



Cover

Til BR

Debatindlæg vedr. husbåde, kulturarv og By & Havns strategi mv.

Resumé

Martin Ersted, en borger på en husbåd beliggende i Holmens civile vandarealer, som er overdraget fra Kystdirektoratet til Udviklingsselskabet By & Havn I/S pr. 1. maj 2025, har den 11. august 2025 sendt et debatindlæg (side 3-7) til Københavns Kommune, som er i fremlæggermappen den 28. august 2025.

Debatindlægget har været forelagt By & Havn til bemærkning.

Efterfølgende har borgeren af flere omgange tilsendt Københavns Kommune yderligere materiale, primært bestående af Foreningens Krudtløbets høringssvar til Trafikstyrelsen vedr. ændring af bekendtgørelse om afgrænsning af Københavns Havns søområde, samt forslag om at udpege Holmens civile vandområde til Maritim Kulturarvszone.

Det supplerende materiale giver ikke anledning til særskilte bemærkninger.

Det samlede materiale er i fremlæggermappen til Borgerrepræsentationens møde 28. august 2025.

Sagsfremstilling

Økonomiforvaltningen og By & Havn bemærker følgende til debatindlægget (side 3-7):

- Af By & Havn-lovens bestemmelser fremgår bl.a., at By & Havn har ret til inden for Københavns Havns søområde at drive havnevirk-somhed og opkræve vandareal-leje, jf. § 15 og § 25, stk. 2. I lovbe-mærkningerne By & Havn-loven fremgår, at retten til at udnytte hav-nen forretningsmæssigt er en videreførelse af en allerede gældende ordning fra det daværende Københavns Havn A/S.
- Det fremgår videre, at vandarealleje er en betaling for en ret til at benytte et bestemt vandareal, fx ud for en bestemt kajplads, at vandareallejen ikke omfatter leje for at lægge til ved det bagvedlig-gende bolværk, og at opkrævning herfor sker særskilt af den pågæl-dende bolværksejer. Yderligere fremgår, at vandarealleje er en modydelse for havnens afståelse af rådigheden til et areal i havnen, samt betaling for benyttelsen af havnens faciliteter, hvortil havnen afholder betydelige udgifter.

28-08-2025

Sagsnummer i F2
2025 - 16695

Dokumentnummer i F2
8764601

Sagsnummer eDoc
2025-0256320

Sagsbehandler
Allan Nicolas Jørgensen

- Forretningsområdet er drevet som en del af udlejningsforretningen og drives på et kommercielt grundlag på linje med f.eks. udlejningen af ejendomme og landarealer. Dette er i overensstemmelse med By & Havns lovgrundlag, hvori det hedder at selskabet skal drives på et forretningsmæssigt grundlag. Der er således ikke tale om en "hvile-i-selv" forretning.
- Det anføres i henvendelsen, at By & Havns indtægter fra vandarealleje er 107 mio. kr. årligt. (side 4 øverst). Det skal hertil bemærkes, at By & Havns indtægt fra vandarealer er knap ca. 23 mio. kr. i 2024 (eksklusiv CMP, DFDS, Lynetteholm og øvrige). Heraf er ca. 2,7 mio. kr. knyttet til husbåde.
- Det anføres i henvendelsen, at der historisk ikke har været driftsudgifter for Kystdirektoratet for Holmens Civile Vandarealer (side 4 øverst). Det skal hertil bemærkes, at Miljøministeriet og Københavns Kommune i en periode fra 2019 afholdt udgifter på ca. 23 mio. kr. til oprydning i området (Fredens Havn).
- Det anføres i henvendelsen, at beboerne ikke er blevet hørt (side 4 øverst). Det skal hertil bemærkes, at Trafikstyrelsen har haft den bekendtgørelsen, som overdrager administrationen af Holmens Civile Vandarealer til By & Havn, i offentlig høring i perioden fra den 3. december 2024 til den 7. januar 2025. Der har også været inviteret til møder for de berørte bådere om sagen.
- Det anføres i henvendelsen at det kun er "i København at By & Havn – takket være metroloven – at By & Havn overhovedet har beføjelser til at opkræve penge for vandet og at By & Havn har "dumpet" priserne på kajleje". Det bemærkes, at der opkræves tilsvarende forskellige former for afgifter eller lejebeløb i andre danske havne, hvor det dog ikke er lovmæssigt bestemt, men aftaleretsligt reguleret. Det skal hertil bemærkes, at der ikke noget usædvanligt i, at bådere betaler både vandarealleje til By & Havn og leje til bolværksejeren.
- Det anføres i henvendelsen, at By og Havn er en "selvejende virksomhed" (side 5 midt for). Det skal hertil bemærkes, at By & Havn er et interessentskab ejet af Københavns Kommune (95 pct) og staten (5 pct). By & Havn er oprettet og drives på baggrund af det lovgrundlag, som Folketinget har vedtaget. Heraf fremgår det bl.a. at selskabet skal drives på et forretningsmæssigt grundlag.

