage administrationen af Holmens civile vandområder fra Kystdirektoratet til Trafikstyrelsen og herunder By & Havns administration. Vi repræsenterer et fællesskab, der historisk har været engageret i dialog med relevante myndigheder, men vores input og bekymringer er blevet overset i den nuværende proces.

**2. Hovedindhold: a) Generelle bemærkninger:** Den planlagte overdragelse viser alvorlige mangler i gennemsigtighed og borgerinddragelse, som kræver omgående adressering for at sikre retfærdighed og lovlighed i processen.

### b) Specifikke kommentarer:

- **Manglende gennemsigtighed:** Der er ikke fremlagt konsekvensanalyser, som dækker de økonomiske, juridiske og sociale aspekter af overdragelsen. Dette manglende grundlag er kritisk for en informeret offentlig diskussion og beslutningsproces.
- **Økonomiske og lovgivningsmæssige konsekvenser:** Overdragelsens økonomiske fundament og retslige holdbarhed, herunder overensstemmelse med grundlovens principper om lighed og retfærdighed, er ikke klart dokumenteret.
- **Miljømæssige og kulturelle konsekvenser:** De foreslåede ændringer risikerer at underminere den historiske og kulturelle værdi af Holmens maritime miljø, hvilket ville være en uoprettelig skade på lokalområdets identitet og arv.
- **Forvaltningsretlige problemstillinger:** By & Havns rolle som både regulator og kommerciel aktør er problematisk og rejser spørgsmål om interessekonflikter og manglende habilitet.

### 3. Detaljeret behandling af 12 specifikke spørgsmål og problematikker:

- De følgende 12 spørgsmål dækker i nogenlunde grad de mange spørgsmål, som også er sendt til blandt andre Overborgmesteren i København, Teknik- og Miljøborgmesteren, deltagere i arbejdsgruppen - herunder: Isabelle Navarro Vinten, Malene Gronemann, Anne Balle Fromholt Hansen, Katrine Barnkob Lindgreen, Søren Kastoft, Kristian Baden Dambo-Korch, Jakob Vilner, Simon Holm samt By & Havn, Kystdirektoratet, Miljøministeren samt Transport-, bygnings- og boligministeren med mange flere. Ingen fyldestgørende svar er modtaget inden høringsfristens udløb.
1. Hvilke specifikke behov ligger til grund for inddragelsen af områder som Søminegraven og Halvtolv i overdragelsen, når problemerne synes isolerede til Erdkehlgraven og Laboratoriegraven?

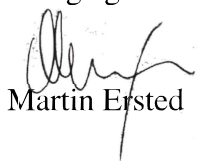
2. Hvorfor er det ikke kun Erdkehlgraven, der er blevet overdraget? Er årsagen, at By & Havn kun har været interesseret i at overtage driften af Erdkehlgraven, hvis de også kunne få indtægter fra de andre områder?
3. Hvorfor bliver denne overdragelse med den efterfølgende driftsopgave udliciteret til By & Havn, der potentielt kan generere op til 2 millioner kroner årligt i vandarealafgifter fra Søminegraven, ikke sendt i offentligt udbud fra Trafikstyrelsens side?
4. Hvordan er de negative konsekvenser for beboere i de berørte områder blevet adresseret i arbejdsgruppen?
5. Har arbejdsgruppen vurderet andre udbydere af vedligeholdelse af vandarealer udover By & Havn?
6. Hvordan har arbejdsgruppen drøftet bevaring af den maritime arv og fremtidig udvikling af havneområdet?
7. Er der blevet foretaget en konsekvensanalyse for de berørte beboere, og er der planer om kompensationsordninger for dem, der økonomisk bliver ramt (undertegnede betaler i forvejen månedlig kajleje til privat udlejer)?
8. Hvilke alternativer til total overdragelse blev overvejet? Var der diskussioner om kun at overdrage de problematiske områder uden Søminegraven og Halvtolv?
9. Hvordan er beboere og andre interessenter blevet inddraget i beslutningsprocessen?
10. Hvilke juridiske rammer og regler om offentlighedens adgang til vandarealer er blevet overvejet i forbindelse med beslutningen?
11. Er der blevet vurderet miljømæssige konsekvenser af overdragelsen og de potentielle projekter, som By & Havn kan initiere?
12. Hvilke modtydelser modtager vi fra By & Havn på baggrund af vandarealafgiften, som vi ikke allerede har (gennem foreningen og privat udlejer) og hvad bliver udgifterne og hvordan udregnes disse fra By & Havn og på hvilket grundlag - med øje for at Kystdirektoratet ikke har haft driftsudgifter i Søminegraven i al den tid undertegnede har boet der?

**4. Afslutning:** Vi opfordrer til, at Kystdirektoratet, Trafikstyrelsen og de involverede myndigheder pauser denne overdragelsesproces og iværksætter en ny, der inkluderer fuldstændige konsekvensanalyser og ægte inddragelse af alle berørte parter. Ligesom at vi forventer fyldestgørende svar på fremsendte 12 spørgsmål. Det er essentielt, at fremtidige beslutninger baseres på et solidt, gennemsigtigt og retfærdigt grundlag.

#### 5. Formalia:

- **Navn:** Martin Ersted
- **Adresse:** Krudtløbsvej 7
- **Telefonnummer:** 31105256
- **E-mail:** [martin@martinersted.dk](mailto:martin@martinersted.dk)
- **Dato for indsendelse:** 1. januar 2025

Mange gode hilsner



Martin Ersted

**From:** Bettina Julian Gravers <bettina\_jura@yahoo.dk>  
**Sent:** 03-01-2025 09:25:56 (UTC +01)  
**To:** ts Info <info@trafikstyrelsen.dk>; Jens Kristian Villadsen <jekv@trafikstyrelsen.dk>  
**Subject:** Høringssvar vedr.: j. nr.: 2024-195532 – Overdragelse af Holmens Civile vande til By & Havn

**[EKSTERN E-MAIL]** Denne e-mail er sendt fra en ekstern afsender.  
Vær opmærksom på, at den kan indeholde links og vedhæftede filer, som ikke er sikre.

Vedlagt fremsendes høringssvar vedrørende ovennævnte j. nr.

Bekræftelse på modtagelse imødeses.

Med venlig hilsen

Bettina Julian Gravers

På vegne af bestyrelsen for G/F HGB.  
Mobil: 23324004

Trafikstyrelsen  
Sendt pr. e-mail  
Att.: info@trafikstyrelsen.dk  
Kopi til.: cc. jekv@trafikstyrelsen.dk

30. december 2024

**Vedr.: j. nr.: 2024-195532 – Overdragelse af Holmens Civile vande til By & Havn**

---

Som svar på Trafikstyrelsens høring om fastsættelse af bekendtgørelse, der overfører vandarealet (Holmens civile vande) ved Holmen til By & Havn, fremsender bestyrelsen for Grundejerforeningen Holmens Gamle Bådeværft (i det følgende benævnt **HGB**) hermed sit høringssvar på vegne af Grundejerforeningen og dens medlemmer.

**1. Baggrund**

HGB er en fredet bygning, som i dag rummer 18 selvstændige boliger, som ejer hver sit grundareal og bolværkstrækning ud til det i bekendtgørelsen omhandlende vandareal/område. Grundejerforeningen ejer også selv en strækning af bolværket. I alt er det tale om en samlet strækning på ca. 150 meter bolværk.

HGB og dets medlemmer har siden sin etablering i 1999 været bolværksejere af strækningen med de rettigheder og forpligtigelser dette medfører. Således har HGB haft ret til bådpladser langs strækningen og har ligeledes vedligeholdt bolværket og dets bestanddele. De enkelte ejendomme i HGB er siden etableringen i 1999 blevet handlet og overdraget i overensstemmelse med disse rettigheder, det vil blandt andet sige med ret til bådplads langs bolværksstrækningen. Dette har dokumenterbart været realiteten i 25 år. Nærværende bekendtgørelse vil væsentlig indskrænke og forandre den ret, som ejerne/HGB har haft i al denne tid, mere herom i afsnit 3.

**2. Processen indtil nu**

Indledningsvis skal HGB fremføre en undring over, at hverken HGB, vores enkelte medlemmer eller Grundejerforeningen Holmen (som repræsenterer alle grundejere på Holmen) er blevet orienteret eller indkaldt til de i høringsbrevet påståede møder.

Vi er af andre interessenter i område blevet oplyst, at By & Havn for mere end et år siden, har afholdt "lyttedmøder" med enkelte af By & Havn *særligt udvalgte* interessenter på Holmen.

Disse "lyttedmøder" var, ifølge deltagerne, i det store hele indholdsløse og oplyste intet om de konkrete konsekvenser for os ejere eller brugere.

By & Havn har endda afvist – trods skriftligt opfordret hertil af Holmens Grundejerforening - at afholde et fællesmøde med alle interessenter på Holmen.



Vi – og de øvrige foreninger/ejere som vi har forespurgt - er ikke bekendt med, at By & Havn, som anført i høringskrivelsen, er i færd med en sådan dialog.

By & Havn's påstand om "dialog" er således ikke korrekt, og der er tale om direkte misinformering af Trafikstyrelsen. Trafikstyrelsen bedes dokumentere denne påstand om dialog, som er anført i høringsbrevet.

Herudover bemærker HGB, at høringslisten omfatter diverse offentlige myndigheder og interesseorganisationer, men ingen private brugere som Halvtolv, Holmens Gamle Bådeværft, Schifters Kvarter, Torpedohallen, Kanonbådsskurene m.fl. Ej heller Holmens Grundejerforening. Dette finder vi i sig selv betænkeligt.

HGB kan konstatere, at høringsmaterialet ikke oplyser bolværksejerne om de direkte økonomiske konsekvenser en overdragelse af Holmen Civile vande vil medføre for bolværksejerne på Holmen. Det er i sagens natur en meget væsentlig oplysning, som Trafikstyrelsen ikke forholder sig til eller informerer om. Dette gør i sig selv høringen illusorisk, da de berørte bolværksejere ikke bliver oplyst, om de konsekvenser en given overdragelse vil have for dem og således ikke "høres" og oplyses om de reelle retsvirkninger af bekendtgørelsen.

Høringsdokumenterne oplyser intet om konsekvenserne for ovenstående borgere/brugere eller ejere. Dette må i sig selv udgøre en forvaltningsretlig fejl og en tilsidesættelse af de forvaltningsretlige grundprincipper.

Ej heller oplyser det udsendte høringsbrev eller bekendtgørelsen, hvilke konsekvenser det vil have for bolværksejerne, at Holmens Civile vande nu agtes administreret af By & Havn, som er underlagt Metroloven (Lovbekendtgørelse 2023-03-16 nr. 291, om Metroselskabet I/S og Udviklingselskabet By & Havn I/S).

Helt grundlæggende må det anses som evident, at det vil have betydelige konsekvenser for bolværksejerne om Holmens Civile vande, som indtil nu administreres, af en offentlig myndighed, altså Kystdirektoratet eller administreres af By & Havn, som, jf. Metrolovens § 15; "*skal drives på et forretningsmæssigt grundlag*" og hvor selskabets formål er følgende;

*Selskabet skal i forbindelse med udøvelse af sin virksomhed tilstræbe **størst mulig værdiskabelse** i første række med henblik på **nedbringelse af den gæld**, som selskabet får overført ved etableringen af selskabet fra Ørestadsselskabet I/S. **Selskabet skal tilrettelægge sin strategi for selskabets aktiviteter således, at selskabet hele tiden arbejder for at få størst muligt overskud.** De enkelte aktiviteter, som selskabet foretager, skal ikke nødvendigvis isoleret set være overskudsgivende, men det er en forudsætning, at der herved samlet set sker en værdiforøgelse af selskabets aktiver, som overstiger den værdi, selskabet ellers ville have haft"*

Vi finder derfor processen omkring den planlagte overdragelse af administrationen af Holmens Civile vande til By & Havn meget mangelfuld og betænkelig for retssikkerheden.

Den manglende redegørelse, sagens manglende oplysninger, håndteringen samt By & Havns rolle og særligt ageren indtil nu, finder vi uacceptabel, mangelfuld og i høj grad angribelig, hvorfor HGB, såfremt bekendtgørelsen vedtages på det foreliggende grundlag, agter at gå videre med sagen og blandt andet indgive klage til Folketingets Ombudsmand.

### **3. Holmens Gamle Bådeværft (HGB)**

Som indledningsvist beskrevet består Grundejerforeningen HGB af 18 medlemmer, som er private grundejere og bolværksejere på Holmen, ligesom Grundejerforeningen er selvstændig grund- og bolværksejer. Da bebyggelsen (HGB) i 1998 blev omdannet til beboelse, *blev den etableret med ret til en bådplads ud for hver matrikel/de enkeltes ejeres eget bolværk*. Dette er godkendt af Københavns Kommune og Fredningsmyndighederne ved godkendelse af byggeandragende og byggetilladelse. Bådpladserne ved det privatejede bolværk ved HGB er således etableret som en del af omdannelsen og udstykningen af grundene med accept fra alle de relevante myndigheder, herunder Kystdirektoratet, ligesom ejendommene i overensstemmelse hermed er blevet handlet i over 25 år med privat bådplads.

HGB's ret består således både i vores private bolværk og retten til at fortøje vores fritidsbåde herved vederlagsfrit, nærmere herom i afsnit 4. HGB er bekendt med, at By og Havn efter en eventuel overdragelse vil opkræve vandarealleje for HGB's både – også selvom disse er fortøjret ved privat bolværk. Denne opkrævning er en væsentlig forringelse og ændring af HGB's rettigheder og råderet som udøvet de sidste 25 år og har *ekspropriativ* karakter, også nærmere herom i afsnit 4 nedenfor.

Subsidiært har HGB og dets medlemmer via den årelange anvendelse vundet *hævd* til vederlagsfri benyttelse af vandet ved bolværket.

Endvidere vil overdragelsen af vandområdet til By & Havn medføre, at HGB's bolværk bliver omfattet af Metrolovens § 24, stk. 6-8<sup>1</sup>, hvorved vi som ejer af et bolværk i Københavns Havn skal straks udføre nødvendige vedligeholdelsesmæssige arbejder på bolværket, hvis By & Havn meddeler påbud om dette. Såfremt sådanne påbudte arbejder ikke udføres straks, kan By & Havn lade arbejderne udføre for HGB's regning med adgang til, at udgifterne kan inddrives ved udpantning. En sådan udvidet og uindskrænket ret, som tillægges By & Havn, er et omfattende indgreb i den private ejendomsret og vil også have ekspropriativ karakter.

### **4. Vandarealleje.**

Bestyrelsen for HGB er orienteret om, at en overdragelse af administrationen af Holmen Civile vande vil medføre væsentlige ændringer og indskrænkninger i rettighederne for bolværksejerne på Holmen i form af By & Havns Havnereglement, hvorunder at By & Havn blandt andet opkræver vandarealleje. Idet en sådan overdragelse og ændring af nuværende Havnereglement er en væsentlig ændring af de eksisterende forhold og bolværksejernes rettigheder, herunder retten til vederlagsfrit at benytte eget bolværk til bådplads (til fritidsbåde), finder HGB, som ovenfor nævnt, at en sådan fremtidig opkrævning vil have ekspropriativ karakter.

---

<sup>1</sup> <https://www.retsinformation.dk/eli/lt/2024/1475> samt <https://www.ft.dk/samling/20241/lovforslag/l11/index.htm>

På baggrund af lovbemærkninger til Metrolovens § 25, stk. 2, kan det konstateres, at vandarealleje er en lejebetaling for en eksklusiv brugsret for dét vandareal, som fx en fritidssejler eller husbåd optager ud for en bestemt kajplads, samt at Arealudviklingsselskabet (By og Havn) *skal* levere en modydelse for denne lejebetaling.

Det er ganske uklart, hvilke faciliteter (eller modydelse) By og Havn skulle kunne stille til rådighed i området på Holmen. Der kan ikke bygges yderligere, ej heller indlægges el- og vandforsyning, eller etableres øvrige havnefaciliteter, idet alle arealer/grunde er privatejede. By & Havn kan således ikke etablere disse faciliteter nogle steder på Holmen og dermed kan By & Havn ikke leveret den i Metroloven foreskrevne modydelse.

Ovennævnte skal sammenholdes med, at bolværksejerne ikke ”optager” en plads ud for en bestemt kajplads, idet det *alene* er den pågældende bolværksejer, som kan anvende kajpladsen i kraft af sit ejerskab af bolværket. By & Havn kan ikke disponere over det privatejede bolværk, og således kan By & Havn ikke leje kajpladsen ud eller i øvrigt disponere over vandarealet op ad bolværket, som er privat ejet. Mere herom i afsnit 5 vedrørende Københavns Kommunes svar af 31. januar 2022 til Karina Vestergård Madsen (Ø).

Kystdirektoratet har ved skrivelse af 26. april 2012 til ”Danske Havne” gennemgået en række betingelser for opkrævning af vandarealleje.

- I udgangspunktet er betingelsen (ifølge skrivelsen) for opkrævning af vandarealleje, at havnen kan disponere over vandarealet. Da bolværket ved HGB er i privat eje, eksisterer en sådan mulighed ikke (det er forbudt at ankre), og da denne ret ikke har eksisteret på noget tidspunkt i områdets eksistens, lider By og Havn ikke noget tab ved ikke at kunne opkræve vandarealleje.
- Kystdirektoratet anfører herefter, at en havn kan opkræve en afgift for brug af ”strømtilslutning, benyttelse af sejlrender og molebeskyttelse mv.” Men strømtilslutning, ferskvand o.lign. er privat, og der er ikke etableret nogen form for molebeskyttelse. Sejlrenden er åben for ethvert fartøj og begrundet dermed ingen afgift.
- Kystdirektoratet anfører herefter, at lovgivningen giver mulighed for opkrævning af vandarealafgift i Københavns Havn. Men dette kan efter vores skøn ikke berettige en afgift, der ifølge de to ovenstående punkter ikke har nogen realitet bag sig, jf. Kystdirektoratets konkluderende bemærkning, at der kan opkræves betaling for de ydelser, der stilles til rådighed.

