

NOTAT

Dato 16. marts 2011
Dok.id
J. nr. 2010-4752

Høringsnotat

vedrørende forslag til lov om ændring af lov om Metroselskabet I/S og Arealudviklingsselskabet I/S

Udkast til forslag til lov om ændring af lov om Metroselskabet I/S og Arealudviklingsselskabet I/S har været i høring fra 19. januar til 17. februar 2011. Lovforslaget har endvidere været offentliggjort på høringsportalen borger.dk.

Lovforslaget skal gøre det muligt at opfylde et areal i Københavns Ydre Nordhavn på i alt ca. 100 ha, hvilket vil skabe plads til at flytte den nuværende containerterminal fra Indre Nordhavn til den ny opfyldning.

Flytningen skal sikre bedst mulige udviklingsbetingelser for erhvervshavnen i forbindelse med en forestående byudvikling i Indre Nordhavn, samt at der fortsat kan drives containerterminal i København med gode adgangsmuligheder til det storkøbenhavnske opland.

Byudviklingsplanerne indgår i en tillægsaftale til en principaftale fra 2005 mellem regeringen og Københavns Kommune. Det følger blandt andet af tillægsaftalen, at der skal ske byudvikling med 400.000 etagemeter nybyggeri til bolig og erhverv i Århusgadeområdet fra 2008 og 200.000 etagemeter fra 2015.

På baggrund af ovennævnte aftale indgik regeringen, Socialdemokratiet, Det Radikale Venstre, Dansk Folkeparti og Socialistisk Folkeparti den 2. februar 2006 en aftale om udvidelse af Metroen med en Cityring og ny organisering af Ørestadsselskabet I/S og Københavns Havn A/S. Denne aftale mundede ud i lov nr. 551 af 6. juni 2007 om Metroselskabet I/S og Arealudviklingsselskabet I/S og lov nr. 552 af 6. juni 2007 om en Cityring.

Nærværende lovforslag følger op på aftalerne om byudvikling i Nordhavn fra henholdsvis 2005 og 2006 samt lovene fra 2007.



Følgende myndigheder og organisationer er blevet hørt:

Agenda 21 Østerbro, Arbejderbevægelsens Erhvervsråd, Beredskabsstyrelsen, Brancheforeningen Danske Advokater, Danmarks Naturfredningsforening, Danmarks Rederiforening, Danmarks sportsfiskerforbund, Dansk Arbejdsgiverforening (DA), Dansk Cyklist Forbund (DCF), Dansk Erhverv, Dansk Handicap Forbund, Danske Handicaporganisationer, Dansk Industri (DI), Dansk Jernbaneforbund, Dansk Ornitologisk forening, Danske Regioner, Danske Speditører, Dansk Transport, Datatilsynet, Det Centrale Handicapråd, Logistik (DTL), DI Transport, DFDS Canal Tours (Havnerundfarten), Domstolsstyrelsen, Ejerforeningen Tuborg Kanal, Erhvervs- og Byggestyrelsen, Fiskeridirektoratet, FOGUS, Forbrugerrådet, Foreningen danske havnevirksomheder, Frederiksberg Kommune, Friluftsrådet, Fælles Fagligt Forbund 3F, Gentofte Kommune, Grundejerforeningen for Hellerup-Maglegårds Sogne, Grundejerforeningen Svanevænget Kgl. Dansk Yachtklub, Kommissarius ved Statens Ekspropriationer på øerne, Kommunernes Landsforening (KL), Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen, Kort & Matrikelstyrelsen, Kulturarvsstyrelsen, Københavns Kommune, Københavns Museum, Havneudvalget Hellerup Havn, Hellerup kajakklub, Hellerup roklub, Hellerup sejlklub, HK Trafik & Jernbane, Håndværksrådet, Landbrug & Fødevarer, Landsorganisationen i Danmark (LO), Naturstyrelsen, NOAH – Trafik, Menighedsråd og sognepræst i Frederiks Kirke, Miljøstyrelsen, Region Hovedstaden, Region Sjælland, Svanemølle gruppen, Søfartsstyrelsen, Teknisk Landsforbund, Trafikselskaberne i Danmark, Udviklingselskabet By & Havn I/S, Østerbro lokalråd, Østerbro lokaludvalg, Østerbro havnekomite og Østerbro lokalhistorisk forening. Lovforslaget er endvidere sendt til Rigsrevisionen.