Bilag

Borgerhenvendelse fra Martin Ersted vedr. husbåde, kulturarv og By & Havns strategi – debatindlæg mv. (samlet).

Emne: Husbåde, kulturarv og By & Havn – et demokratisk og økonomisk problem for København

Vedhæftede filer: debatindlæg Husbåde, kulturarv og By & Havn – et demokratisk og økonomisk problem for København.pdf

Kære medlemmer af Borgerrepræsentationen

Jeg skriver som mangeårig beboer på en historisk husbåd i Københavns havn.

Med dette indlæg ønsker jeg at belyse, hvordan By & Havns nuværende praksis for vandarealleje ikke blot rammer beboere hårdt økonomisk, men også truer havnens levende kulturarv og forstærker et allerede alvorligt demokratisk underskud.

Sagen handler ikke om at undgå at bidrage til fællesskabet, men om proportioner, gennemsigtighed og om, hvilken type havn vi ønsker for fremtidens København.

Jeg håber, I vil læse teksten med åbenhed, og overveje hvordan politiske beslutninger kan være med til at sikre, at vores havn forbliver et mangfoldigt og historisk byrum – frem for en ensrettet profitzone.

Jeg, og repræsentanter for boligforeninger mv, stiller også gerne op til et møde og uddyber nærmere.

Med venlig hilsen
Martin Ersted

Fra: Fællespostkasse Borgerrepræsentationens Sekretariat
Emne: SV: Husbåde, kulturarv og By & Havn – et demokratisk og økonomisk problem for København (1695003)

Og en ekstra kommentar, der gerne også skulle med i min henvendelse, hvis muligt.

Vi har som husbådsejere - både historisk og for nuværende - ingen rettigheder på lige fod som lejelovgivningen etc. Vi står reelt overfor en kajudlejer med 6 mdrs opsigelse - og nu oveni også overfor By & Havn og en forhøjelse af vores nuværende husleje, når By&Havns monopol på vandarealafgifter lægges oveni.

Det er en voldsom stigning fra den ene dag til den anden. Og hele den side, er der ikke lavet nogle former for inddragende konsekvensanalyser på. Vi snakker børnefamilier, som min egen, der nu kigger ind i huslejestigninger på 30-50 procent - fra den ene dag til den anden. Altså på ingen måde noget der ligner de retningslinier man ellers finder i lejelovgivningen eller nettoprisindex. Dette er ret voldsomt.

mgh

MARTIN ERSTED

Gratister i havnen? Nej – sandheden om husbåde, kulturarv og By & Havns strategi

Af Martin Ersted, beboer på en historisk husbåd – en stenfisker bygget i Königsberg i 1927, der gennem sit arbejdsliv har været med til både at føre elkabler under Københavns Havn mellem det gamle Bornholmerfærgeleje ved Kvæsthusbroen og Papirøen, udføre entreprenørarbejde ved Lynetten samt sikre Farøbroen. Jeg har selv boet på båden i Københavns havn i næsten 20 år.

I en artikel fra juni måned i Københavnerliv – “*Slut med gratister i havnen – husbådsejere får massiv prisstigning*” – fremstilles det, som om folk, der bor på husbåd i Københavns havn, har levet gratis og uretfærdigt uden at bidrage til byens økonomi. Artiklen bygger på udtalelser fra By & Havn og gentager uden modspil deres fortælling om “gratister” og behovet for “normalisering” (<https://kobenhavnliv.dk/byudvikling/slut-med-gratister-i-havnen-husbaads-ejere-faar-massiv-prisstigning>).