#### **5. Hvordan sikrer By og Havn, at der reelt kan klages over størrelsen af vandareallejen**

Det fremgår af Københavns Kommunes svar af 31. januar 2022 til Karina Vestergård Madsen (Ø) om vandarealleje vedr. Holmens civile vandarealer, at By og Havn har oplyst, at:

*”Ud fra reglerne har By & Havn ret til at udnytte havnens vandområde forretningsmæssigt (jf. § 25, stk. 2, i lov om Metroselskabet I/S og Udviklingsselskabet By & Havn I/S), og udlejer således vandarealer i den rekreative del af Københavns Havn, og indgår kontrakter med alle fartøjer, der enten ønsker at benytte et konkret vandareal- eller på anden måde benytter havnen.*

*Der opkræves tilsvarende forskellige former for afgifter eller lejebeløb i andre danske havne, hvor det dog ikke er lovmæssigt bestemt, men aftaleretsligt reguleret.*

*Rationalet er som regel, at da vandarealet optages af et fartøj, kan andre ikke ligge der, hvorfor der skal betales for den ret, fartøjet har opnået.*

*By & Havn vil forud for en eventuel overtagelse af Holmens civile vandarealer kortlægge omfanget af forpligtelser og rettigheder, der er forbundet med området og ud fra det fastlægge en model for at integrere området i By & Havns sædvanlige praksis over en endnu ikke fastlagt tidsramme.”*

Netop By & Havns svar, hvor det angives at ”rationalet er som regel at når vandarealet optages af et fartøj, så kan andre ikke ligge der, hvorfor der skal betales for denne ret” er interessant og misvisende. For By & Havn vil – modsat deres svar - opkræve vandarealleje til trods for, at fartøjet ikke optager en plads, som andre ville kunne anvende. Men da bolværket er privatejet, kan andre ikke ligge der, og alene bolværksejeren kan disponere over bolværket, hvilket gør By & Havns grundlæggende oplysning om forudsætningen for opkrævning af vandarealleje forkert.

Slutteligt kan HGB ydermere konstatere, at;

- i) By og Havn ikke har kortlagt omfanget af forpligtelser og rettigheder, der er forbundet med Holmens Civile vandområder som anført i svaret til Karina Vestergård Madsen,
- ii) By og Havn ikke har fastlagt en model for at integrere området i By & Havns sædvanlige praksis for vandarealleje som anført i svaret til Karina Vestergård Madsen,
- iii) By og Havn ikke kan dokumentere, at By og Havn ikke misbruger selskabets dominerende stilling i forhold til fastsættelse af vandarealleje,
- iv) By og Havn bekræfter, at de ikke giver klagevejledning i forhold til deres afgørelser om størrelsen af vandareallejen for Holmens Civile vandområder,

På baggrund af ovenstående, er det HGB's opfattelse, at Trafikstyrelsen ikke kan fremme fastlæggelse af bekendtgørelsen, som overdrager Holmens Civile vande til By & Havn, idet høringsmaterialet er mangelfuldt, indeholder urigtige oplysninger samt at overdragelsen i sig selv har ekspropriativ karakter og således ikke kan vedtages via bekendtgørelsen.

HGB forbeholder sig retten til at indlede et civilt søgsmål, såfremt bekendtgørelsen fastsættes, idet det vil være en krænkelse af HGB's og dets medlemmers ejendomsret.

Nærværende høringssvar er også tilsendt Folketinget Ombudsmand til orientering og med henblik på efterfølgende indgivelse af klage.

På vegne af bestyrelsen

---

Niels Heimbürger  
Formand for G/F HGB

---

Bettina Julian Gravers  
Bestyrelsesmedlem G/F HGB

**From:** Ina Jill Rasmussen <INARA@orsted.com>  
**Sent:** 03-01-2025 12:03:35 (UTC +01)  
**To:** ts Info <info@trafikstyrelsen.dk>  
**Cc:** Jens Kristian Villadsen <jekv@trafikstyrelsen.dk>  
**Subject:** Høringssvar mærket j.nr. 2024-195532

**[EKSTERN E-MAIL]** Denne e-mail er sendt fra en ekstern afsender.  
Vær opmærksom på, at den kan indeholde links og vedhæftede filer, som ikke er sikre.

**INTERNAL**

---

Vedhæftet findes høringssvar vedr. "Høring over udkast til bekendtgørelse om afgrænsning af Københavns Havns søområde", mærket j.nr. 2024-195532

Med venlig hilsen  
**Ina Jill Rasmussen**  
Senior QHSE Specialist  
QHSE BIO, Bioenergy  
Commercial

Tlf. +45 99 55 26 90  
[inara@orsted.com](mailto:inara@orsted.com)



Læs mere på [orsted.com](https://orsted.com)

Nesa Allé 1  
2820 Gentofte

Ørsted handles personal data as stated in our [Privacy Policy](#) for business relations

Trafikstyrelsen  
cc. jekv@trafikstyrelsen.dk  
Mærket j.nr. 2024-195532

3. januar 2025  
Vores ref.: inara/uljre  
Dok. ansvarlig: inara

## Høringssvar til høring om afgrænsning af Københavns havn søområde.

Tak for høringsmaterialet vedrørende høring om afgrænsning af Københavns Havns søområde.

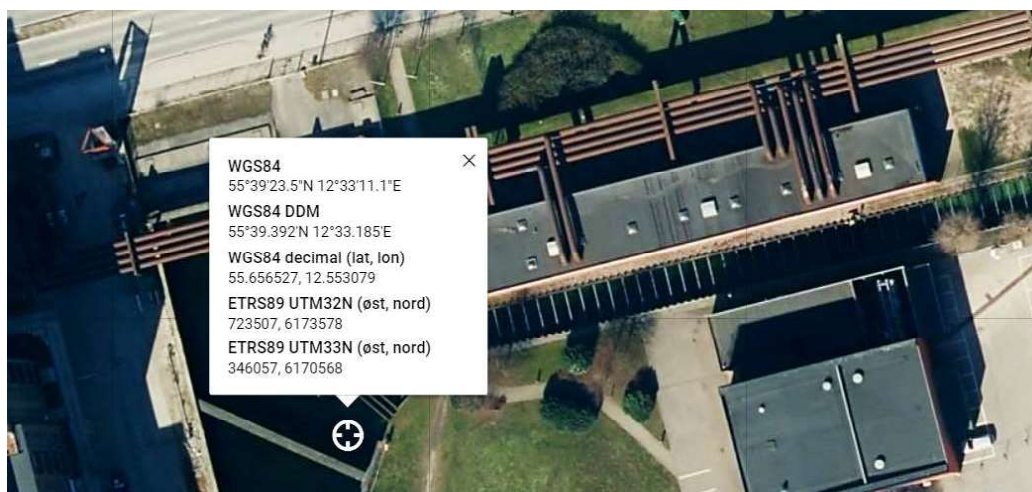
Det står ikke entydigt klart, hvorvidt høringen giver mulighed for at påpege afgrænsningsforhold til andre områder, end de i høringsmaterialet skitserede.

Fra H.C. Ørsted Værket er der en åben kanal, der forbinder kraft- og varmegærket med Belvederekanalen.

Kanalen er en åben spunset kanal med betonbund, der anvendes for afledning af kølevand. Kanalen er formentlig etableret omkring 1930, i forbindelse med udvidelse af værket. De første anlæg på H.C. Ørsted Værket blev idriftsat i 1920.

For H.C. Ørsted Værket, er det afgørende, at den tekniske kanal til enhver tid er til fuld råderet for H.C. Ørsted Værket frem til hvor den udmunder i Belvederekanalen ved ETRS89 UTM32N (øst, nord) 723507, 6173578.

Ørsted mener heller ikke, at pågældende tekniske kanal, der er befæstet med spuns og betonbund, bør indgå i vandrammedirektivets udstrækning af vandområder



Med venlig hilsen  
Ørsted

Vores ref.: inara/uljre

Ina Jill Rasmussen  
Senior QHSE Specialist

inara@orsted.com  
Tlf. +4599552690

**From:** Tonny Niilonen og Marianne Kieffer <kieffer.niilonen@mail.dk>  
**Sent:** 05-01-2025 11:03:09 (UTC +01)  
**To:** ts Info <info@trafikstyrelsen.dk>  
**Cc:** Jens Kristian Villadsen <jekv@trafikstyrelsen.dk>  
**Subject:** høring ref. j.nr. 2024-195522

---

[EKSTERN E-MAIL] Denne e-mail er sendt fra en ekstern afsender.  
Vær opmærksom på, at den kan indeholde links og vedhæftede filer, som ikke er sikre.

---

Trafikstyrelsen

att: Jens Kristian Villadsen

Vedlagt følger høringssvar fra Schifters Bådlaug om udkast til  
bekendtgørelse om afgrænsning af Københavns Havn

mvh

Tonny Niilonen

webmaster for Schifters bådlaug





København den 5. januar 2025

**Trafikstyrelsen**  
**info@trafikstyrelsen.dk**  
**j.nr. 2024-195532.**  
**cc: jekv@trafikstyrelsen.dk**

### **Indsigelse vedr. udkast til bekendtgørelse om afgrænsningen af Københavns Havn**

Schifters Bådlaug er beliggende i Holmens Civile Vande hvor Transportministeriet har bedt Trafikstyrelsen fastsætte en revideret bekendtgørelse om afgrænsning af Københavns Havn således, at Holmens Civile Vande fremover indlemmes i havnens søområde og dermed overdrages til By & Havns administration. Der er svarfrist d. 7. januar for indsigelser på Høringsportalen. Begrundelsen for denne overdragelse er ifølge høringsmaterialet alene at det vurderes bedst.

Schifters Bådlaug undrer sig over, at høringen alene omfatter diverse offentlige myndigheder og interesseorganisationer, men ingen af de berørte private brugere, foreninger, bolværksejere, eller bådlaug i Holmens Civile Vande. Begrænsningen i høringsskaren sker ifølge Kystdirektoratets svar af den 23. oktober 2024 til bådlaug, at høringen sker som led i en ressortændring, hvorfor der ikke er krav om, at den skal ske ved en forudgående høring de private interessenter i området. Schifters Bådlaug finder, at en ressortændring efter almindelig administrationspraksis næppe kan begrunde en begrænsning i høringsskaren af en bekendtgørelse.

Schifters Bådlaug undrer sig endvidere over, at bekendtgørelsen udover henvisningen til Metroloven, intet konkret beskriver om de fremadrettede konsekvenser for de private brugere af Holmens Civile Vande. Schifters Bådlaug er bekendt med at de nuværende brugere af Københavns Havn bliver pålagt en vandarealleje, hvilket formentligt også vil blive pålagt de private brugere af Holmens Civile Vande.

Schifters Bådlaug er opmærksom på at Kystdirektoratet og By & Havn den 10. juni 2024 afholdt et fælles borgermøde blandt nogle af de private brugere i området. I denne forbindelse er Schifters Bådlaug stærkt forundret over, at By & Havn på borgermødet oplyste de ikke fører regnskab over indtægter og udgifter forbundet med vandareallejen, eller målretter lejen til driften af havnen. Schifters Bådlaug beder derfor om, at en muligt fremtidig vandarealleje bliver sat i relation til driftsudgiften for området. Den hidtidige dialog om den fremtidige drift og brug af området oplever vi som ensidig uden særlig hensyntagen til området brugere. Eksempelvis har Schifters Bådlaug rettet henvendelse til Kystdirektoratet om fjernelse af en sunken sejlbaad ved vort bådlaug uden direktoratet har fjernet vraket, der udgør en hindring for sejladsen i Erdkehlgraven.

*Schifters Bådlaug, Kanonbådsvej 12, 1437 København K.*  
*Henvendelser bedes stilet til*  
*Forperson Susanne Oxvig <[soxvig@gmail.com](mailto:soxvig@gmail.com)>*  
*webmaster Tonny Niilonen <[tonnynii@hotmail.com](mailto:tonnynii@hotmail.com)>*

I denne forbindelse er vi opmærksomme på at Miljøministeriet sammen med Københavns kommune bekostede fjernelsen og oprydningen af den ulovlige Fredens Havn i Erdkehlgraven, men også at de nuværende brugere og bolværksejere selv i vid udstrækning har varetaget den hidtidige drift af Holmens Civile Vande.

Bestyrelsen for Schifters Bådlaug skal hermed tilkendegive, at vi jf. ovenstående ikke støtter overdragelsen fra Kystdirektoratet til Udviklingsselskabet By & Havn I/S.

Med venlig hilsen



Susanne Oxvig, Forperson for Schifters Bådlaug

**From:** Jette Skov <B98A@kk.dk>  
**Sent:** 06-01-2025 09:13:42 (UTC +01)  
**To:** ts Info <info@trafikstyrelsen.dk>  
**Cc:** Jens Kristian Villadsen <jekv@trafikstyrelsen.dk>  
**Subject:** Svar fra Teknik- og Miljøforvaltningen, Københavns Kommune vedr. høring over ny Bekendtgørelse om afgrænsning af Københavns Havns søområde

Hej Jens Kristian.

Teknik- og Miljøforvaltningen, Københavns Kommune har følgende bemærkninger til bekendtgørelsen om afgrænsning af Københavns Havns søområde:

- Kan afgrænsningen gøres tydeligere af Københavns Havns søområde – evt. ved at farve arealet (som i nugældende bek.)?
- Som kortet fremgår nu, ser det ud til at Stadsgraven også indgår i By og Havns Søområde – er det korrekt?

Med venlig hilsen

**Jette Skov**  
Biolog  
Vand og Natur

---

KØBENHAVNS KOMMUNE  
Teknik- og Miljøforvaltningen  
Bygge-, Parkerings- og Miljømyndighed

Njalsgade 13, 1., 1021  
2300 København S

Mobil 2365 2955  
Telefon 3366 3306  
E-mail [B98A@kk.dk](mailto:B98A@kk.dk)  
EAN 5798009809452

**From:** Jeanne von Haller Grønbæk <jeanne.iggesund@gmail.com>  
**Sent:** 06-01-2025 15:17:50 (UTC +01)  
**To:** ts Info <info@trafikstyrelsen.dk>  
**Cc:** Jens Kristian Villadsen <jekv@trafikstyrelsen.dk>; post@ombudsmanden.dk <post@ombudsmanden.dk>  
**Subject:** Vedr. j.nr. 2024-195532 bidrag til høring fra Bådlaug et Proviantbroen

**[EKSTERN E-MAIL]** Denne e-mail er sendt fra en ekstern afsender.  
Vær opmærksom på, at den kan indeholde links og vedhæftede filer, som ikke er sikre.

**Se vedhæftet pdf som har samme tekst som nedenfor:**

**Høringssvar fra Bådlaug et Proviantbroen vedrørende overdragelse af Holmens Civile vandområde**

Til

Trafikstyrelsen

sendt d. 6.1.2025 pr. email til

[info@trafikstyrelsen.dk](mailto:info@trafikstyrelsen.dk) cc: [jekv@trafikstyrelsen.dk](mailto:jekv@trafikstyrelsen.dk) og til orientering cc. [post@ombudsmanden.dk](mailto:post@ombudsmanden.dk)

**Vedr. j.nr. 2024-195532 - bidrag til høring om udkast til bekendtgørelse om afgrænsning af Københavns Havns søområde hvormed Holmens civile vand overdrages fra Kystdirektoratet til Københavns område og dermed underlægges By & Havns administration.**

Bådlaug et Proviantbroen ønsker hermed at udtrykke vores bekymringer vedrørende den foreslåede overdragelse af Holmens civile vandområde til By & Havn. Vi mener, at processen op til og selve de foreslåede regelændringer ikke lever op til god forvaltningsskik og efterlader mange uafklarede spørgsmål om konsekvenserne af foreslåede ændringer og giver mulighed for diverse lovovertrædelser.

**Baggrund**

Vi er et bådlaug med 8 pladser beliggende ved Masteskursvej og Takkelloftsvej i Holmens civile vandområde, der lejer kajplads af den private bolværksejer Masteskurene A/S. Vi er således ikke selv bolværksejere, men vores både er afhængige af de eksisterende ejer- og lejeforhold og vilkår for at kunne opretholde vores brug af vandområdet. Den planlagte overdragelse rejser usikkerhed om, hvorvidt vores ret og mulighed til kajpladser fremadrettet vil blive opretholdt på rimelige vilkår.

**Juridiske Bekymringer**

Forarbejdet til den foreslåede bekendtgørelse er ikke fyldestgørende, idet mange af de direkte berørte (bolværks/kaj-ejere og -lejere) ikke er blevet hørt eller inddraget. Ligeledes foreligger der ikke klare oplysninger af, hvilke administrative og økonomiske konsekvenser vedtagelse af bekendtgørelsen medfører for disse borgere. Det er uafklaret hvilke rettigheder og forpligtelser, som By & Havn vil få over Holmens

civile vande, og hvordan samspillet med øvrige myndigheder vil være herunder især Kystdirektoratet. Dette gælder f.eks. godkendelser af husbådes placering og udseende.

Overdragelsen, som den er beskrevet, vil give anledning til, at By & Havns monopol på opkrævning og fastsættelse af vandarealleje vil skabe konkurrenceforvridning. Vi hæfter os også ved, at vandareallejen er forskellig fra lystbåd, til husbåd til erhvervslejer og med en uforklaret minimums arealfastsættelse på 150 m<sup>2</sup>. Ifølge §25 i Metroloven (LBK nr. 551 af 6. juni 2007) må vandarealleje kun opkræves, når der ydes en konkret modydelse. Men der mangler klarhed over, hvad modydelsen består i og værdien heraf.