Desuden har lovforslaget været offentlig tilgængelig på høringsportalen borger.dk i hele høringsperioden.

1. Høringssvar med bemærkninger

Transportministeriet har modtaget 27 høringssvar. De modtagne høringssvar er vedlagt som bilag til høringsnotatet.

I det følgende gennemgås de væsentligste emner fra høringssvarene. Transportministeriets bemærkninger er anført i kursiv. Høringssvarene er gennemgået i hovedtræk, hvorfor ikke alle forhold i høringssvarene er kommenteret.

I afsnit 2 sammenfattes ændringerne i det fremsatte lovforslag i forhold til det lovudkast, som har været i høring.

Høringssvarene har navnlig vedrørt følgende emner:

- a) Præcisering af fortolkning af lovforslagets § 26 a og lovforslagets indvirkning på anden gældende ret



- b) Generelt til lovforslagets § 26 b
- c) Lovforslagets § 26 b, stk. 2 - Udnyttelsen af arealet angivet med "II"
- d) Lovforslagets § 26 b, stk. 3 - Udnyttelsen af arealet angivet med "III"
- e) Bemærkninger til den planlagte hofde nord for Hellerup Havn; anden kystsikring; og tanggener
- f) Oprettelsen af en gennemsejlingskanal til brug for robåde og kajaker fra Svanemøllebugten til Yderhavnen
- g) Bemærkninger vedrørende blandt andet infrastrukturelle og miljømæssige belastninger
- h) Generelle øvrige kommentarer

Præcisering af fortolkning af lovforslagets § 26 a og lovforslagets indvirkning på anden gældende ret

Københavns Kommune (KK) fortolker lovforslagets § 26 a således, at opfyldning i et ikke nærmere defineret område omkring Ydre Nordhavn og den planlagte opfyldning ikke kan ske uden en lovændring.

I den forbindelse bemærker KK, at det forekommer uklart, om de gældende regler for opfyldning på søterritoriet hermed betragtes som ophævet, uden at det fremgår af lovens tekst og uden at det område inden for Københavns Havns søområde, der omfattes af ophævelsen, er vist.

Gentofte Kommune ønsker, at det af lovteksten skal fremgå, at yderligere opfyldning af areal vest, nord og øst for det eksisterende Ydre Nordhavn samt for det areal på ca. 100 ha der tillades opfyldt efter § 26 a; alene kan ske ved ny lovgivning.

Udviklingselskabet By & Havn I/S ønsker, at det bør præciseres at "Ydre Nordhavn" i denne forbindelse forstås som arealer nord for en den linje, der udgør den nordlige afgrænsning af Færgehavn Nord. Det foreslås at følgende tekst bliver indsat i bemærkningerne: "*Det kan således ikke udelukkes, at det kan være hensigtsmæssigt at arbejde med muligheden for mindre opfyldninger i Svanemøllebugten.*".

Bemærkninger

Lovforslaget er blevet præciseret med angivelse af et område IV, inden for hvilket ny opfyldning eller inddæmning jf. Kystbeskyttelseslovens § 16a ikke kan ske uden ny lovgivning.

Uden for område IV gælder Kystbeskyttelseslovens almindelige bestemmelser.

Generelt til lovforslagets § 26 b

Københavns Kommune (KK) er enig i, at behovet for at bruge en del af arealet (delområde I) til en ny containerterminal er veldokumenteret og aktuelt, men KK finder det ikke tilstrækkeligt begrundet, hvorledes staten kan overtage den



kommunale plankompetence for fastlæggelse af den fremtidige anvendelse af de øvrige arealer, der skabes inden for opfyldningen.