Men den retorik er ikke begrænset til denne ene artikel. Tværtimod går den igen i flere medier, interviews og pressemeddelelser fra By & Havn. Det skaber et forsimplet billede, som desværre har bidt sig fast – og som helt overser både de historiske, økonomiske og kulturelle realiteter.

En strategisk, men misvisende fortælling

Begrebet *gratister* er et velvalgt ord (fra By & Havns kommunikationsafdeling?). Det appellerer til retfærdighedsfølelsen hos de mange københavnere, der betaler høje huslejer – og skaber automatisk sympati for opkrævninger og “normalisering”.

Men det er også en stærkt misvisende og stigmatiserende fremstilling.

For vi betaler allerede. Og det er ikke småbeløb.

Fakta fra hverdagen på en husbåd

I de snart 20 år jeg har boet i havnen, har vi betalt:

- **Kajleje** til vores udlejer, der betaler grundskyld, vedligeholder adgangsforhold og kaj, etablerer strøm- og kloaktilslutning og lever op til krav fra fredningsmyndigheder.
- **Forsikringer, tekniske krav, vedligehold** og afgifter til Søfartsstyrelsen.
- **Lovpligtige syn og husbådsattester**, som ofte kræver omfattende værftsophold. Vores sidste løb op i en halv million kroner.
- Udgifter i forbindelse med en igangværende normaliseringsproces i form af lovpligtig byggegodkendelser gennem Københavns Kommune.

Vores familie – far, mor og to børn – sidder med boligudgifter på omkring 25.000 kr. om måneden. Ikke ligefrem et billede på gratist-tilværelsen. Når By & Havn nu lægger yderligere 4.000 kr. oveni for “vandareal”, er det ikke en rimelig afvejning – det er en økonomisk belastning, der reelt risikerer at presse os ud.

Og det er vigtigt at slå fast: I alle år op til nu har Kystdirektoratet stået for administrationen af vandarealerne, uden at have driftsudgifter – fordi alle praktiske forhold er dækket af os selv eller

kajudlejer. Det har fungeret. Indtil By & Havn nu overtager og bruger deres særlovgivning – Metroloven – til at skabe en ny indtægtskilde.

By & Havn får mere end 107 millioner årligt som indtægt på vandarealleje. De kan og vil ikke dokumentere, hvad de reelt har af udgifter. Her må jeg igen slå fast, at der historisk set ikke har været driftsudgifter for Kystdirektoratet for Holmens civile vande.

En lukket forvaltningsproces uden reelle svar

Når vi i den lange proces omkring overdragelsen af vandarealsadministrationen fra Kystdirektoratet til By & Havn har påpeget de mange problematikker, er vi blevet mødt af larmende tavshed fra politisk hold.

Forvaltningsprocessen har været mangelfuld, og vi beboere er ikke blevet hørt. Der er ikke lavet reelle konsekvensanalyser – og det ligner mere en skjult beskatning end en retfærdig betaling for drift.

Når vi påpeger, at vi allerede betaler skat, mødes vi med modargumentet, at husbåde har et større aftryk i havnen, f.eks. ift. affaldshåndtering og kloaktilslutning. Det er på sin vis korrekt, der hvor kajen ejes af By & Havn – men det glemmes, at vi allerede betaler for netop dette gennem vores kajleje, hvor vores private udlejer igen betaler ejendomsskat og driftsbidrag.

Vi belaster heller ikke vandet mere end eksempelvis lystsejlere, kajakroere eller badegæster. Faktisk mindre, fordi vi ikke sejler rundt.

En takstmodel uden logik – men med monopolmagt

By & Havns takstmodel er baseret på antal boligkvadratmeter – og forskelsbehandler ud fra, om man bor på en båd, driver virksomhed eller ejer en lystsejler. To både af samme størrelse – som optager samme vandareal – kan ende med at betale vidt forskellige takster afhængig af brug.

Et ofte gentaget argument fra By & Havn er: *“I skal betale som alle andre.”* Men realiteten er, at betalingerne varierer enormt alt efter, om man ligger i Sydhavnen eller Nordhavn. Og det er værd at huske, at det er By & Havn selv, der har fastsat disse afgifter.