Hvem fører tilsyn med By & Havn, som fremover både vil være forvaltningsmyndighed og privat virksomhed?

Desuden kan §43 i Grundloven om delegationsforbud være overtrådt, hvis der pålægges afgifter uden specifik lovhjemmel.

### **Økonomiske Konsekvenser**

Vi frygter, at overdragelsen kan indebære store nye økonomiske byrder for os som lejere, da By & Havn har beføjelse til at opkræve vandarealleje – hvilket vil sige yderligere udgifter oven i hvad en kajplads koster i leje. Den foreslåede vandarealleje vil komme oveni en høj eksisterende leje til bolværksejer, og således medførte væsentligt højere omkostninger end de hidtidige. Dette kan have betydelig økonomisk indvirkning på medlemmerne af ikke bare vores bådlaug men for alle båd ejere, beliggende i Holmens civile vande. I sidste ende vil dette gøre det vanskeligt for mange at fortsætte med at bo i deres husbåde. Vores bådes værdi vil blive mindre og sværere at sælge, samtidig med at det for mange kan blive umuligt at have råd til at have deres båd liggende.

### **Manglende Borgerinddragelse**

Vi oplever, at der har været utilstrækkelig inddragelse af kajpladslejere og andre berørte parter i beslutningsprocessen. Ifølge Forvaltningslovens §19 har myndigheder pligt til at sikre partshøring ved væsentlige afgørelser, hvilket ikke synes overholdt.

### **Anbefalinger**

1. Klar juridisk afklaring af, hvordan overdragelsen vil påvirke eksisterende ejer- og leje forhold.
2. Sikring af, at nuværende kajplads ejere og -lejere ikke pålægges urimelige ekstraomkostninger.
3. Øget borgerinddragelse og gennemsigtighed i beslutningsprocessen, jf. Forvaltningslovens § 19.
4. Gennemsigtighed i fastsættelse af vandarealleje, med en rimelig sammenhæng mellem ydelser og betaling, jf. Metroloven § 25.

### **Konklusion**

Bådlaug et Proviantbroen opfordrer Trafikstyrelsen til at revurdere bekendtgørelsen og sikre, at nuværende ejer- og leje forhold beskyttes, samt at der etableres en mere gennemsigtig og retfærdig proces, som tager højde for både juridiske og økonomiske konsekvenser for ejere og lejere af kajpladserne i Holmens civile vande.

På Bådlaug et Proviantbroens vegne

[Jeanne von Haller Grønbæk](#)

Formand

--

*Jeanne von Haller Grønbæk  
Husbåden Iggesund, Kajplads 3  
Masteskursvej 11  
1437 København K  
Mobil 20661087  
email: [jeanne.iggesund@gmail.com](mailto:jeanne.iggesund@gmail.com)*



## **Høringssvar fra Bådlaug et Proviantbroen vedrørende overdragelse af Holmens Civile vandområde**

Til

Trafikstyrelsen

sendt d. 6.1.2025 pr. email til

[info@trafikstyrelsen.dk](mailto:info@trafikstyrelsen.dk) cc: [jekv@trafikstyrelsen.dk](mailto:jekv@trafikstyrelsen.dk) og til orientering cc. [post@ombudsmanden.dk](mailto:post@ombudsmanden.dk)

### **Vedr. j.nr. 2024-195532 - bidrag til høring om udkast til bekendtgørelse om afgrænsning af Københavns Havns søområde hvormed Holmens civile vand overdrages fra Kystdirektoratet til Københavns område og dermed underlægges By & Havns administration.**

Bådlaug et Proviantbroen ønsker hermed at udtrykke vores bekymringer vedrørende den foreslåede overdragelse af Holmens civile vandområde til By & Havn. Vi mener, at processen op til og selve de foreslåede regelændringer ikke lever op til god forvaltningsskik og efterlader mange uafklarede spørgsmål om konsekvenserne af foreslåede ændringer og giver mulighed for diverse lovovertrædelser.

#### **Baggrund**

Vi er et bådlaug med 8 pladser beliggende ved Masteskursvej og Takkelloftsvej i Holmens civile vandområde, der lejer kajplads af den private bolværksejer Masteskurene A/S. Vi er således ikke selv bolværksejere, men vores både er afhængige af de eksisterende ejer- og lejeforhold og vilkår for at kunne opretholde vores brug af vandområdet. Den planlagte overdragelse rejser usikkerhed om, hvorvidt vores ret og mulighed til kajpladser fremadrettet vil blive opretholdt på rimelige vilkår.

#### **Juridiske Bekymringer**

Forarbejdet til den foreslåede bekendtgørelse er ikke fyldestgørende, idet mange af de direkte berørte (bolværks/kaj-ejere og -lejere) ikke er blevet hørt eller inddraget. Ligeledes foreligger der ikke klare oplysninger af, hvilke administrative og økonomiske konsekvenser vedtagelse af bekendtgørelsen medfører for disse borgere. Det er uafklaret hvilke rettigheder og forpligtelser, som By & Havn vil få over Holmens civile vande, og hvordan samspillet med øvrige myndigheder vil være herunder især Kystdirektoratet. Dette gælder f.eks. godkendelser af husbådes placering og udseende.

Overdragelsen, som den er beskrevet, vil give anledning til, at By & Havns monopol på opkrævning og fastsættelse af vandarealleje vil skabe konkurrenceforvridning. Vi hæfter os også ved, at vandareallejen er forskellig fra lystbåd, til husbåd til erhvervslejer og med en uforklaret minimums arealfastsættelse på 150 m<sup>2</sup>. Ifølge §25 i Metroloven (LBK nr. 551 af 6. juni 2007) må vandarealleje kun opkræves, når der ydes en konkret modydelse. Men der mangler klarhed over, hvad modydelsen består i og værdien heraf.

Hvem fører tilsyn med By & Havn, som fremover både vil være forvaltningsmyndighed og privat virksomhed?

Desuden kan §43 i Grundloven om delegationsforbud være overtrådt, hvis der pålægges afgifter uden specifik lovhemmel.

#### **Økonomiske Konsekvenser**

Vi frygter, at overdragelsen kan indebære store nye økonomiske byrder for os som lejere, da By & Havn har beføjelse til at opkræve vandarealleje – hvilket vil sige yderligere udgifter oven i hvad en kajplads koster i leje. Den foreslåede vandarealleje vil komme oveni en høj eksisterende leje til bolværksejer, og

således medførte væsentligt højere omkostninger end de hidtidige. Dette kan have betydelig økonomisk indvirkning på medlemmerne af ikke bare vores bådlaug men for alle bådejere, beliggende i Holmens civile vande. I sidste ende vil dette gøre det vanskeligt for mange at fortsætte med at bo i deres husbåde. Vores bådes værdi vil blive mindre og sværere at sælge, samtidig med at det for mange kan blive umuligt at have råd til at have deres båd liggende.

### **Manglende Borgerinddragelse**

Vi oplever, at der har været utilstrækkelig inddragelse af kajpladslejere og andre berørte parter i beslutningsprocessen. Ifølge Forvaltningslovens §19 har myndigheder pligt til at sikre partshøring ved væsentlige afgørelser, hvilket ikke synes overholdt.

### **Anbefalinger**

1. Klar juridisk afklaring af, hvordan overdragelsen vil påvirke eksisterende ejer- og lejeforhold.
2. Sikring af, at nuværende kajpladslejere og -lejere ikke pålægges urimelige ekstraomkostninger.
3. Øget borgerinddragelse og gennemsigtighed i beslutningsprocessen, jf. Forvaltningslovens § 19.
4. Gennemsigtighed i fastsættelse af vandarealleje, med en rimelig sammenhæng mellem ydelser og betaling, jf. Metroloven § 25.

### **Konklusion**

Bådlaugets Proviantbroen opfordrer Trafikstyrelsen til at revurdere bekendtgørelsen og sikre, at nuværende ejer- og lejeforhold beskyttes, samt at der etableres en mere gennemsigtig og retfærdig proces, som tager højde for både juridiske og økonomiske konsekvenser for ejere og lejere af kajpladserne i Holmens civile vande.

På Bådlaugets Proviantbroens vegne

[Jeanne von Haller Grønbæk](#)

Formand



**From:** Karin Schou <karin@schou.org>  
**Sent:** 06-01-2025 16:52:50 (UTC +01)  
**To:** ts Info <info@trafikstyrelsen.dk>  
**Cc:** Jens Kristian Villadsen <jekv@trafikstyrelsen.dk>  
**Subject:** Høringssvar fra Foreningen Krudtløbet vedr.: journalnr.: 2024-195532  
'Bekendtgørelse om afgrænsning af Københavns Havns søområde'

---

[EKSTERN E-MAIL] Denne e-mail er sendt fra en ekstern afsender.  
Vær opmærksom på, at den kan indeholde links og vedhæftede filer, som ikke er sikre.

---

Til Trafikstyrelsen

Vedlagt fremsendes høringssvar fra Foreningen Krudtløbet vedrørende  
ovenstående bekendtgørelse med journalnr. 2024-195532.

Bekræftelse på modtagelse imødeses.

Med venlig hilsen og på vegne af alle medlemmer i Foreningen Krudtløbet

Karin Schou  
Refshalevej 121  
1432 København K  
Mobil: 40356713

Til Trafikstyrelsen  
Sendt pr. e-mail  
Att.: info@trafikstyrelsen.dk  
Cc til.: jekv@trafikstyrelsen.dk

København den 6. januar 2025

Nedenfor finder I Foreningen Krudtløbets bemærkninger til høring med journalnr.: 2024-195532 om ændring af bekendtgørelsen med titlen 'Bekendtgørelse om afgrænsning af Københavns Havns søområde' gjort tilgængeligt på høringsportalen den 3. december 2024 med svarfrist den 7. januar 2025.

Foreningen Krudtløbet repræsenterer 35 husbådejere med adresser på Krudtløbsvej og Refshalevej og varetager ifølge vedtægterne for foreningen kommunikation med myndigheder, ejerforening, kajudlejer, eksterne parter mfl. omkring forhold der har med søterritoriet og kajen at gøre.

Bekendtgørelsen, der er sendt i høring, har som konsekvens, at administrationen af det vand vores husbåde ligger i ved Søminegraven og Krudtløbet – en del af Holmens Civile vandområde - overdrages fra Kystdirektoratet til By & Havn.

**Konsekvenserne er meget store for os der bor i husbåde i området og vores primære ønske er, at bekendtgørelsen ikke vedtages og at administrationen af vandet ikke overdrages fra Kystdirektoratet til By & Havn.**

Udover dette høringssvar fra Foreningen Krudtløbet vil Foreningen Krudtløbet gerne tilslutte sig høringssvarene fremsendt af hhv. Bådlaugget Proviantbroen, Grundejerforeningen Holmens Gamle Bådeværft og AB Halvtolv.

#### **Foreningen Krudtløbets synspunkter – sammenfatning**

Følgende er en sammenfatning af Foreningen Krudtløbets synspunkter og vi ønsker stillingtagen til alle punkter (punkterne er uddybet efter sammenfatningen):

1. Foreningen Krudtløbet kan ikke på det nuværende grundlag støtte ændringen, som vi mener sker på et mangelfuldt grundlag, uden inddragelse af beboere, brugere og bolværksejere, og hvor konsekvenserne af ændringen på ingen måde er afdækket og præsenteret for de berørte parter (se punkt 1 nedenfor for uddybning).
2. Sagen om Erdkehlgraven/"Fredens Havn" udgør ikke et tilstrækkeligt grundlag for at lave så omfattende ændringer i vilkår for husbådejere, som overdragelsen af administrationen til By & Havn vil betyde. Problemer i stil med dem der opstod omkring Fredens Havn kan løses på andre og mere hensigtsmæssige måder I stedet gøres de til en enkelt gruppe borgeres problem – med store økonomiske konsekvenser for disse (se punkt 2 nedenfor for uddybning).
3. Foreningen Krudtløbet mener at der mangler en vurdering af, om ændringen i bekendtgørelsen kan udgøre et indgreb af ekspropriativ karakter (se punkt 3 nedenfor for uddybning).
4. Der er ikke sammenhæng mellem indtægterne fra vandareallejen, og udgifterne til de modydelse By & Havn yder. Vi mener at intentionerne i Metroloven modarbejdes og at loven burde præciseres (se punkt 4 nedenfor for uddybning).
5. Vi mener at de forskellige takster for vandarealeje, som By & Havn siden 2007 har benyttet, udgør en tydelig og usaglig forskelsbehandling mellem bådtyper, som ikke

afspejler det vandareal, som bådene optager i havnen eller de forskellige typer bådes belastning af havnen (se punkt 5 nedenfor for uddybning).

6. Ændringen i bekendtgørelsen har meget omfattende økonomiske konsekvenser for husbåde i Foreningen Krudtløbet og i resten af Holmens Civile vandområde. Vi finder det stærkt kritisabelt, at man laver en bekendtgørelse uden at dette forhold er taget med i overvejelserne – på trods af Trafikstyrelsens kendskab til konsekvenserne (se punkt 6 nedenfor for uddybning).
7. Vandarealleje og By & Havns brug af disse midler vurderes som konkurrenceforvridende og muligvis i strid med konkurrencereglerne (se punkt 7 nedenfor for uddybning).
8. Vi ønsker at der i fastsættelse af vandareallejen tages hensyn til lokale forhold og at vi i Holmens Civile vandområde ikke pålægges en vandarealleje, der betyder at vores samlede leje overstiger hvad andre i tilsvarende områder betaler (se punkt 8 nedenfor for uddybning).
9. Vi mener at ændringen i administration vil have alvorlige konsekvenser for det maritime miljø omkring Holmen. Det undrer os, at disse konsekvenser ikke er adresseret i bekendtgørelsen. Vi ønsker at Københavns Kommune som ansvarlig myndighed, sætter sig for bordenden med alle interessenter og laver klare planer for hvilket maritimt miljø man ønsker i Københavns Havn og samtidig laver et sæt rammer og regler omkring det, der kan sikre ønsket (se punkt 9 nedenfor for uddybning).
10. Vi ønsker en præcisering af Kystbeskyttelseslovens status i forhold til Holmens Civile vandområde, herunder en præcisering af at Kystbeskyttelsesloven fortsat gælder i Københavns Havn (se punkt 10 nedenfor for uddybning).
11. Vi mener at administrationen af Holmens Civile vandområde burde have været sendt i offentligt udbud (se punkt 11 nedenfor for uddybning). Vi ønsker en tydelig og præcis afklaring af hvilken type virksomhed By & Havn er – er de en myndighed eller en kommerciel virksomhed og hvilke regler og love skal de overholde?

De ovennævnte punkter 1-11 begrundes og uddybes i det følgende.

## Uddybning af ovenstående punkter

### Uddybning af punkt 1)

Den foreslåede bekendtgørelse har – modsat af hvad der fremgår af beskrivelsen – en række meget betydelige konsekvenser for os som husbådejere. Dette adresseres ikke i bekendtgørelsen og det er heller ikke blevet anerkendt i den forudgående proces.

Vi er - som de mest direkte berørte - end ikke på listen over høringsberettigede parter i høringsprocessen. Det finder vi stærkt kritisabelt og meget bekymrende.

Vi ønsker at vedtagelsen af bekendtgørelsen som minimum afventer, at der gennemføres en åben og involverende proces omkring fastsættelse af vandarealleje og afklaring af tilhørende ydelser og forpligtigelser for de direkte involverede parter.

Foreningen Krudtløbet har gennem en længere årrække været bekendt med at der har været drøftelser omkring den planlagte overdragelse af Holmens Civile vandområde fra Kystdirektoratet til By & Havn.

Vi har i samme periode sendt mange spørgsmål til de involverede parter og forsøgt at få svar på vores mange spørgsmål. Uden meget held.

Vi er ikke blevet inddraget i beslutningen om overdragelsen og ingen af de myndigheder, der har været involveret i beslutningen, har forholdt sig til konsekvenserne af beslutningen for os som husbådejere og dem der - af alle - berøres mest direkte og mest alvorligt af overdragelsen.

By & Havn – som altså er det firma, der nu overtager muligheden for at opkræve noget der efter vores beregninger ligger på omkring 2 mio. DKK om året i vandarealleje – er blevet sat til at håndtere de fleste kommunikationsopgaver.

Og de er blevet håndteret ved at indkalde tilfældige parter til "lyttemøder" og at levere standardsvaret om at *"By & Havn har ret til at opkræve vandarealleje og taksterne fremgår af vores hjemmeside"*.

I Københavns Kommunes svar af 31. januar 2022 til Karina Vestergård Madsen (Ø) om vandarealleje vedr. Holmens civile vandarealer, står der at By & Havn har oplyst, at:

*Det er af stor betydning for både By & Havn og Kystdirektoratet, at der etableres dialog med de væsentlige interessenter i området, herunder foreninger, bolværksejere, husbådejere mv., inden en mulig overdragelse vil finde sted.*

*En eventuel overdragelse af Holmens Civile vandarealer fra Kystdirektoratet til By & Havn skal ske under en række forudsætninger fra By & havns side bl.a.:*

- *At Kystdirektoratets rydning af Erdkehlgraven er afsluttet.*
- *At der er overblik over samtlige fartøjer, anlæg, bådpladser, husbåde mv. Der ligger i området.*
- *At der er opstillet en proces for varsling og indgåelse af vandareal-lejekontrakter for ejerne af fartøjer og anlæg, der ligger i området.*
- *At bolværksejerne i området er blevet behørigt orienterede og hørt forud for en overdragelse.*

Vores oplevelse har ikke været at der har været dialog og vi ved at vores bolværksejer ikke mener at være blevet "behørigt orienteret og hørt".

Vi har været indkaldt til et 1 times møde i maj 2024. Hovedpointen på mødet var, som når vi ellers har spurgt ind til sagen: *"det kommer til at ske og I kan se taksterne på By & Havns hjemmeside"*.

Det fremgår desuden af Københavns Kommunes svar af 31. januar 2022 til Karina Vestergård Madsen (Ø) om vandarealleje vedr. Holmens civile vandarealer, at By & Havn har oplyst, at:

*"By & Havn vil forud for en eventuel overtagelse af Holmens civile vandarealer **kortlægge omfanget af forpligtelser og rettigheder**, der er forbundet med området og ud fra det **fastlægge en model for at integrere området** i By & Havns sædvanlige praksis over en endnu ikke fastlagt tidsramme."*

Vi har spurgt By & Havn om de to ting og fået følgende svar 13. december 2024:

Ad 1. Har By og Havn kortlagt omfanget af forpligtelser og rettigheder, der er forbundet med Holmens Civile Vandområder?

Svar:

*Det skal indledningsvis understreges, at en indlemning af Holmens civile vandarealer medfører, at havnemyndighedsrollen og administrationen af vandarealet vil blive harmoniseret med den måde, hvorpå de øvrige dele af Københavns Havn administreres. By & Havn har derfor ikke udarbejdet en særskilt oversigt over de forpligtelser og rettigheder, der følger specifikt med overtagelsen af Holmens civile vandarealer.*

Ad 2. Har By og Havn fastlagt en model for at integrere området i By & Havns sædvanlige praksis for vandarealleje?

Svar:

*Hvis Holmens civile vandarealer bliver en del af Københavns Havn, vil By & Havn offentliggøre en model for integrering af disse vandarealer, så den bliver tilgængelig for alle på samme tid.*

#### Uddybning af punkt 2)

Vi mener ikke at sagen om Erdkehlgraven/Fredens Havn er tilstrækkeligt grundlag for at lave så omfattende en ændring af vores vilkår som husbådejere i området, som der lægges op til.

Den foreslåede ændring i, hvem der i fremtiden skal administrere Holmens civile vandområde, begrundes i bekendtgørelsen udelukkende med de udfordringer og den manglende lovhjemmel Kystdirektoratet har, for at forhindre herreløse både i at ankre op i Erdkehlgraven (og andre steder). I stedet for at overdrage hele Holmens Civile vandområde til By & Havn, burde man vælge at ændre Kystbeskyttelsesloven og udstyre Kystdirektoratet med den rette lovhjemmel og passende værktøjer til at forhindre opankring af herreløse både generelt.

Der blev i 2019 nedsat en arbejdsgruppe, der skulle se på hvordan man i fremtiden kunne forhindre sager som Fredens Havn. De kom med tre løsninger: 1) at oprette en særskilt havn på området, 2) en overdragelse til By & Havn eller 3) en styrkelse af kystbeskyttelseslovens muligheder for at gribe hurtigt og effektivt ind.

Hvorfor valgte man ikke løsning 3?

Desuden burde man kunne forvente, at de ansvarlige kajejere i alle områder sikrede sig at noget lignende ikke sker igen. Vi er ikke bekendt med at noget lignende er sket ved private bolværk – så måske er det der hovedproblemet er? Hos bolværksejeren – som i sagen om Fredens Havn er Københavns Kommune. Hvordan kunne de lade det ske?

Hvis man vælger at ændre Kystbeskyttelsesloven og udstyre Kystdirektoratet med den rette lovhjemmel og passende værktøjer til at forhindre opankring af herreløse både generelt., ville det løse problemerne i Erdkehlgraven for fremtiden og være til gavn i hele landet. Kystbeskyttelsesloven er stadig gældende – hvorfor giver man ikke dem der skal håndhæve loven de rette muligheder for at gøre det?

Problemet med sunkne eller herreløse fartøjer er potentielt generelt i hele landet og ikke isoleret til Erdkehlgraven. Derfor bør det generelle problem også håndteres i stedet for blot at forringe borgernes retssikkerhed og overlade opgaven til By & Havn, som ikke er besværet af at skulle gå til domstolene, som Kystdirektoratet var i sagen om Fredens Havn. I stedet for at løse et problem som Fredens Havn ved at forbedre Kystdirektoratets muligheder for at håndhæve Kystbeskyttelsesloven, vælger man at gøre en myndighedsopgave til en privatretlig opgave og udpege en ny administrator for Holmens Civile vandområde. En privat administrator, der fra den ene dag til den anden kan redefinere flere hundrede menneskers levevilkår, opkræve en meget høj leje uden at skulle levere modydelse og som ikke er underlagt de regler og love, som tidligere har defineret rammerne omkring vores boliger.

For det er faktisk boliger for borgere i Københavns Kommune og ikke bare tilfældige både, der er tale om her.

Den anvendte løsning fra Trafikstyrelsen, er en falliterklæring for retssamfundet.

#### Uddybning af punkt 3)

Der mangler en stillingtagen til, om ændringen i bekendtgørelsen kan udgøre et indgreb af ekspropriativ karakter.

Bekendtgørelsen vil med ét slag indføre krav og forpligtigelser for et betydeligt antal ejere af husbåde, som helt grundlæggende vil ændre deres muligheder for at blive boende i deres hjem. Fra at skulle overholde Kystbeskyttelsesloven og være underlagt en statslig myndighed – Kystdirektoratet - med de relativt velbeskrevne regler og procedurer for anlæg på vandet, som loven regulerer, 'afleveres' vi til en privat virksomhed, der drives på kommercielle vilkår og hvor det er privatretten der fremover vil regulere vores hverdag. Vi mister rettigheder og lovfæstet beskyttelse og skal i stedet underlægges en virksomhed der opererer frit i forhold til opkrævning af vandarealleje og selv bestemmer hvilke regler der laves og hvordan de håndhæves. For os der rammes af overdragelsen, opleves dette faktisk som et groft overgreb og ikke som det der i beskrivelsen til bekendtgørelsen kaldes "den bedste model."

Den bedste model for hvem?

#### Uddybning af punkt 4)

Der er ikke sammenhæng mellem indtægterne fra vandareallejen, og udgifterne til de modydelse By & Havn yder.

Vi mener, at rammerne omkring krav, forpligtigelser, ydelser og lejefastsættelse i forhold til vandarealleje i Metroloven er mangelfulde og at By & Havns nuværende praksis, for fastsættelse af vandareallejen, ikke svarer til de oprindelige intentioner bag loven.

Vi mener derfor at der er behov for at lovgiverne vedtager en række præciseringer i lovbemærkningerne til § 25, stk. 2, i lov om Metroselskabet I/S og Arealudviklingsselskabet I/S, således at rammerne præciseres og dermed fremadrettet kan administreres ud fra et præcist grundlag og med viden om og bevidst stillingtagen til konsekvenserne.

I lovbemærkningerne til Metroloven fremgår det, at "*Arealudviklingsselskabet I/S skal som modydelse for betalingen af vandarealleje sørge for **oprensning og renhold af vandarealerne samt sørge for at holde sejlronden til og fra Københavns Havn farbar mv.***"

Denne tekst er meget upræcis og fortolkes meget bredt i den nuværende praksis. Hvad omfatter oprensning og renhold af vandarealerne?

Sejlrenden i Københavns Havn har ikke været uddybet eller krævet vedligeholdelse i mange år. Hvis der ikke er udgifter til dette stykke arbejde, skal der vel ikke opkræves vandarealleje til det?

Hvad er mv?

Det fremgår af lovbemærkningerne til lov nr. 551 af 06/06/2007 om Metroselskabet I/S og Arealudviklingsselskabet I/S med senere ændringer, at By & Havn som modydelse for betaling af vandarealleje sørger for oprensning og renhold af vandarealerne, tilsyn med bolværker, afmærkning, sikkerhed mv.

Vi har haft husbåde i området i over 25 år. Vi renholder selv vandområdet og vedligeholder de anlæg, der sikrer at husbådene kan ligge forankret. Den private ejer af bolværket vi ligger ved, vedligeholder bolværket og har opsat redningsstiger og redningsstationer – hvilket vi betaler til gennem vores kajleje.

Kystdirektoratet har skriftligt henvist til, at de ingen udgifter har haft til administration af området i alle de år de har administreret området.

Som fastliggende husbåde, benytter vi ikke resten af havnens faciliteter på andre måder end resten af københavnere eller turisterne. Eller som f.eks. lystbåde gør.

Alligevel pålægges vi en vandarealleje, der øger vores samlede lejeudgift med 35-50% - uden at vi får modydelse, som på nogen måde kan relateres til vandareallejens omfang.

Det der står klart i lovbemærkningerne er, at det har været intentionen, at der skulle være en form for forhold mellem betaling af vandarealleje og modydelse.

Vi ønsker at modydelse præsiseres og defineres. Og vi ønsker at der skabes en logisk sammenhæng mellem indtægter fra vandareallejen og udgifterne til modydelse. Og at graden af overskud defineres.

Desuden ønsker vi at der stilles krav til By & Havn om at kunne fremlægge et regnskab, der viser indtægter og udgifter vedrørende vandareallejen.

Endelig ønsker vi at loven præciseres, således at det tydeligt fremgår, at tilsynsmyndigheden med By & Havn – Trafikstyrelsen – får til opgave at føre tilsyn med at det vedtagne forhold mellem indtægter og udgifter overholdes.

#### Yderligere uddybning omkring prisfastsættelse ifm. monopollignende forhold:

Vandarealleje er en lejebetaling fastsat på kommercielle vilkår, idet det af Metrolovens § 15, stk. 1, fremgår, at *"Arealudviklingsselskabet I/S' formål er at forestå udvikling af selskabets arealer samt forestå havnedrift i Københavns Havn"*, samt af § 15, stk. 4, at *"Selskabet skal drives på et forretningsmæssigt grundlag"*.

Dette understøttes også af, at det fremgår af lovbemærkningerne til § 26, at *"I forbindelse med klager over vandarealleje finder, udover bestemmelserne herom i denne lov, tillige de almindelige konkurrenceretlige regler anvendelse. Klager over størrelse af vandarealleje, vil derfor skulle henvises til Konkurrencestyrelsen. Konkurrencestyrelsen vil bl.a. påse, at Arealudviklingsselskabet I/S ikke misbruger selskabets dominerende stilling."*

På baggrund af lovbemærkninger til Metrolovens § 25, stk. 2, kan det konstateres, at vandarealleje er en lejebetaling for en eksklusiv brugsret for det vandareal, som fx en fritidssejler eller husbåd optager ud for en bestemt kajplads, samt at Arealudviklingsselskabet (By og Havn) skal levere en modydelse for denne lejebetaling.

Det er imidlertid ganske uklart, efter hvilke principper vandareallejen skal fastsættes.

Vi vil også hævde, at idet de private bolværksejere hverken kan forhandle eller erhverve brugsret til vandarealet hos andre end By & Havn, må det antages, at By & Havn dermed har et fuldstændigt monopol på udbud af vandarealet i det område, som By & Havn efter loven og bekendtgørelsen administrerer.

I Økonomistyrelsens vejledning om prisfastsættelse fra august 2020 fremgår det i afsnit 3.1 om "monopolsituationen", at *"Varer eller ydelser, der afsættes under monopol eller i en monopolignende situation, dvs. hvor der ikke er andre mulige udbydere, skal prisfastsættes ud fra de generelle retningslinjer som er fastsat i kapitel 2 med den undtagelse, at der ikke må indregnes kommercielt afkast."*

I kapitel 2 i vejledningen fremgår det, at: *"De generelle regler for prisfastsættelse indebærer således, at prissætningen skal ske ud fra to overordnede hensyn:*

- 1. Der skal ske fuld omkostningsdækning*
- 2. Der må ikke ske konkurrenceforvridning i forhold til mulige ikke-statslige leverandører.*

*For varer og ydelser, der afsættes på et marked præget af konkurrence, kan indtægterne overstige omkostningerne. Sker afsætningen som led i indtægtsdækket virksomhed, må det akkumulerede resultat ikke være negativt i fire år i træk. Tilsvarende bør som udgangspunkt gælde for kommercielle aktiviteter under den almindelige virksomhed."*

Vi vil argumentere for, at By & Havn ikke har lovhjemmel til at opkræve en vandarealleje med overnormal avance eller med et fiskalt element – dvs. en lejeindtægt, som i urimeligt omfang overstiger omkostningerne.

By & Havn har et naturligt monopol på udlejning af vandareal i Københavns Havn og er kun i begrænset omfang udsat for effektiv konkurrence på området for udlejning af vandarealer.

Idet By & Havn ikke er forpligtet til – og heller ikke fører - et særskilt omkostningsregnskab, som løbende dokumenterer omkostningerne, og hvor taksterne for vandarealleje løbende justeres for at afspejle de faktiske omkostninger, er der endvidere en betydelig risiko for, at vandareallejens størrelse overstiger lovens rammer for, at der skal være tale om en modydelse.

#### Uddybning af punkt 5)

De forskellige takster for vandarealleje, som By & Havn siden 2007 har benyttet, udgør en tydelig og usaglig forskelsbehandling mellem bådtyper, som ikke afspejler det vandareal, som bådene optager i havnen eller de forskellige typer bådes belastning af havnen.

I lovbemærkningerne til Metroloven fremgår det, at **"vandarealleje er en betaling for en eksklusiv ret til at benytte et bestemt vandareal, f.eks. et vandareal ud for en bestemt kajplads i Københavns Havn"**.

By & Havn opererer med forskellige takster for vandareallejen afhængig af bådtype og anvendelse – ikke af hvilket vandareal båden optager.

Det er op til 13 gange dyrere i vandarealleje at have en 30 m tidligere færge ombygget til husbåd end at have en 30 m lystbåd liggende i Københavns Havn – på trods af at arealet er det samme. Og på trods af at husbåden ligger stille i et vandareal, mens lystbåden kan benytte hele vandområdet i havnen til sejlads.

Vandareallejen for en husbåd er ikke engang defineret ved det areal den optager i vandet, men fastsættes på baggrund af BBR boligareal – og minimum 150 m<sup>2</sup>.

Denne arealansættelse er helt vilkårlig og efter vores opfattelse meget langt fra lovens intention – hvorfor benyttes en arealopmåling som ikke har noget med det benyttede



vandareal at gøre? Og hvorfor laves der et minimum? Det er faktisk meget få husbåde i Københavns havn, der har et boligareal på 150 m<sup>2</sup>. I vores forening er det 2 ud af 35 og nogen er helt nede på 10 m<sup>2</sup> reelt boligareal.

Benyttes det 30 m lange fartøj til restaurant bliver det endnu dyrere – det dobbelte af en husbåd og altså op til 25 gange dyrere end en sejlbende lystbåd - selvom vandarealet båden optager, er det samme. Og på trods af at restaurantbåden ligger stille i et vandareal, mens lystbåden kan benytte hele vandområdet i havnen til sejlads.

Metroloven opstiller ingen rammer for fastsættelse af vandareallejen og det har derfor været overladt til By & Havn at fastsætte vandareallejen.

Vi kan ingen steder se, hvordan og med hvilken begrundelse prisen oprindeligt er fastsat og med hvilken begrundelse der i fastsættelsen gøres forskel mellem bådtyper – og ikke blot som beskrevet i lovbemærkningerne – opkræves efter størrelsen på det vandareal, den enkelte båd optager.

#### Uddybning af punkt 6)

By & Havn vil med udgangspunkt i taksterne for leje af vandarealer pr. 1. januar 2025 kunne opkræve en vandarealleje for hver husbåd i vores område på minimum DKK 44.205 om året (der betales minimum for 150 boligkvadratmeter). Samlet vil de 35 husbåde i vores afgrænsede område, som vi repræsenterer, skulle betale minimum DKK 1.547.175 årligt.

Det er meget svært at forestille sig, at By & Havn forventer at skulle afholde udgifter i vores meget lille og afgrænsede område i størrelsesordenen 1,5 mio. kr. årligt. Det er med andre ord en ren lottogevinst, som Trafikstyrelsen overdrager til By & Havn.

Omvendt er en lejestigning for hver husbådsejer på DKK 3.700 om måneden en meget voldsom omkostningsstigning, som hverken synes rimelig, og som kan have meget store økonomiske konsekvenser for den enkelte husbådsejer både i forhold til den daglige økonomi og i forhold til det værditab ved salg af husbåden, som en sådan ændring uundgåeligt vil medføre.

Alle bør kunne sætte sig ind i, at en ekstraudgift på DKK 3.700 om måneden ikke bare er en mindre detalje, men at det vil have meget store privatøkonomiske konsekvenser for flertallet af dem, som det rammer.

#### Uddybning af punkt 7)

Opkrævning af vandarealleje og brug af disse indtægter hos By & Havn er konkurrenceforvridende og formentlig i strid med konkurrenceretlige regler.

By & Havn er – udover at de opkræver vandarealleje – også udlejer af kajpladser til husbåde og andre fartøjer i Københavns Havn. By & Havn er her i konkurrence med en række private bolværksejere. Alle bolværksejere inkl. By & Havn har udgifter til at etablere forsyning af vand, elektricitet samt tilslutning til kloak. Der er yderligere betydelige udgifter til vedligeholdelse af selv bolværket. Disse udgifter væltes af de private bolværksejere over på bådejere i form af kajleje.