Når man spørger, hvordan de er kommet frem til beløbene, lyder svaret: *“Det er en vurdering, vi har taget.”* På hvilket grundlag? Det kan der ikke gives svar på.

Foreslår man, at de med deres monopolstilling kunne foretage en revurdering, mødes man af tavshed – eller argumentet, at det er en “markedsvurdering”. Men hvad er det for et marked? Der findes intet sammenligneligt marked, fordi det kun er i København – takket være Metroloven – at By & Havn overhovedet har beføjelse til at opkræve penge for vandet.

Så hvad bliver det næste – en afgift på luften?

Samtidig har By & Havn flere steder, hvor de både ejer kajen og administrerer vandet, **dumpet priserne på kajlejen**, men **beholdt en høj vandarealleje**. Det skaber en **konkurrenceforvridning**, som **presser private kajudlejere** – og det sker helt uden mulighed for demokratisk indgriben. Det er et massivt forvaltningsproblem.

Maritim kulturarv vs. profit

Når By & Havn bliver spurgt direkte, om de prioriterer maritim kulturarv eller indtjening, er svaret: **indtjening**. Det siger alt om balancen i det regime, vi er underlagt.

Fartøjerne i havnen er ikke luksuslegetøj. Mange er bevaringsværdige eller registreret i Dansk Historisk Skibsregister under Skibsbevaringsfonden (<https://skibsbevaringsfonden.dk/dhs/#>). De er levende kulturhistorie, som ejerne selv betaler for at vedligeholde. Netop disse skibe og miljøer har gjort bydele som Christianshavn attraktive. Flere steder – herunder vores område ved Søminegraven og Refshaleøen – er nævnt i internationale medier som blandt verdens mest interessante bydele (bl.a. New York Times: <https://www.nytimes.com/2019/03/29/travel/copenhagen-refshaleoen.html>).

Ikke på grund af masterplaner og murstensmonotoni, men fordi her er liv, sjæl og historie – noget vi, der har boet her i årtier, har været med til at skabe.

Vi taler dagligt med nysgerrige turister fra ind- og udland, der vil vide mere om bådenes og områdets historie, og som netop sætter pris på, at området **ikke** er “normaliseret”.

Et massivt demokratisk underskud

Det er et grundlæggende demokratisk problem, at vi som borgere i By & Havn-administrerede områder ikke har nogen reel indflydelse på beslutningerne.

Vi har historisk rakt ud til lokalpolitikere, Teknik- og Miljøborgmesteren, Overborgmesteren – listen er lang. Svaret er det samme: *“Vi kan ikke gøre noget, for By & Havn er en selvejende virksomhed.”*

By & Havn kan skifte kasket mellem myndighed og virksomhed, som det passer dem. Det burde vække stor politisk bekymring. Men i stedet tør ingen røre ved konstruktionen, selvom det er politikerne selv, der har skabt den.

Samtidig accepterer alt for mange medier denne virkelighed uden modspil.

Når Anne Skovbro, direktør i By & Havn, udtaler, at *“vi arbejder for flere husbådspladser”* (<https://www.tv2kosmopol.dk/koebenhavn/flere-husbaade-paa-vej-by-havn-peg-er-paa-fem-konkrete-steder>), bliver det trykt som overskrift. Men skrabes man lidt i overfladen, viser det sig, at størstedelen af de udpegede steder reelt ikke kan bruges.

Det er endnu en flot vision uden realitet.

Virkeligheden er, at meget få borgere under dette regime har positive ting at sige om By & Havn. Og det handler ikke kun om husbåde – det handler om hele havnens udvikling.

Gratister?

Ja, vi bor virkelig skønt og unikt. Vi er privilegerede.

Men det har krævet blod, sved og tårer. Igennem de snart 20 år jeg har boet på Holmen – og gennem de snart 30 år andre har boet her – har vi sammen med udlejer, grundejer, fredningsmyndigheder,

Refshaleøen og lokale erhvervsdrivende vedligeholdet og opbygget et ekstremt attraktivt miljø - og brugt mange hundrede tusinde kroner på vedligehold.

By & Havns argument for, at folk nu skal betale 4.000 kr. ekstra oven i deres i forvejen store boligudgifter, er ofte: *“I kan jo bare sælge jeres båd”* eller *“Jeres båd er rigtig meget værd”*. Men vi har ikke boet her for at sælge. Vi bor her, fordi vi vil blive. Være en del af det lokalområde, vi har bidraget til i årevis. Et område, hvor vores børn går i skole og fritidsinstitution. Det er vores hjem.