Det har været et gennemgående tema i hele denne sag, at ingen har kunne få oplyst hvilke udgifter vandareallejen skulle dække. Der er al mulig grund til at formode at vandareallejen bliver benyttet til at dække omkostninger forbundet med afskrivninger og vedligeholdelse af By & Havns egne bolværk. Dette er stærkt konkurrenceforvridende i forhold til de private bolværksejere, idet de private kajpladser naturligvis bliver mindre attraktive, hvis man som bådejer pålægges vandarealleje. De private bolværksejere vil i princippet være nødsaget til at nedsætte lejen med et beløb svarende til vandareallejen, for ikke at miste lejere. I praksis

vil det dog nok snarere blive sådan, at det er bådejerne hos de private bolværksejere, der kommer til at finansiere vedligeholdelsen af bolværk ejet af By & Havn gennem betaling af vandareallejen.

På det offentlige orienteringsmøde afholdt i Kødbyen 10. maj 2024, blev det nævnt, at en af de ting By & Havn havde brugt indtægter fra vandarealleje på, var det store projekt med at renovere Langelinjekajen. Dette er et konkret eksempel på udgifter, som ikke bør finansieres via vandarealleje, men ved lejeindtægter opnået ved udlejning af Langelinjekajen. Vi vil gerne bruge denne mulighed til at påpege, at der er risiko for at opgaveoverførslen af administrationen af Holmens Civile vandområde fra den statslige myndighed Kystdirektoratet til den kommercielt drevne virksomhed By & Havn, kan udgøre ulovlig statsstøtte.

Det blev på mødet ligeledes nævnt at By & Havn udarbejder standarder for opstilling af sikkerhedsudstyr på bolværket. Dette har dog udelukkende karakter af en selvopfundet opgave, som ingen privat bolværksejer har bedt om hjælp til, eller har behov for. By & Havn har ingen officiel bemyndigelse til at udarbejde standarder for dette, opstille udstyr på privat grund eller til at opkræve penge for dette arbejde.

By & Havn har monopol på at passe vandarealerne. Dette stiller særlig skærpede krav til en beskrivelse af hvad disse opgaver bør omfatte samt hvad de må koste. Dette mangler fuldstændig i det fremlagte forslag, hvilket konstant og uundgåeligt vil lede til risiko for konkurrenceforvridende adfærd. For at undgå opslidende og omkostningstunge retslige afgørelse af dette, bør det være i alles interesse inkl. By & Havns, at denne risiko elimineres, ved en nøje beskrivelse af de opgaver, som uden konkurrencemæssig forvridning, kan finansieres via vandarealleje.

#### Uddybning af punkt 8)

Vi ønsker at der i fastsættelsen af vandareallejen tages hensyn til lokale forhold og at vi i Holmens Civile vandområde ikke pålægges en vandarealleje, der betyder, at vores samlede leje (kajleje og vandarealleje tilsammen) overstiger hvad andre i tilsvarende områder betaler.

Den foreslåede ændring forholder sig ikke til konsekvenserne for de berørte husbådejere og det rimelige i, at der i fremtiden vil blive stillet krav om en betaling af vandarealleje, der med ét slag vil øge husbådernes lejeomkostninger med 35-50%.

Konsekvenserne vil være, at en del husbådejere tvinges til at opgive deres bolig og flytte fra deres hjem. Husbåde er ikke omfattet af lejeloven og beboerne er dermed ikke omfattet af nogen form for beskyttelse mod urimelige og ubegrundede lejestigninger. Der betales i forvejen en meget høj kajleje i det berørte vandområde og da der ikke findes en mulighed for at regulere kajleje og vandarealleje samlet, vil den samlede leje i området blive væsentlig højere end i resten af havnen.

#### Uddybning af punkt 9)

Bekendtgørelsen forholder sig ikke til de konsekvenser, det vil have for det maritime miljø omkring Holmen og for Københavns Havn som helhed, at forholdene for husbåde i området ændres markant.

Husbådene omkring Holmen er næsten alle tidligere fartøjer med en maritim kulturhistorie. Langt hovedparten af husbådene i Krudtløbet og Søminegraven er ombyggede historiske fartøjer og fremgår af Skibsbevaringsfondens Dansk Historisk Skibsregister. Enkelte er skibe med bevaringsstatus.

Hvis København fremadrettet ønsker at kunne vise sin maritime kulturhistorie frem, er det nødvendigt, at dette understøttes i form af gode betingelser for, at dem der ejer fartøjer med en maritim kulturhistorie, har mulighed for at betale for vedligeholdelse af deres fartøjer.

At vedligeholde et historisk skib er ikke billigt og der er ingen tvivl om, at en lejestigning på 35-50% vil umuliggøre opgaven for en del af skibsejerne.

En afledt konsekvens af at husbådejere må opgive at bo i husbådene på grund af den ekstra vandarealeje der med ét slag pålægges dem, vil derfor være, at husbådene enten hugges op eller flyttes til en anden mere husbåd-venlig havn. Og København mister vigtig maritim kulturhistorie.

Vi ønsker at Københavns Kommune som ansvarlig myndighed, sætter sig for bordenden i en proces med deltagelse af alle interessenter herunder husbådejere, bolværksejere, Skibsbevaringsfonden og By & Havn, og laver klare planer for hvilket maritimt miljø man ønsker i Københavns Havn. Og at man samtidig laver et sæt rammer og regler omkring det, der kan sikre ønsket. Herunder rammer for en ny praksis for fastsættelse af vandarealleje.

Københavns Kommune må efterfølgende sikre sig, at By & Havn efterkommer de politiske ønsker for området.

Det fremgår af betingelserne i § 15, stk. 5 i LBK nr. 291 af 16. marts 2023, at By & Havn kan stille et areal vederlagsfrit til rådighed for kulturelle formål.

Vi kunne derfor ønske os, at området får en særlig status så det helt eller delvist kan vederlagsfrit til rådighed efter en række betingelser, som kan defineres i samarbejde med Skibsbevaringsfonden og Københavns Kommune.

Området kan desuden få en rolle i den fremtidige udvikling af Holmen som maritimt center.

#### Uddybning af punkt 10)

Vi ønsker en præcisering af Kystbeskyttelseslovens status i forhold til Holmens Civile vandområde, herunder en præcisering af at Kystbeskyttelsesloven fortsat gælder i Københavns Havn.

Det er ikke beskrevet i bekendtgørelsen, hvilken status vores nuværende tilladelser fra Kystdirektoratet til at benytte dele af søterritoriet vil have i forhold til By & Havns administration af samme søterritorie i fremtiden. Kystdirektoratet administrerer i henhold til Kystbeskyttelsesloven. Det er uklart hvilke regler By & Havn administrerer ud fra – andre end deres egne.

Med overdragelsen af Holmens Civile vandområde til By & Havn er det så vidt vi forstår, alene administrationen, som overdrages. Søterritoriet (vandet) er stadig statens "ejendom" – også efter overdragelsen af administrationen til By & Havn.

Kystbeskyttelsesloven er derfor fortsat gældende i området og i hele Københavns Havn. (Kystbeskyttelsesloven hører under miljøministeren. Trafikstyrelsen kan ikke med en bekendtgørelse ændre på Kystbeskyttelsesloven - det skal der en lovændring til for at gøre – dvs. at det er noget Folketinget beslutter. En bekendtgørelse ligger niveauet under lov i regelhierarkiet.)

Det er vores forståelse af Kystbeskyttelsesloven, at det altid er Kystdirektoratet, som skal give tilladelse til anlæg på søterritoriet - på hele søterritoriet, i alle danske havne, altså også i Københavns Havn.

Vi ønsker en præcisering af – og sikkerhed for - at vores eksisterende tilladelse til anlæg i søterritoriet fortsat er gældende og gælder uændret en eventuel overdragelse af administrationen af området til By & Havn.

Vi ønsker en præcisering af at vi - hvis vi skal søge om en udvidelse eller nye husbådspladser - fortsat skal søge om tilladelse til dette hos Kystdirektoratet. Og at denne tilladelse ikke skal suppleres med en yderligere tilladelse fra By & Havn.

#### Uddybning af punkt 11)

Vi undrer os over at opgaven med administration af Holmens Civile vandområde ikke har været sendt i offentligt udbud.

By & Havn er en uheldig hybrid mellem et privat virksomhed og en offentlig myndighed. Og heri ligger en lang række af de problemer der er opstået i forbindelse med udlejning af vand og vandareallejen.

Hvis By & Havn er en forvaltningsmyndighed eller et offentligretligt selskab, så gælder kravet om udbud af opgaven ikke, da opgaver frit kan ressortoverføres fra en myndighed til en anden.

Er By & Havn derimod en ren kommerciel virksomhed, burde opgaven nok sendes i udbud, medmindre der er særlige grunde, som taler imod.

Så hvad er By & Havn?

På det offentlige orienteringsmøde afholdt i Købbyen 10. maj 2024, siger By & Havn, at de har begge kasketter og tager dem skiftevis på.....men at de i sagen om vandarealleje er et kommercielt selskab sat til at tjene penge.

Som det er nu, har By & Havn monopol på at opkræve vandarealleje i Københavns Havn. Der er i bekendtgørelsen ikke beskrevet, hvilke overvejelser der har været omkring alternative modeller for administration af Holmens Civile vandområde f.eks. i form af udbud af administrationsopgaven. Vedtages bekendtgørelsen udvider By & Havns monopol og gør det totaldækkende for hele Københavns Havn.

Helt afslutningsvis håber vi, at denne proces vil lede frem til klarhed omkring hvad By & Havn er for en virksomhed og hvilke regler og love den dermed skal efterleve. Det står pt. meget uklart og gør os meget usikre om fremtiden.

**From:** Anne Grete Holmsgaard <ag.holmsgaard@gmail.com>  
**Sent:** 06-01-2025 21:25:39 (UTC +01)  
**To:** ts Info <info@trafikstyrelsen.dk>  
**Cc:** Jens Kristian Villadsen <jekv@trafikstyrelsen.dk>; Kevin Lund <lunddonbaek@gmail.com>; Jakob Juul <jakobhjuul@gmail.com>  
**Subject:** j.nr. 2024-195532.

**[EKSTERN E-MAIL]** Denne e-mail er sendt fra en ekstern afsender.  
Vær opmærksom på, at den kan indeholde links og vedhæftede filer, som ikke er sikre.

Til Trafikstyrelsen

Hermed høringssvar fra AB Halvtolv - j.nr. 2024-195532 - udkast til bekendtgørelse om afgrænsning af Københavns Havns søområde

mvh Kevin Lund og Anne Grete Holmsgaard

Anne Grete Holmsgaard  
ag.holmsgaard@gmail.com  
+45 2876 8401

Trafikstyrelsen

Mail: [info@trafikstyrelsen.dk](mailto:info@trafikstyrelsen.dk)

CC.: [jekv@trafikstyrelsen.dk](mailto:jekv@trafikstyrelsen.dk)

j.nr. 2024-195532.

Halvtolv den 6. januar 2025

### **Bidrag til høring over udkast til bekendtgørelse om afgrænsning af Københavns Havns søområde**

Andelsboligforeningen Halvtolv (AB Halvtolv) takker for muligheden for at afgive høringsbidrag til den af Trafikstyrelsen den 3. december 2024 udsendte høring om udkast til bekendtgørelse om afgrænsning af Københavns Havns søområde, hvormed Holmens civile vande overdrages fra Kystdirektoratet til Københavns Havns område og dermed underlægges By & Havns administration.

AB Halvtolv er en andelsboligforeningen opført i 2000 med 156 andelsboliger og et bolværk på cirka 400 meter ud til Snedkergraven og Laboratoriegraven, hvor der er 68 pladser til mindre både (mellem 5-10 meter i længden). Halvtolvs bolværk ligger ud til Holmens civile vande og vil dermed være omfattet af bekendtgørelsen. Vandarealet ud for Halvtolvs bolværk og vores bolværk vil derfor med ændringen blive underlagt By & Havns administration.

Den del af Holmens civile vandområde, som AB Halvtolv ligger ud til, består af Snedkergraven, Laboratoriegraven, Erdkehlgraven og Tømmergraven. Det er et vandområde karakteriseret ved, at det kun er mindre, lavere fartøjer, som kan passere under boerne, og som derfor kan anvende området. Vanddybden i gravene særligt mod øst er så lav, at det ikke kan anvendes af fartøjer. Bunden i området er stærkt forurenet med særligt kviksløv, bly, cadmium, kobber og zink, men også med krom, nikkel og kulbrinter, hvorfor ændringer i området næppe kan godkendes af miljømyndighederne. Kaj- og bolværksanlæg i området ved Halvtolv, Det gamle Bådværft, Torpedohallerne, kanonbådsskurene mv. er privatejede og anvendes allerede af beboerne i området. Området anvendes også i høj grad til rekreative aktiviteter og sportsaktiviteter af maritim karakter som kajakroning, inriggere, vandpolo, SUP, sommer- og vinterbadning mv.

Inden for Holmens civile vandområde er der beliggende cirka 120 fritidsfartøjer og 40 husbåde. Med udgangspunkt i By & Havns takster for leje af vandarealer pr. 1. januar 2025 vil fritidsfartøjer skulle betale 1.540 kr. i årlig vandarealleje, hvis de antages at optage i gennemsnit 20 kvm vandareal. De cirka 40 husbåde vil skulle betale hver minimum 44.205 kr. om året (der betales minimum for 150 boligkvm). Samlet vil de cirka 40 husbåde skulle betale minimum 1.768.200 kr. årligt. Hertil kommer andre indtægter for vandarealleje fra erhverv, restaurationer mv. By og Havn vil således opnå en indtægt i vandarealleje for området på cirka 2 millioner kr. om året. Kystdirektoratet, som i dag administrerer området, opkræver ikke – og har heller ikke hjemmel til at opkræve – vandarealleje.

### **Sammenfatning af AB Halvtolvs synspunkter**

AB Halvtolv kan ikke på det nuværende grundlag støtte ændringen, som sker på et uafklaret grundlag, uden inddragelse af beboere, brugere og bolværksejere, og hvor konsekvenserne af ændringen på ingen måde er afdækket og præsenteret for de berørte parter.

AB Halvtolv finder, at By & Havn udmærker sig ved at være meget uvillig til at besvare skriftlige henvendelser, og når By & Havn endelig svarer efter 5-6 måneders ventetid og efter flere rykkere, sker det i en form, som er meget afmålt, meget lidt informativ og meget lidt inddragende.

AB Halvtolv ser med den allerstørste skepsis på udsigten til, at vores vandområde skal underlægges By & Havns administration. Det er meget uklart, hvilken opgaver, som By & Havn mener at skulle varetage, og hvilke pligter og begrænsninger, som By & Havn forventer at pålægge bolværksejerne og brugerne af området.

Det synes imidlertid klart, at By & Havns opkrævning af vandarealeje foregår på et meget ugenomsigtigt grundlag, hvor regnskaberne kun giver en vag indsigt i indtægterne fra vandareallejen, og hvor der ingen indsigt er i de af By og Havns afholdte udgifter, som vandareallejen antages at skulle dække. Ønsker man som ekstern part at få indsigt i, at vandareallejen opkræves i overensstemmelse med lovgrundlaget, har man ringe mulighed for opnå denne indsigt ud fra offentligt tilgængelige regnskaber eller lignende. By & Havn har hidtil ikke ønsket at stille de fornødne oplysninger til rådighed, og Trafikstyrelsen eller Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen fører så vidt vides ikke et aktivt tilsyn med By & Havn.

AB Halvtolv finder det yderligere betænkeligt i lyset af, at det fremgår af metrolovens § 15, stk. 4, at By & Havn skal drives på et forretningsmæssigt grundlag.

Anslået vil By & Havn kunne opkræve en samlet vandarealleje for området på 2 mio. kr. om året. Det er uklart, om By & Havn forventer væsentlige udgifter i forbindelse med administrationen.

AB Halvtolv ønsker ikke at være beskatningsobjekt på et ugenomsigtigt grundlag og på en måde, som muligvis kan være i strid med metroloven (§ 25), i strid med delegationsforbuddet i grundloven (§ 43), i strid med konkurrenceloven (§ 11) eller kan udgøre ulovlig statsstøtte.

#### **Kritik af processen for overdragelsen fra Kystdirektoratet til By & Havn**

AB Halvtolv finder, at processen med overdragelsen helt overser og tilsidesætter at inddrage de brugere, borgere og grundejere, som overdragelsen vedrører. Trafikstyrelsen anfører i sit høringsbrev af 3. december 2024, at:

*"Overdragelsen sker i forlængelse af oprydningen af ulovlige anlæg og fartøjer, der i en årrække var placeret i området ved Erdkehlgraven og Laboratoriegraven. Miljøministeriet og Københavns Kommune indgik i 2019 en aftale, der skulle sikre oprydning af de ulovlige anlæg og fartøjer. I forbindelse med oprydningsprocessen blev det undersøgt, hvordan man undgår at en lignende situation opstår igen. Flere løsningsmuligheder blev afsøgt, og det blev til slut vurderet, at den bedste model var at Holmens civile vande blev en del af Københavns Havn. Med denne løsning kan havnereglementet for Københavns Havn omfatte området, og overtrædelser heraf kan håndhæves af By & Havn."*

I forhold til de økonomiske og administrative konsekvenser (for erhvervsliv og borgere) anfører Trafikstyrelsen:

*"Ved udvidelsen af Københavns Havn overgår administrationen af holmens civile vande til By & Havn. Trafikstyrelsen er bekendt med, at By & Havn er i dialog med områdets brugere og beboere om områdets fremtidige administration, herunder om By & Havns mulighed for at opkræve vandarealleje."*

Derudover oplyser Trafikstyrelsen ikke yderligere om overvejelserne i forbindelse med overdragelsen af vandarealet. Hermed synes grundlaget at kunne reduceres til, at:

1. Trafikstyrelsen ønsker at sikre en oprydning af fremtidige ulovlige anlæg og fartøjer i området (Holmens civile vandområde)
2. Den bedste løsning er at lade området være omfattet af Københavns Havns havnereglement
3. Konsekvensen for området brugere og beboere er, at By & Havn overtager administrationen og opkræver vandarealleje.