Vi har på ingen måde investeret i vores husbåd som et spekulationsobjekt. Tværtimod er det ikke en god forretning at bo på husbåd. Men vi bliver, fordi området har en særegen smuk og historisk værdi – et åndehul af de helt fantastiske i Københavns Havn.

Og man skal huske: Det er på ingen måde By & Havns fortjeneste. Det attraktive åndehul er skabt af alle mulige andre – især beboere, der har lagt uanede kræfter og ikke mindst økonomi i vedligehold.

Nu kommer By & Havn ind fra sidelinjen og vil skumme fløden. Underlægge det deres regime i “normaliseringens” navn.

Så kære By & Havn: Hvis der endelig skal tales om gratister, er jeres tilgang netop et billede på dette – at skumme fløden af andres hårde arbejde og investeringer gennem mange år. Det er uforskammet og respektløst at komme med sådanne postuleringer.

Nye toner?

Måske vi kan håbe, at den mangeårige kritik af By & Havns model begynder at få genlyd – også langs de mange mennesketomme betonkajstykker og parkeringskældre i Københavns Havn.

Flere lokalpolitikere har gentagne gange forsøgt at gøre op med By & Havns metoder. I 2021 beskrev bl.a. kandidat til Borgerrepræsentationen i København for Radikale Venstre, Emil Sloth Andersen, hvorledes Københavns byudviklingsregime har spillet fallit:

“Københavns byudviklingsmodel er gået totalt i stykker. Byen sitrer af uretfærdighed. Social uretfærdighed, retmæssig uretfærdighed og en uretfærdighedsfølelse over, at naturlovgivningen knægtes.”

(<https://byrummonitor.dk/Debat/art8397436/K%C3%B8benhavns-byudviklingsregime-har-spillet-fallit-og-kun-et-opg%C3%B8r-med-By-Havn-kan-%C3%A6ndre-det>)

Politisk modstand – og et lille gennembrud

Senest i april 2025 stillede Radikale Venstre et medlemsforslag i Borgerrepræsentationen (<https://www.kk.dk/dagsordener-og-referater/Borgerrepr%C3%A6sentationen/m%C3%B8de-30042025/referat/punkt-28>), som blev vedtaget med 28 stemmer imod 22. Enhedslisten, SF, Radikale Venstre og Alternativet stemte for.

Medlemsforslaget indebærer:

1. **Større politisk styring af byudviklingen** – herunder toårige udviklingsplaner.
2. **Mulighed for By & Havn** til at deltage i lokale byudviklingsprojekter i den eksisterende by.

3. Afsøgning af hjemtagning af myndighedsopgaver fra By & Havn til kommunen.

Der er nu et politisk flertal, der tør røre ved By & Havn-modellen. Om det kan ændre kursen, er stadig usikkert.

Dialog

Som en del af et mangeårigt arbejde og dialog med myndigheder, kommune og By & Havn, har vi beboere, beboerforeninger og husbådsforeninger sendt et forslag om oprettelsen af **maritime kulturarvszoner** – inspireret af bl.a. Stockholm Havn A/B.

Zonerne skal sikre havnens historiske skibe, de få stadig uberørte åndehuller, og en mangfoldig beboelse gennem rimelige og reelle ydelser baseret på faktiske omkostninger – i stedet for ejendomsspekulation og profitmaksimering.

Vi håber selvfølgelig på et konstruktivt udfald af denne dialog. Og vil man som københavnere også gerne noget andet med byudviklingen, kunne man jo overveje, hvor man sætter sit kryds til kommunalvalget tirsdag den 18. november.

Hvilken havn ønsker vi?

Vi kan ikke stoppe tiden – men vi kan vælge, hvordan vores by udvikler sig.

Skal havnen være glat og profitoptimeret – eller levende, historisk og menneskelig? Skal alle særlige miljøer presses væk i effektiviseringens navn?

Normalisering betyder her ensretning og udrensning af alt det, der ikke passer ind i kalkulerede ejendomsudviklingsmodeller. Og det må vi som byborgere sige nej til.