Beboerne og brugerne af området har ikke reelt været inddraget i disse overvejelser, og det er tydeligt, at der heller ikke fra Transportministeriet eller Trafikstyrelsens side er eller har været interesse at inddrage og høre brugernes og beboernes synspunkter og ønsker. Der har den 10. juni 2024 været afholdt et kort informationsmøde på én time, hvor kun et fåtal af de berørte beboere og brugere var inviteret.

Det kan på ingen måde udgøre en rimelig dialog og inddragelse af de berørte parter. Endvidere er der en række afledte konsekvenser af overdragelsen, som ikke berøres.

De afledte konsekvenser, som ikke er tilstrækkeligt afdækket og redegjort for, er blandt andet følgende:

- A) Det er uafklaret, om ansvaret for den omfattende forurening af vandområdet, som skyldes Søværnets tidligere aktiviteter på området, med indlemmelsen i Københavns Havn og overdragelsen af vandområderne til By & Havn dermed også overføres fra staten til By & Havn, om ansvaret overføres til Københavns Kommune eller forbliver hos staten<sup>1</sup>. En screeningsundersøgelse foretaget af Orbicon i 2014 for Københavns Kommune viser, at kviksølv, bly, cadmium, kobber og zink overskrider øvre aktionsniveau (rød) for en eller flere prøver. For krom og nikkel er der indhold mellem nedre og øvre niveau (gul). Forureningen og håndteringen af denne har stor betydning for de rekreative aktiviteter, som foregår i området i dag og fremover.
- B) Havnereglementet. Det fremgår af Havnereglementet for Københavns Havn i § 10, at "*Enhver der befinder sig i Københavns Havn, og på kajarealerne, har pligt til at efterkomme havnemyndighedens anvisninger og påbud*". Dette er uklart, i hvilket omfang dette indebærer en indskrænkning i ejerne af bolværk i området og brugernes nuværende adgang til at anvende og disponere over kajarealerne samt til at anvende vandet ud for bolværk og kaj anlæg mv.
- C) Det er også uklart, i hvilket omfang By & Havn efter en overdragelse kan stille krav til udseende og udformning af eksisterende og nye anlæg mv., og i hvilket omfang der vil være krav om saglighed, proportionalitet og begrundelse i de krav og vilkår, som By & Havn måtte stille.
- D) By & Havn har en dobbeltrolle som både kommerciel virkende virksomhed og som forvaltningsmyndighed. De skaber nogle særlige problemstillinger, når en forvaltningsmyndighed både skal varetage opgaver gennem privatretlige enheder på et kommercielt grundlag (i et interessentskab) og samtidig skal agere forvaltningsmyndighed. Det er grundlæggende problematisk, hvis der er et uklart skel mellem, hvornår By & Havn optræder som forvaltningsmyndighed, og hvornår By & Havn optræder som en kommerciel virksomhed. Det er svært at forestille sig, at dette ikke kan

---

<sup>1</sup> Det fremgår af § 35 i havmiljøloven, at bekæmpelse af forurening i havne forestås af kommunalbestyrelsen.



medføre interessekonflikter i opgavevaretagelsen, som kan påvirke beslutningerne i en retning, som er til ugunst for borgerne.

- E) Det fremgår af metroloven, at By & Havn – og dermed også den del af virksomheden, som agerer kommercielt - er omfattet af forvaltningsloven. Imidlertid er det også en forudsætning, at By & Havn skal agere på et kommercielt grundlag. Det er et grundlæggende princip i forvaltningsretten, at en forvaltningsmyndighed i almindelighed skal sørge for at vejlede borgerne samt sørge for, at borgerne får netop den retsstilling, som er forudsat i lovgivningen, der regulerer det pågældende område, eller den bedst mulige retsstilling, hvis lovgivningen åbner mulighed for flere forskellige løsninger. Med den manglende gennemsigtighed, der præger By & Havns administration, er det tvivlsomt om dette efterleves.

#### **Ønsket om at sikre en oprydning af fremtidige ulovlige anlæg og fartøjer i området**

Med rydningen af Fredens havn i 2021/2022 blev der fjernet cirka 140 fartøjer fra vandområdet. Alle i området kan være enige om, at en lignende situation skal forhindres i at genopstå.

I øjeblikket er der 10-12 mindre fartøjer i området, som ligger opankret uden tilladelse og uden for de af Kystdirektoratets godkendte opankringsområder. Af disse vurderes hovedparten at være i regelmæssig brug og under opsyn af deres ejere. Imidlertid kan 3 til 4 af disse fartøjer virke forladte, misholdte og i dårlig stand. Alle de fartøjer, som er opankret uden tilladelse, er placeret ud for Københavns Kommunes matrikler, og hvor kommunen er lodsejer.

Miljøministeren (dvs. Kystdirektoratet) kan i henhold til § 19b nr. 1 i kystbeskyttelsesloven påbyde fjernelse af anlæg, genstande, indretninger og fartøjer, som er etableret eller anbragt i strid med reglerne. Et krav om at fjerne vrak, fartøjer eller anlæg for ejers regninger finder først anvendelse, når ejer af fartøjet er blevet påbudt at fjerne vraket og efterfølgende er idømt tvangsbøder, uden at dette har ført til en fjernelse. Selvom myndighederne finansierer fjernelsen, skal kriterierne være opfyldt af hensyn til retssikkerheden. Kravet om domsfældelse sikrer borgernes retssikkerhed og sikrer staten mod et erstatningsansvar i tilfælde af en bortfjernelse, hvor grundlaget kan udfordres. Det er kystbeskyttelseslovens klare udgangspunkt, at ejerne selv skal bekoste en fjernelse. Problemet opstår, når myndighederne ikke kan identificere ejerne af disse anlæg og fartøjer, og kravet om fjernelse ikke efterkommes.

I notat<sup>2</sup> fra Kystdirektoratet (KDI) af 1. marts fremgår det, at: *"Siden totaloprydningen af Erdkehlgraven primo 2022, hvor området fremstod ryddet, har KDI foretaget et par besigtigelser for at holde øje med området. Nytilkomne objekter er håndteret efter hidtidig praksis, med påbud om fjernelse på ejers egen regning.*

*KDI har senest i oktober været på besigtigelse ved vandarealerne ved Holmen og observeret fire fartøjer heraf et sunket. Det vurderes, at der er fire fartøjer, der agtes anvendt til andet end sejlads, som KDI i januar 2024 enten har givet varsel om påbud eller påbud om fjernelse. Såfremt fartøjerne ikke flyttes, vil KDI påbegynde proces for fjernelse.*

---

<sup>2</sup> [https://www.kk.dk/sites/default/files/agenda/182a13fc-fd12-4f59-87a9-9f75bb876557/440de2b3-7bf5-412a-971b-184353e1bfc7-bilag-7\\_0.pdf](https://www.kk.dk/sites/default/files/agenda/182a13fc-fd12-4f59-87a9-9f75bb876557/440de2b3-7bf5-412a-971b-184353e1bfc7-bilag-7_0.pdf)

*Erfaringsmæssigt er nytilkomne både i området blevet flyttet eller fjernet af ejerne efter varsel om påbud om fjernelse. Kystdirektoratet har ikke fjernet yderligere fartøjer efter oprydningen blev afsluttet primo 2022.”*

Det er AB Halvtolvs opfattelse, at Kystdirektoratet frem til sommeren 2024 havde et fuldstændigt overblik over de både og fartøjer, som var opankret uden tilladelse (primært i Laboratoriegraven), og efter det oplyste var Kystdirektoratet klar til at varsle nye påbud med krav om fjernelse. Imidlertid er varslingen ikke sket, og bådene er derfor ikke blevet fjernet.

AB Halvtolv finder, at den nuværende situation let kan undgås, hvis der løbende blev holdt opsyn og udstedt påbud om fjernelse. AB Halvtolv har telefonisk tilbudt Kystdirektoratet at kunne medvirke til fjernelse af bådene og på anden måde at medvirke til at bringe orden i situationen. Kystdirektoratet har telefonisk oplyst, at man af ansvarshensyn og forsikringshensyn ikke kan involvere private i denne opgave.

Med overdragelsen af Holmens civile vande til By & Havn vil Havnereglementet for Københavns Havn finde anvendelse for området. Med Havnereglementets § 18 vil havnemyndigheden (By & Havn) kunne forlange et efterladt, oplagt, sunket eller strandet fartøj eller vrage, eller øvrigt efterladt materiel flyttet internt i Københavns Havn eller ud af havnen. Efterkommes et påbud ikke, kan havnemyndigheden efter endnu en meddelt frist lade fartøjet fjerne og sælge for ejerens regning. Inden salget skal havnemyndigheden så vidt muligt give ejeren besked. Provenuet fra et salg kan anvendes til hel eller delvis dækning af havnemyndighedens omkostninger herunder til forfaldne havnepenge. Er ejeren eller dennes opholdssted ukendt for havnemyndigheden, kan meddelelse i stedet gives ved opslag på fartøjet samt ved annonce i lokalt dag- eller ugeblad.

AB Halvtolv finder det tankevækkende, at de krav om domsfældelse, som i forhold til kystbeskyttelsesloven skal sikre borgernes retssikkerhed og sikre staten mod et erstatningsansvar i tilfælde af en bortfjernelse, hvor grundlaget kan udfordres, slet ikke spiller noget rolle i forhold til Trafikstyrelsens overvejelser i forhold til overdragelsen af vandområderne til By & Havn.

I forhold til den begrænsede myndighedsopgave som et effektivt tilsyn med Københavns Kommunes matrikler ud mod Laboratoriegraven ville medføre og i lyset af, at hovedparten af de uden tilladelse placerede fartøjer reelt ville blive fjernet efter et påbud fra Kystdirektoratet, så finder AB Halvtolv det uproportionalt at skride til en overdragelse af vandområderne – specielt i lyset af, at overdragelsen forventes at pålægge bolværksejerne og de lovlydige ejere af både mv. i området en udgift til vandarealleje på i størrelsesordenen 2 mio. kr. om året.

Såfremt der havde været gennemført et effektiv myndighedstilsyn fra Kystdirektoratets side, havde der næppe været ulovligt opankrede fartøjer i området, og der ville i så fald næppe have været et sagligt grundlag for overdragelse af vandområdet til By & Havn.

### **By & Havns opkrævning af vandarealleje**

Som nævnt i indledningen vil By & Havn med udgangspunkt i taksterne for leje af vandarealer pr. 1. januar 2025 kunne opnå en årlig betaling på 1.540 kr. i årlig vandarealleje fra fritidsfartøjer, hvis de antages at optage i gennemsnit 20 kvm vandareal. De cirka 40 husbåde vil skulle betale hver minimum 44.205 kr. om året (der betales minimum for 150 boligkvm). Samlet vil de cirka 40 husbåde skulle betale minimum 1.768.200 kr. årligt. Hertil kommer andre indtægter for vandarealleje fra erhverv, restaurationer mv. By og Havn vil således opnå en indtægt i vandarealleje for området på cirka 2 millioner kr. om året.

Der er ingen gennemsigtighed i By & Havns grundlag for fastsættelsen af taksterne for vandarealleje. By & Havn oplyser, at taksterne stiger med i snit 3 pct. om året (uanset samlede indtægter og udgifter). Da adgangen til vandarealer ikke er konkurrenceudsat, og da specielt private bolværksejere i Københavns Havn ikke har andre at indgå aftale med om anvendelsen af vandarealet end By & Havn, har By & Havn de facto et naturligt monopol på udlejning af vandarealet.

De private bolværksejere kan groft sagt vælge mellem at indgå aftale med By & Havn om anvendelsen af vandarealet ud for deres bolværk, som fx bådplads til eget fartøj eller til udlejning til andre bådere, eller de private bolværksejere kan vælge at lade kajpladsen stå ubrugt hen og dermed undgå at betale vandarealleje. Der er kun de to muligheder.

Bolværksejere, lejere af bådpladser eller lejere af vandarealer i Københavns Havn er således afhængige af, at By & Havns fastsættelse af vandarealleje sker ud fra gennemsigtige og rimelige kriterier og vilkår, specielt da By & Havns vandarealleje ikke er genstand for et løbende og systematisk tilsyn.

Det fremgår af lovbemærkningerne til § 26 i metroloven fra 2007, at: *"I forbindelse med klager over vandarealleje finder, udover bestemmelserne herom i denne lov, tillige de almindelige konkurrenceretlige regler anvendelse. Klager over størrelse af vandarealleje, vil derfor skulle henvises til Konkurrencestyrelsen. Konkurrencestyrelsen vil bl.a. påse, at Arealudviklingsselskabet I/S ikke misbruger selskabets dominerende stilling."*

Der har ikke siden lovens vedtagelse i 2007 været indgivet klage over størrelsen af vandareallejen, og det er således ikke påset, om By & Havn (Arealudviklingsselskabet I/S) misbruger selskabets dominerende stilling.

Der er ikke i metroloven krav om, at By & Havn i sit regnskab angiver indtægterne fra vandarealleje, udgifterne til varetagelse af de opgaver, som er en modydelse for vandareallejen, og By & Havn fører heller ikke et sådant regnskab. Der føres heller ikke et løbende, uafhængigt tilsyn med, at By & Havn ikke har en urimelig høj indtjening fra vandareallejen.

Det er AB Halvtolvs vurdering, at der er en væsentlig risiko for, at By & Havn misbruger sin dominerende stilling, idet:

1. By & Havn ved lov er tildelt monopol på at opkræve vandarealleje i Københavns Havn, idet hverken private eller offentlige bolværksejere har nogen substitutionsmulighed i forhold til, hvem de "lejer" vandet af ud for den bolværksplads, som de ejer.
2. Den samlede indbetalte årlige vandarealleje overstiger i urimelig grad de gennemsnitlige udgifter, som By & Havn har til den modydelse, som By & Havn leverer og dermed deres omkostninger til opgaverne på området.
3. By & Havns vandareallejepriser kan for de private bolværksejere udgøre en hindring for at udnytte deres bolværkspladser til formål, som kunne være i konkurrence til By & Havns egen udlejning af bolværkspladser (på grund af krydssubsidiering med kunstig lav bolværksleje ved By & Havns egne bolværker og urimelig høj vandarealleje for alle vandarealer - også ud for private bolværk).
4. By & Havn anvender ulige vilkår for ydelser af samme værdi i strid med konkurrencelovens § 11, stk. 3, idet vandareallejen differentieres efter anvendelsesformål, hvor taksten for husbåde og erhvervslejere uden begrundelse er væsentlig højere end for fritidssejere, hvilket ikke afspejler dét vandareal, som disse optager, således som metroloven foreskriver, men

mere afspejler en usaglig vurdering af betalingsevne og betalingsvillighed for de forskellige anvendelser.

5. Der er ikke udsigt til, at By & Havn af egen drift vil sørge for, at vandareallejen finder et rimeligt niveau, som er balanceret i forhold til de gennemsnitlige udgifter, og det nuværende niveau for vandarealleje er udtryk for en regulatorisk fejl i metroloven, hvor der ikke i tilstrækkelig grad er tilsyn og kontrol med, at vandareallejens størrelse balancerer i forhold til udgifterne.

By & Havn kan have haft en fortjeneste ved de af By & Havns aktiviteter, som vedrører udlejning af vandarealer, som langt overstiger og ikke står i et bare rimeligt forhold til drifts- og investeringsudgifterne til denne erhvervsudøvelse. By & Havn kan derved have opnået en sådan fortjeneste, som ikke kan opnås på et konkurrencepræget marked, og som er udtryk for misbrug af dominerende stilling i strid med konkurrencelovens § 11.

By & Havn har potentielt begrænset konkurrencen fra private bolværksejeres udlejning af deres bolværk til erhvervsvirksomhed (fx restaurant, café eller kontor) eller til husbåde eller lignende ved, at By & Havn opkræver en vandarealleje, hvor prisen til vandarealet potentiel er eller kan være højere end den faktiske omkostning for By & Havn, og hvor den tilsvarende pris for bolværksleje inklusiv vandarealleje ved By & Havns egne bolværk potentielt kan afspejle en kunstig lav betaling i bolværksleje. Derved risikeres der en urimelig krydssubsidiering af By & Havns egne udgifter til vedligeholdelse og drift af egne bolværk. Denne krydssubsidiering udgøres dermed af den vandarealleje, som betales af brugerne af de private bolværk, hvorfra By & Havn opkræver vandarealleje.

By & Havn kan ved at opkræve en urimelig høj vandarealleje, som ikke afspejler de reelle ekstraomkostninger, som By & Havn har i forbindelse med varetagelsen af opgaven, potentielt opnå dén effekt, at bolværksejeren vælger ikke at anvende eget bolværk til fortøjning af både mv. Dette kunne være i den situation, hvor udgiften og administrationen af bolværksejerne anses for at overstige værdien af en egen udnyttelse af pladsen eller en udlejning af denne. Konsekvensen vil dermed være, at der sker en underudnyttelse af havnekapaciteten til skade for det almene udbud af kajpladser i havnen.

By & Havn anvender ulige beregningsprincipper for vandarealleje, som stiller lejere af vandareal til brug for husbåde samt erhverv ringere end lejere af vandareal til fritidsfartøjer. Denne prisdiskrimination er ikke sagligt begrundet og vurderes endvidere at være i strid med metrolovens § 25 om Københavns Havns adgang til at opkræve vandarealleje samt kan være i strid med konkurrencelovens § 11, stk. 3, om forbud mod anvendelse af ulige vilkår for ydelser af samme værdi.

Kammeradvokaten har for Trafikstyrelsen i 2019 foretaget en vurdering af grundlaget for opkrævning af vandarealleje, hvoraf det fremgår, at *"Det fremgår af Grundlovens § 43, at skat og afgifter ikke kan pålægges uden udtrykkelig lovhjemmel. Der kan således ikke opkræves en betaling i form af en skat eller en afgift med det formål at skaffe staten indtægter uden udtrykkelig lovhjemmel. § 25 i lov om Metroselskabet I/S og Arealudviklingsselskabet I/S må forstås som en udtrykkelig lovhjemmel til at opkræve arealleje, uden at der er krav om, at areallejen kun må dække Arealudviklingsselskabets udgifter forbundet med udlejen."*

Af Justitsministeriets vejledning om lov kvalitet, afsnit 2.7.3. Bestemmelser om skatter, afgifter og gebyrer, fremgår det, at:

*"Afgifter af skattemæssig karakter kan efter grundlovens § 43 kun fastsættes ved lov. Beløbet eller beregningsmåden og hvem, afgiftspligten påhviler, skal således fremgå af selve loven." samt om bestemmelsen i Grundlovens § 43, at "Bestemmelsen indeholder et delegationsforbud, således at reguleringen af skatter kun kan ske umiddelbart ved lov og altså ikke administrativt med hjemmel i lov."*

Såfremt vandarealleje således er en betaling for en eksklusiv brugsret med et fiskalt element skulle lov om Metroselskabet I/S og Arealudviklingsselskabet I/S eller finansloven, således indeholde en fastlæggelse af 1) beløbet for vandareallejen eller beregningsmåden og 2) hvem, afgiftspligten påhviler. Dette er imidlertid ikke tilfældet. Vandarealleje kan dermed ikke med den nuværende lovhjemmel kan være en afgift, som foreskrevet i Grundlovens § 43.

Det er endvidere bemærkelsesværdigt, at det fremgår af de generelle lovbemærkninger til metroloven, at havnedriften ikke i udgangspunktet skal give et overskud, idet:

*"Arealudviklingsselskabet I/S får desuden overført nogle forpligtelser fra henholdsvis Ørestadsselskabet I/S og Københavns Havn A/S, som isoleret set ikke bidrager til selskabets overskud. Bl.a. overtager selskabet de bolværker, der i dag tilhører Københavns Havn A/S, og dermed forpligtelsen til at vedligeholde disse. Selskabet har desuden en forpligtelse til at sørge for, at der kan foregå forskellige aktiviteter på og ved havnefronten udover den egentlige havnedrift, fx skabe mulighed for, at der fortsat kan være sejlkubber, roklubber, arbejde for bedre badevandskvalitet, skabe mulighed for fiskeri osv."*

Såfremt By & Havn alligevel har et overskud på havnedriften, som kan kanaliseres over i og anvendes indenfor de kommercielle aktiviteter, som By & Havn udfører, er der endvidere en risiko for, at dette kan udgøre ulovlig statsstøtte i strid med EU's statsstøtteregler. Overdragelsen af Holmens civile vandområde til By & Havn, hvor By & Havn opnår en årlig indtægt på cirka 2 mio. kr. uden nævneværdige eller dokumenterede udgifter – og uden at dette var været konkurrenceudsat med et udbud mv. - kan medvirke til at forøge denne risiko.

I Kammeradvokatens notat af 25. oktober 2019 fremgår det, at *"Det er endelig vores vurdering, at der ikke uden udtrykelig lovhjemmel i forbindelse med overdragelse af myndighedsområdet kan pålægges indehavere af husbåde mv. i Holmens søområde at betale arealleje eller gebyr."*

I et nyt notat fra Kammeradvokaten af 3. juni 2022 kommer Kammeradvokaten imidlertid frem til den modsatte konklusion, idet Kammeradvokaten skriver, at:

*"Kystdirektoratet har bedt om vores vurdering af, om By- og Havn I/S efter erhvervelse af Holmens søområde vil kunne opkræve vandarealleje i medfør af § 25 i lov om Metroselskabet I/S og Udviklingsselskabet By & Havn I/S, jf. lov nr. 551 af 6. juni 2007."*

*Et tilsvarende spørgsmål om opkrævning af gebyr eller arealleje efter overdragelse af myndighedsområdet er tidligere behandlet i vores notat af 25. oktober 2019 om visse retningslinjer for håndhævelse af kystbeskyttelsesloven."*

*Efter fornyet vurdering er det vores opfattelse, at hvis arealet inden for Holmens søområde overdrages til By & Havn I/S ved udstedelse af en ny bekendtgørelse efter § 25, stk. 1, i loven, vil der inden for området kunne opkræves en (fremadrettet) vandarealleje inden for søområdet. Vurderingen er med en mindre usikkerhed. Vi har lagt til grund, at By og Havn I/S vil administrere en opkrævning inden for rammerne af grundlovens § 43."*

AB Halvtolv finder, at spørgsmålet om, hvorvidt metroloven indeholder tilstrækkelig hjemmel til at opkræve vandarealeje for Holmens civile vandområder, og om det nuværende niveau for vandarealleje er i overensstemmelse med lovgivningen, fortjener en grundig og offentlig tilgængelig vurdering.

Med venlig hilsen og på vegne af bestyrelsen for andelsboligforeningen Halvtolv

Kevin Lund, formand

Anne Grete Holmsgaard, næstformand

**From:** Janni Rasmussen <jannr@mst.dk>  
**Sent:** 07-01-2025 08:16:36 (UTC +01)  
**To:** ts Info <info@trafikstyrelsen.dk>  
**Cc:** Jens Kristian Villadsen <jekv@trafikstyrelsen.dk>  
**Subject:** Høringssvar - Styrelsen for Grøn Arealomlægning og Vandmiljø - Høring over ny Bekendtgørelse om afgrænsning af Københavns Havns søområde (MST Id nr.: 11907473)

Til Trafikstyrelsen

Tak for jeres henvendelse vedr. Høring over ny Bekendtgørelse om afgrænsning af Københavns Havns søområde.

Efter modtagelse af jeres henvendelse, har denne været sendt i intern høring ved berørte enheder.

Disse enheder er nu vendt retur med bemærkningen om at Styrelsen for Grøn Arealomlægning og Vandmiljø ingen bemærkninger har til høringen om afgrænsning af Københavns Havns søområde.

Skulle der være nogle spørgsmål, er I velkommen til at kontakte undertegnede.

*OBS: Vi arbejder i øjeblikket på at få ændret til vores nye styrelsesnavn alle steder i vores kommunikation. Væsentlige dele af Landbrugsstyrelsen og Miljøstyrelsen er blevet til Styrelsen for Grøn Arealomlægning og Vandmiljø. Styrelsen hører under Ministeriet for Grøn Trepert.*

Venlig hilsen

**Janni Rasmussen**  
Enhedssekretær | Miljøvurdering og Plan  
| +45 40 45 18 60 | [jannr@mst.dk](mailto:jannr@mst.dk)

**Ministeriet for Grøn Trepert**  
Styrelsen for Grøn Arealomlægning og Vandmiljø | Tolderlundsvej 5 | 5000 Odense C | Tlf. +45 72 54 40 00 |  
[mst@mst.dk](mailto:mst@mst.dk) | [www.mst.dk](http://www.mst.dk)

[Sådan håndterer vi dine personoplysninger](#)

**From:** DEP Høringer <hoeringer@em.dk>  
**Sent:** 07-01-2025 08:50:42 (UTC +01)  
**To:** ts Info <info@trafikstyrelsen.dk>; Jens Kristian Villadsen <jekv@trafikstyrelsen.dk>  
**Subject:** FRIST 070125 EMs høringsvar til høring over ny Bekendtgørelse om afgrænsning af Københavns Havns søområde - TS j.nr. 2024-195532 (EM Id nr.: 953324)

Til Trafikstyrelsen

Erhvervsministeriet har modtaget følgende bemærkninger til den fremsendte høring: høring over ny Bekendtgørelse om afgrænsning af Københavns Havns søområde

KFST har bidraget til nedenstående del af ministeriets høringssvar:

#### Fra KFST

Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen har den 4. december 2024 modtaget Trafikstyrelsens høring over ny Bekendtgørelse om afgrænsning af Københavns Havns søområde.

Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen udgør sammen med Konkurrencerådet en uafhængig konkurrencemyndighed. De følgende høringsbemærkninger afgives udelukkende som konkurrencemyndighed.

På det foreliggende grundlag har Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen ingen bemærkninger til høringen.

Med venlig hilsen

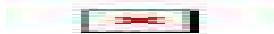
**Caroline Fynbo Carlsson**

Studentermedhjælper

Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen

Direkte +45 4171 5062

E-mail [cfc@kfst.dk](mailto:cfc@kfst.dk)



Carl Jacobsens Vej 35

2500 Valby

Tlf. +45 4171 5000

Det noteres, at høringen også er blevet sendt til følgende af Erhvervsministeriets styrelser: **ERST, SIK, KFST, PVS, NH, FTnet og SFS**

Med venlig hilsen



**ANJA SOFIA HANSEN (EM-DEP)**

Direktionssekretær

DEP Høringer



Slotsholmsgade 10-12  
1216 København K  
[anshan@em.dk](mailto:anshan@em.dk)  
Tlf. 33 92 33 50  
Mobil +45 91 33 70 25



EAN 5798000026001

---

Erhvervsministeriet er ansvarlig for behandlingen af de personoplysninger, vi modtager om dig. Du kan læse mere om, hvordan vi behandler dine personoplysninger på vores hjemmeside [em.dk/privatlivspolitik](https://em.dk/privatlivspolitik).

Erhvervsministeriet gør opmærksom på, at denne e-mail og eventuelle vedhæftede filer er fortrolige. Hvis du ikke er den tilsigtede modtager, 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.

---

**Fra:** Jens Kristian Villadsen <[jekv@trafikstyrelsen.dk](mailto:jekv@trafikstyrelsen.dk)>

**Sendt:** 3. december 2024 21:42

**Til:** 1-DEP Erhvervsministeriets officielle postkasse <[em@em.dk](mailto:em@em.dk)>; Kulturministeriet <[kum@kum.dk](mailto:kum@kum.dk)>; Fødevareministeriet <[fvm@fvm.dk](mailto:fvm@fvm.dk)>; Forsvarsministeriet <[fmn@fmn.dk](mailto:fmn@fmn.dk)>; FES <[fes@mil.dk](mailto:fes@mil.dk)>; GST - Geodatastyrelsens hovedpostkasse <[GST@gst.dk](mailto:GST@gst.dk)>; \$Kystdirektoratet (kdi) <[kdi@kyst.dk](mailto:kdi@kyst.dk)>; MST Miljøstyrelsens hovedpostkasse <[MST@MST.DK](mailto:MST@MST.DK)>; SLKS hovedpostkasse <[post@slks.dk](mailto:post@slks.dk)>; Søfartsstyrelsen Hovedpostkasse <[SFS@dma.dk](mailto:SFS@dma.dk)>; [fko@mil.dk](mailto:fko@mil.dk); Danske Regioner <[regioner@regioner.dk](mailto:regioner@regioner.dk)>; Kommunernes Landsforening <[KL@KL.DK](mailto:KL@KL.DK)>; [tmf@tmf.kk.dk](mailto:tmf@tmf.kk.dk); [info@energinet.dk](mailto:info@energinet.dk); [hofor@hofor.dk](mailto:hofor@hofor.dk); [m@m.dk](mailto:m@m.dk); [mail@refshaleoen.dk](mailto:mail@refshaleoen.dk); [info@byoghavn.dk](mailto:info@byoghavn.dk); Ørsted Hovedpostkasse <[info@orsted.com](mailto:info@orsted.com)>; Danmarks Naturfredningsforening <[dn@dn.dk](mailto:dn@dn.dk)>; Danske Havne og Foreningen for Danske Privathavne <[danskehavne@danskehavne.dk](mailto:danskehavne@danskehavne.dk)>; Dansk Erhverv (info) <[info@danskerhverv.dk](mailto:info@danskerhverv.dk)>; [dof@dof.dk](mailto:dof@dof.dk); [fr@friluftstraadet.dk](mailto:fr@friluftstraadet.dk)

**Emne:** Høring over ny Bekendtgørelse om afgrænsning af Københavns Havns søområde

Kære høringsparter

Jeg vedhæfter høring over ny Bekendtgørelse om afgrænsning af Københavns Havns søområde, der inddrager Holmens Civile vande i Københavns Havn.

Høringsfristen er **7. januar 2025**, og høringssvar kan sendes til [info@trafikstyrelsen.dk](mailto:info@trafikstyrelsen.dk), cc: [jekv@trafikstyrelsen.dk](mailto:jekv@trafikstyrelsen.dk).

Venlig hilsen

Jens Kristian Villadsen  
Chefkonsulent

**Trafikstyrelsen**  
**Danish Civil Aviation and Railway Authority**  
Carsten Niebuhrs Gade 43  
DK-1577 København V

Tlf.: +45 4178 0215  
Tlf.: +45 7221 8800  
[jekv@tbst.dk](mailto:jekv@tbst.dk)  
[www.tbst.dk](http://www.tbst.dk)

**From:** Lars Matzen <lhm@delinde.dk>  
**Sent:** 07-01-2025 14:54:40 (UTC +01)  
**To:** ts Info <info@trafikstyrelsen.dk>  
**Subject:** Deres j. nr.: 2024-195532 – Overdragelse af Holmens civile vandarealer til By & Havn

**[EKSTERN E-MAIL]** Denne e-mail er sendt fra en ekstern afsender.  
Vær opmærksom på, at den kan indeholde links og vedhæftede filer, som ikke er sikre.

På vegne af Byggeselskab Mogens de Linde A/S afgives hermed høringssvar i ovenstående sag.

Bekræftelse på modtagelse af nærværende imødeses.

Med venlig hilsen  
Lars Matzen

Jens Baggesens Vej 88F, 2.  
8200 Århus N  
T: 86 16 57 00  
M: 61 24 05 77



Byggeselskab  
Mogens de Linde



**Til Trafikstyrelsen**

Sendt pr. e-mail: info@trafikstyrelsen.dk

☒ Byggeselskab Mogens de Linde A/S  
CVR 35 87 26 55

**Hovedkontor**  
☐ Jens Baggesens Vej 88F, 2.  
8200 Århus N

**Afdeling København**  
Kuglegårdsvej 8  
1434 København K

delinde.dk  
86 16 57 00  
info@delinde.dk

Århus, den 7. januar 2025

**Vedr.: j. nr.: 2024-195532 – Overdragelse af Holmens civile vandarealer til By & Havn**

Med henvisning til Trafikstyrelsens høring om fastsættelse af ny bekendtgørelse om afgrænsning af Københavns Havn således, at Holmens civile vande inddrages i havnens søområde og dermed overdrages til By & Havns administration, fremsender Byggeselskab Mogens de Linde A/S (i det følgende benævnt BMdL) hermed sit høringssvar.

**1. Baggrund**

BMdL er et privat ejendomsselskab, som tilbage i foråret 1997 fik lov til at købe Quintus Bastion på Holmen (matr.nr. 601 og 622 Christianshavns Kvarter, København) fra forsvaret. Quintus Bastion er en del af det gamle befæstningsanlæg Christianshavns Vold og var i militæreje frem til vores overtagelse af området. BMdL har med stor respekt renoveret Quintus Bastion eksisterende bygninger og omdannet dem til moderne ejerlejlighedsboliger og erhverv. Som en del af BMdL's udvikling af området blev Bastionens lange bolværk i 2017 nænsomt renoveret til et større 2-cifret millionbeløb, så det fremstår flot og autentisk.

Udenomsarealerne på Quintus Bastion er i dag formelt ejet af Ejerforeningen Quintus Bastion, som blev oprettet i 2017 og omfatter 42 ejerboliger, 5 erhvervsboliger og et bolværk på cirka 700 meter ud til Søminegraven og Krudtløbet, hvor der i dag er 35 pladser til husbåde og enkelte pladser til lystbåde.

BMdL er medlem i Ejerforeningen Quintus Bastion og har i henhold til foreningens vedtægter eksklusiv brugsret til bolværket ved Quintus Bastion til bl.a. fortøjning af fritidsbåde og husbåde. I over 25 år har bolværket været anvendt til fortøjning af fritids- og husbåde under Kystdirektoratets administration.

**2. BMdL's bemærkninger til den påtænkte overdragelse af Holmens civile vandarealer til By & Havn**

BMdL finder det problematisk og kritisabelt, at høring om overdragelse af Holmens civile vandarealer sker på et ufyldstgørende og uklart grundlag, hvorved høringen reelt bliver illusorisk for de berørte parter.

Det står således særdeles uklart, hvilke konkrete konsekvenser overdragelsen til By & Havn vil have for de private bolværksejere og brugerne af de private bolværker.

Det eneste, der er blevet kommunikeret umisforståeligt klart fra By & Havn, er, at By & Havn med hjemmel i Metroloven (Lovbekendtgørelse 2023-03-16 nr. 291, om Metroselskabet I/S og Udviklingselskabet By & Havn I/S), fremadrettet vil opkræve en såkaldt vandarealleje for brugen af Holmens civile vandarealer.

En sådan opkrævning er en væsentlig forringelse og ændring af BMdL's rettigheder og råderet som udøvet de sidste 25 år og udgør et væsentligt indgreb i den private ejendomsret af ekspropriativ karakter.

På baggrund af det anførte, er det BMdL's opfattelse, at Trafikstyrelsen ikke kan fremme fastlæggelse af bekendtgørelsen, som overdrager Holmens civile vandarealer til By & Havn, idet høringsmaterialet er mangelfuldt og utilstrækkeligt, samt at overdragelsen i sig selv har ekspropriativ karakter og således ikke kan vedtages via en ændring af bekendtgørelsen.