Københavns havn skal ikke bare være et regnestykke. Den skal være vores fælles historiske og kulturelle rum. Og det kræver mere end kommunikationsretorik – det kræver ansvar, gennemsigtighed og respekt.

Kunne det ikke være en drøm, hvis udviklingen i havnen blev båret af en åben, menneskelig og visionær tilgang?

Kunne det ikke være dejligt at få et smil på læben, når man så By & Havns logo?

Lige nu risler det os koldt ned ad ryggen.

Forslag til at Holmens Civile vandområde udpeges til Maritim Kulturarvszone

Version juli 2025

Ramme

Administrationen af Holmens Civile vandområde overdrages fra Kystdirektoratet til By & Havn pr. 1. maj 2025.

Forslag

Det foreslås at By & Havn åbner for muligheden for at hele Holmens Civile vandområde kan udpeges til Maritim Kulturarvszone i en revideret Zoneplan 2025.

Holmens Civile vandområde omkranser Holmens forskellige arealer og placeringen af historiske fartøjer i vandområdet understøtter Holmens lange og vigtige maritime kulturhistorie og status som Danmarks centrum som søfartsnation.

Det foreslås at følgende områder indenfor Holmens Civile vandområde har mulighed for at få aktiv status som Maritime Kulturarvszoner er følgende: Krudtløbet, Søminegraven, Maskingraven (ved Holmen Nord), Hovedmagasingraven, Takkelloftsgraven, Arsenalgraven, Proviantmagasingraven og Erdkehlgraven.

Ejere af bolværker indenfor de Maritime Kulturarvszoner i Holmens Civile vandområde, der ønsker at være en del af den maritime Kulturarvszone og ønsker at udleje liggepladser til husbåde og lystfartøjer, forpligtiger sig til fremadrettet udelukkende at udleje til husbåde, der oprindeligt har fungeret som sejlene fartøjer. Fartøjet skal kunne optages på og fremgå af Skibsbevaringsfondens Dansk Historisk Skibsregister eller fremgå af Skibsbevaringsfondens liste over skibe med bevaringsstatus eller på Skibsbevaringsfondens liste over historiske monumenter.

Husbåde, der har en liggeplads i en Maritime Kulturarvszone i Holmens Civile vandområde, forpligtiger sig til at formidle historien om fartøjet.

Lystbåde der ligger i området er ikke forpligtet til at have en historisk værdi.

Det foreslås at der udarbejdes samarbejdsaftaler mellem By & Havn, bolværksejerne/udlejerne og husbådforeningerne i området.

Aftalen understøttes af Lov om Metroselskabet I/S og Arealudviklingsselskabet I/S Kapitel 3, §15, stk. 5:

“Stk. 5. Selskabet kan helt eller delvis uden vederlag stille arealer til rådighed for kulturelle formål og for fritids- og rekreative formål.”

I Maritime Kulturarvszoner i Holmens Civile vandområde er det foreslået, at der betales en reduceret vandarealleje i forhold til de gældende takster for vandarealleje for husbåde og liggepladserne udlejes som pladser uanset størrelse på fartøjet.

Lystfartøjer i området betaler den gældende takst for vandarealleje for lystfartøjer.

Maritime kulturarvszoner

Maritim kulturhistoriske fartøjer f.eks. træskibe er med til at skabe en særlig maritim stemning i havnen, og de viderefører vigtig viden om den maritime kulturarv. I de maritime kulturarvszoner gives der særligt plads til disse skibe, som mange københavnere og turister værdsætter at kigge på og sejle med.

De maritime kulturarvszoner gives fortrinsvist bynære placeringer, så københavnere og turisterne kan opleve de historiske skibe fra kajen. Så vidt muligt placeres de maritime kulturarvszoner også i områder, hvor Basisanalysen viser, at der er få broer og gerne i nærheden af maritimhistoriske bygninger og anlæg med havnerelaterede formål.

I de maritime kulturarvszoner skal der gerne være plads på kajen, så det er muligt for skibene at læsse på og af samt lave mindre vedligehold af skibene. I de maritime kulturarvszoner skal der også gerne være plads til formidling om havnens traditionelle funktioner og skibsfart.

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 m².

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 m². I vores forening er det 2 ud af 35 og nogen er helt nede på 10 m² 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 Kødbyen 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.