BMdL appellerer til, at Trafikstyrelsen foretager en grundig belysning og vurdering af konsekvenserne ved overdragelse af Holmens civile vandarealer til By & Havn, således at høring om eventuel ændring af bekendtgørelsen kan ske på et fyldestgørende og oplyst grundlag.

I høringsfasen har BMdL været i dialog med andre berørte interessenter og BMdL kan på den baggrund fuldt ud tilslutte sig høringssvarene fra:

- a) Grundejerforeningen Holmens Gamle Bådeværft
- b) Andelsboligforeningen Halvtolv, og
- c) Foreningen Krudtløbet

Med venlig hilsen

**Byggeselskab Mogens de Linde A/S**

**From:** Nanna Folke Olsen <olsen@skibsbevaringsfonden.dk>  
**Sent:** 07-01-2025 15:48:01 (UTC +01)  
**To:** ts Info <info@trafikstyrelsen.dk>  
**Cc:** Jens Kristian Villadsen <jekv@trafikstyrelsen.dk>  
**Subject:** j.nr. 2024-195532

**[EKSTERN E-MAIL]** Denne e-mail er sendt fra en ekstern afsender.  
Vær opmærksom på, at den kan indeholde links og vedhæftede filer, som ikke er sikre.

På vegne af Skibsbevaringsfonden fremsendes hermed høringssvar vedr. Høring til fastsættelse af ny bekendtgørelse om afgrænsning af Københavns Havn således, at Holmens civile vande inddrages i havnens søområde og dermed overdrages til By & Havns administration.

Med venlig hilsen

**Nanna Folke Olsen**  
Projektrådgiver

**SKIBSBEVARINGSFONDEN**  
Sundvej 9, 2.  
8700 Horsens  
M: +45 2080 9518  
[www.skibsbevaringsfonden.dk](http://www.skibsbevaringsfonden.dk)





## SKIBSBEVARINGSFONDEN

Sundvej 9, 8700 Horsens

Tlf. 7565 9919

Direkte: 2081 1646

@skibsbevaringsfonden.dk

www.skibsbevaringsfonden.dk

Horsens, 06/01-2025

### Att. Trafikstyrelsen

#### Vedr. j.nr. 2024-195532

Trafikstyrelsen har udsendt ny bekendtgørelse vedrørende afgrænsning af Københavns Havn således, at Holmens civile vande inddrages i havnens søområde og dermed overdrages til By & Havns administration.

Skibsbevaringsfonden har følgende kommentarer:

Skibsbevaringsfonden har igennem de seneste år haft en løbende dialog med skibsejere, Københavns Kommune samt By & Havn, med henblik på at bidrage til at skabe de bedste rammer for den sejlede kulturarv.

Skibsbevaringsfonden har fokus på bevarelse af den sejlede kulturarv. København spiller en vigtig rolle i den maritime kulturhistorie, og det er derfor naturligt, at dele af den sejlede kulturarv er hjemhørende i København.

I forbindelse med overdragelse af vandarealerne til By & Havn, er det vigtigt at sikre de bevaringsværdige fartøjers mulighed for fortsat at kunne benytte Københavns havn som hjemhavn.

Det er omkostningstungt at drive og vedligeholde ældre fartøjer, og fonden ser derfor med bekymring på en eventuel markant stigning af omkostningerne til arealleje i forbindelse med overdragelsen.

Det er fondens håb, at den endelige løsning for administration af vandarealerne bliver af en sådan beskaffenhed, at det fortsat er muligt, at den sejlede kulturarv kan være en del af Københavns havn, til glæde for befolkningen og turismen.

Med venlig hilsen

Sven Irgens-Møller  
Forperson

**From:** EJERFORENINGEN QUINTUS BASTION <quintus.bastion@gmail.com>  
**Sent:** 07-01-2025 21:12:18 (UTC +01)  
**To:** ts Info <info@trafikstyrelsen.dk>  
**Cc:** Jens Kristian Villadsen <jekv@trafikstyrelsen.dk>  
**Subject:** Høringssvar fra EF Quintus Bastion vedr.: journalnr.: 2024-195532 – Overdragelse af Holmens Civile vandområde til By & Havn

**[EKSTERN E-MAIL]** Denne e-mail er sendt fra en ekstern afsender.  
Vær opmærksom på, at den kan indeholde links og vedhæftede filer, som ikke er sikre.

Til Trafikstyrelsen

Med henvisning til Trafikstyrelsens høring om fastsættelse af ny bekendtgørelse om afgrænsning af Københavns Havn således, at Holmens civile vande inddrages i havnens søområde og dermed overdrages til By & Havns administration, fremsender Ejerforeningen Quintus Bastion hermed sit høringssvar på vegne af ejerforeningen og dens medlemmer.

Ejerforeningen Quintus Bastion er en ejerforeningen og ejerforeningens område omfatter ejendommen [matr.nr.](#) 601 og 622 Christianshavns Kvarter, København.

Ejerforeningen Quintus Bastion er opført i 2017 og omfatter 42 ejerboliger, 5 erhvervsboliger og et bolværk på cirka 700 meter ud til Søminegraven og Krudtløbet, hvor der er 35 pladser til husbåde og enkelte pladser til lystbåde. Ejerforeningen Quintus Bastions bolværk ligger ud til Holmens Civile vandområde og vil dermed være omfattet af bekendtgørelsen. Både vandarealet ud for Ejerforeningen Quintus Bastions bolværk og selve bolværket vil derfor med ændringen blive underlagt By & Havns administration.

Vi er grundlæggende imod den planlagte overdragelse af administrationen af Holmens Civile vandområde fra Kystdirektoratet til By & Havn.

Ejerforeningen Quintus Bastion vil samtidig gerne fremføre en undring og kritik af, at hverken Ejerforeningen Quintus Bastion, vores enkelte medlemmer eller Grundejerforeningen Holmen (som repræsenterer alle grundejere på Holmen) er blevet orienteret eller indkaldt til de i høringsbrevet påståede møder eller inddraget i en proces omkring overdragelsens konsekvenser for vores område.

I høringsfasen har Ejerforeningen Quintus Bastion været i dialog med andre berørte interessenter og vi kan på den baggrund fuldt ud tilslutte sig høringssvarene fra:

- a) Grundejerforeningen Holmens Gamle Bådeværft
- b) Andelsboligforeningen Halvtolv,
- c) Byggeselskab Mogens de Linde A/S
- d) Foreningen Krudtløbet

Bekræftelse på modtagelse imødeses.

Med venlig hilsen

Bestyrelsen på vegne af medlemmerne af Ejerforeningen Quintus Bastion

--

**Bestyrelsen**

EJERFORENINGEN QUINTUS BASTION

[Quintus.bastion@gmail.com](mailto:Quintus.bastion@gmail.com)



**From:** Ulrik Bing <ulrik@kontikibar.dk>  
**Sent:** 07-01-2025 20:42:23 (UTC +01)  
**To:** ts Info <info@trafikstyrelsen.dk>  
**Cc:** Jens Kristian Villadsen <jekv@trafikstyrelsen.dk>  
**Subject:** Journaler. 2024-195532

**[EKSTERN E-MAIL]** Denne e-mail er sendt fra en ekstern afsender.  
Vær opmærksom på, at den kan indeholde links og vedhæftede filer, som ikke er sikre.

## **Overdragelse af Holmens Civile vandområde til By & Havn.**

Til rette vedkommende.

Mit skriv er egentlig meget venligsindet og jeg er generelt til maritime tiltag i Københavns Havn og har været det i 25 år. Vi prøvede med den Blå Plan som jeg i den spæde start sad med i. Jeg har gennem 24 år været med til at starte lige fra Kontikibar, færger Ellen, Halvandet, Jubii Strandbar, Sandkassen og et hav af andre projekter med husbåde og bevaringsværdige skibe, restauranter og caféer. Jeg driver og ejer stadig Kontikibar og den bevaringsværdige danske færge Ellen Søby fra 1933. Den er liggende ved Kulturministeriets/Arkitektskolens kajstykke. Min frygt går på at lejen af det flygtige vand som flyder forbi os i kanalen og som vi ligger i med færgen, bliver så omkostningstungt, at vi må flytte. Det koster spidsen af en færge, at holde hende synet og sødygtig og det foregår desværre for egne midler. Vores Bådelaug består af andre gamle sejlene skibe og alle kæmper med økonomien. Jeg rækker en hånd ud for den danske kulturarv og især den sødygtige af slagsen fortsat kan og skal pynte vores smukke havn, til gavn for os københavnere, de 5000 studerende på Holmen og for den ø-nation vi altid har været.

KH

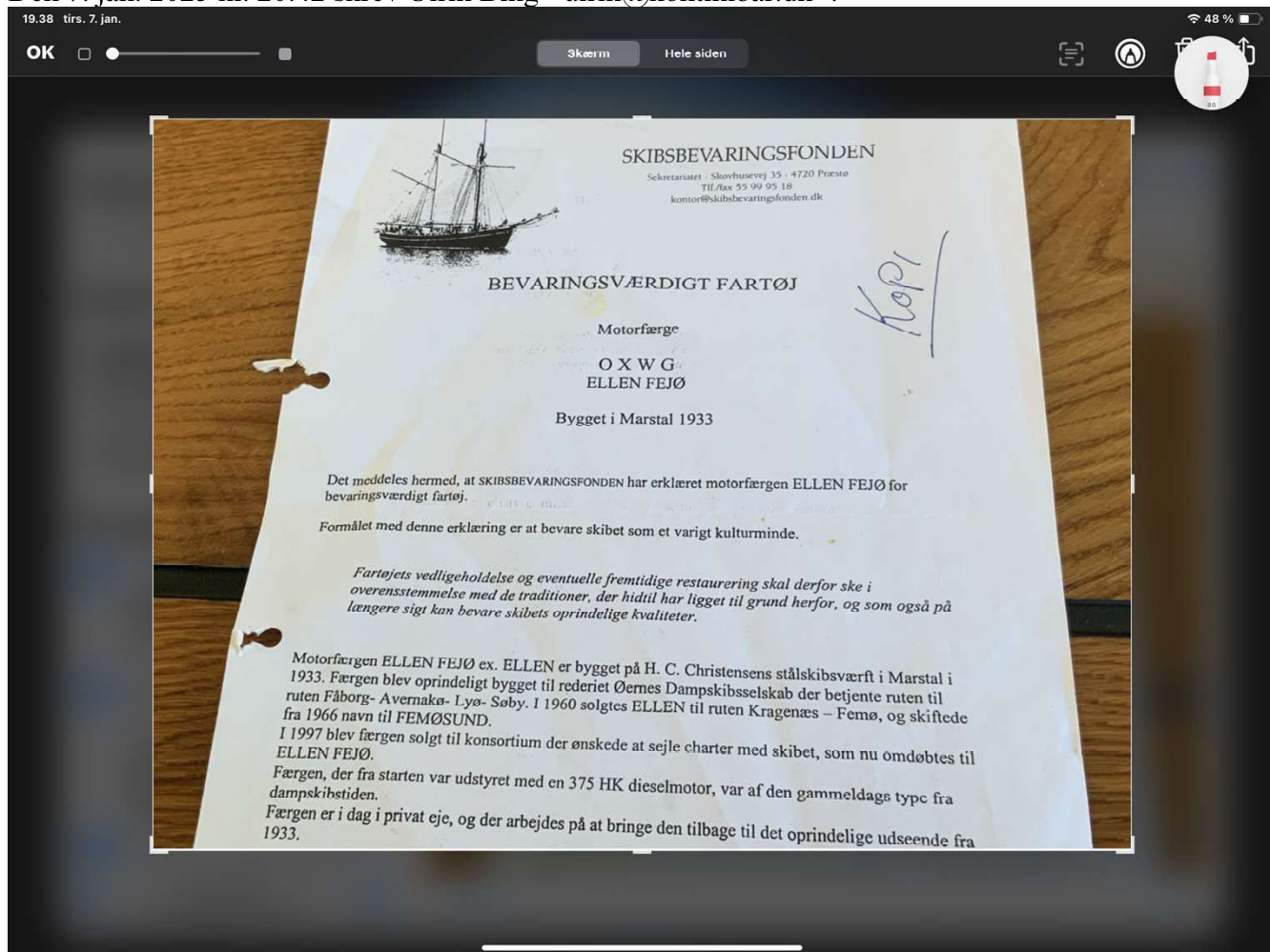
Ulrik Bing og de stribede matroser

**From:** Ulrik Bing <ulrik@kontikibar.dk>  
**Sent:** 07-01-2025 20:53:28 (UTC +01)  
**To:** ts Info <info@trafikstyrelsen.dk>  
**Cc:** Jens Kristian Villadsen <jekv@trafikstyrelsen.dk>  
**Subject:** Re: Journaler. 2024-195532

**[EKSTERN E-MAIL]** Denne e-mail er sendt fra en ekstern afsender.  
Vær opmærksom på, at den kan indeholde links og vedhæftede filer, som ikke er sikre.

Beklager ulejligheden med nu med vedhæftning fra Skibsbevaringsfonden. Vh. Ulrik

Den 7. jan. 2025 kl. 20.42 skrev Ulrik Bing <ulrik@kontikibar.dk>:



## Overdragelse af Holmens Civile vandområde til By & Havn.

Til rette vedkommende.

Mit skriv er egentlig meget venligsindet og jeg er generelt til maritime tiltag i Københavns Havn og har været det i 25 år. Vi prøvede med den Blå Plan som jeg i den spæde start sad med i.

Jeg har gennem 24 år været med til at starte lige fra Kontikibar, færgen Ellen, Halvandet, Jubii Strandbar, Sandkassen og et hav af andre projekter med husbåde og bevaringsværdige skibe, restauranter og caféer. Jeg driver og ejer stadig Kontikibar og den bevaringsværdige danske færge Ellen Søby fra 1933. Den er liggende ved Kulturministeriets/Arkitektskolens kajstykke. Min frygt går på at lejen af det flygtige vand som flyder forbi os i kanalen og som vi ligger i med færgen, bliver så omkostningstungt, at vi må flytte. Det koster spidsen af en færge, at holde hende synet og sødygtig og det foregår desværre for egne midler. Vores Bådelaug består af andre gamle sejlene skibe og alle kæmper med økonomien. Jeg rækker en hånd ud for den danske kulturarv og især den sødygtige af slagsen fortsat kan og skal pynte vores smukke havn, til gavn for os københavnere, de 5000 studerende på Holmen og for den ø-nation vi altid har været.

KH

Ulrik Bing og de stribede matroser

**From:** Morten Milthers <morten@milthers.dk>  
**Sent:** 05-01-2025 23:16:32 (UTC +01)  
**To:** ts Info <info@trafikstyrelsen.dk>  
**Cc:** Jens Kristian Villadsen <jekv@trafikstyrelsen.dk>  
**Subject:** By&Havn og vandarealleje

---

[EKSTERN E-MAIL] Denne e-mail er sendt fra en ekstern afsender.  
Vær opmærksom på, at den kan indeholde links og vedhæftede filer, som ikke er sikre.

---

Jeg har restaureret den gamle Ostebaad der siden 1928 har haft kajplads i Københavns Havn.  
Skibet er nu forhalet til Nyhavn i forventning om den kommende prisstigning hvis B&H overtager de civile vandarealer på Holmen.

Vi er mange bådejere der i snart mange år har kæmpet mod B&H's ønske om at overtage de civile vandarealer på Holmen.

Det er lykkedes os at stoppe B&H's overtagelse i et par år, men nu trues vi igen.

Vi betragter By&Havn som en offentlig myndighed, de skal derfor opkræve i forhold til deres konkrete udgifter.

Kyst Direktoratet erklærede på et møde tidligere, at de ikke har haft eller har nogen særlige udgifter ved deres administration af de civile vandarealer på Holmen.

Det skal også fastslåes at alle skibe i det nævnte område og i resten af B&H's område betaler kajleje til ejerne af kajerne og at samme ejere har vedligeholdspligten og udgifterne til samme, B&H yder intet til vedligehold, vand&strøm forsyning eller håndtering af affald.

B&H har i følge Metroloven ret til at opkræve vandarealleje, det bør forstås som en vandarealleje der er ens for alle brugere af havnen og ikke som B&H opkræver, hvor husbåde skal betale for minimum 150m<sup>2</sup> ( der er kun ganske få husbåde der er på den størrelse) og erhvervsskibe og restaurationsskibe skal betale meget høje rater.

Hvis B&H for magt som de har agt ender havnen snart som et tomt hul i vandet, uden lystbåde, gamle sejlskibe, husbåde (kun de rigeste vil kunne betale de exorbitante beløb) og sejlene charter skibe.

At B&H opkræver etageareal leje og til mange forskellige satser er der ikke lovhjemmel for!  
Endvidere påberåber B&H sig at der skal være ens vilkår for alle brugere af havnen men virkeligheden er at det er meget vilkårligt hvad diverse fartøjer rundt omkring i havnen bliver afkrævet.  
Vi har søgt om agtindsigt om dette emne uden held, det vil B&H ikke levere...

Vi ønsker alle en levende havn med mange forskellige fartøjer, B&H ønsker tilsyneladende kun kajakker, padleboards og Goboats.

Vi er mange der kæmper for at have en levende havn, B&H tænker kun politisk og administrativt uden en reel forståelse for at bevare den maritime kulturarv.

B&H har på trods af mange udmeldinger om at ville skabe bedre vilkår for husbåde og de sejlene skibe endnu ikke skabt noget, ud over planer om flere broer der vil gøre vores gamle havn endnu mere utilgængelig.

Jeg håber at der nogen kompetente og beslutningsdygtige mennesker der kan se meningen med at Københavns Havn skal vedblive med at være en havn, altså en levende havn fyldt med skibe, til glæde for os alle!

Kind regards  
Morten Milthers

Morten Milthers Consult ApS  
20995977