Gentofte Kommune (GK) mener ikke, at de overordnede planlægningsmæssige forudsætninger er til stede for at opfyldningsarealet kan overgå til byzoneformål, hvorfor GK ikke kan tage stilling til omfanget af en miljøvurdering af opfyldningsarealet.

Dansk Transport og Logistik noterer sig, at bygninger højest må være 25 meter høje, og påpeger at det giver en begrænsning for højlagre, der kan være op til 40 meter.

Såfremt anlæg af en ny containerterminal fastholdes, mener Naturfredningsforeningen i Gentofte / Danmarks Naturfredningsforening (DN), at byggehøjderne bør reduceres mest muligt og til under 25 meter. DN mener ikke, at den tiltænkte beplantning vil fungere som tilstrækkelig afskærmning mod de visuelle gener fra land.

Bemærkninger

Louforslaget fastlægger, at opfyldningen fra starten bliver etableret som byzone. Baggrunden herfor og hjemlen til at etablere byzone fremgår af bemærkningerne til lovforslagets § 26 a, side 9, 1. spalte, under tabellen.

I forlængelse heraf fastlægger § 26 b samtidigt den fremtidige anvendelse af delområderne I - IV, hvilket muliggør flytningen af containerterminalen fra Indre til Ydre Nordhavn.

Arealanvendelsen for de respektive områder er udtømmende fastlagt og kan kun ændres ved ny lovgivning. Af samme grund er det ikke nødvendigt, at Københavns Kommune udarbejder lokalplaner m.v.

Højdebegrænsningen for bygninger til maksimalt 25 meter skal bidrage til at begrænse unødige visuelle gener fra containerterminalen i forhold til oplevelsen af Øresundskysten i naboområderne. Louforslaget lægger ikke op til restriktioner på udformning af bygninger eller højde af tekniske anlæg, kraner, containeroplag m.v.

Begrænsningen på 25 meter er et kompromis, der varetager dels containerterminalens behov og dels behovet for at begrænse visuelle gener ved projektet.

Det bemærkes, at Københavns kommune og Kystdirektoratet i maj 2009 allerede har udarbejdet en VVM-redegørelse og miljøvurdering: "Udvidelse af Københavns Nordhavn og ny krydstogtterminal".

**Lovforslagets § 26 b, stk. 2 - Udnyttelsen af arealet angivet med ”II”**

Københavns Kommune (KK) mener ikke, at rammerne i lovforslagets § 26 b, stk. 2, sidste punktum, tager højde for de reelle behov og for markedets efterspørgsel. Ved at båndlægge arealerne til bestemte virksomhedstyper,¹ der ikke er efterspurgt, begrænses indtjeningsmulighederne for Udviklingsselskabet By & Havn I/S unødigt, hvilket også indirekte påvirker ejernes - herunder kommunens - økonomi.

KK henviser til, at der i landsplandirektivet Fingerplan 2007 allerede er udlagt betydelige arealer til virksomheder med særlige beliggenhedskrav. Udviklingen viser imidlertid, at der bliver stadig færre af denne type virksomheder, hvorfor KK ikke ønsker yderligere arealer udlagt til dette formål. KK ønsker, at den som planmyndighed sammen med grundejeren får mulighed for selv at pege på egnede anvendelsesmuligheder, der opfylder reelle behov og samtidig kan forenes med naboskabet til krydstogt- og containerterminalen.

Gentofte Kommune (GK) ønsker, at lovforslagets § 26 b, stk. 2, sidste punktum udgår. GK mener, at der findes bedre lokaliseringsmuligheder for virksomheder med særlige beliggenhedskrav, eksempelvis på Prøvestenen.

Udviklingsselskabet By & Havn I/S (B&H) har ingen intentioner om at udleje arealer til virksomheder med særlige beliggenhedskrav på de opfyldte arealer. B&H ønsker derfor ikke yderligere mulighed for lokalisering af disse virksomheder i Nordhavnen.

Østerbro Lokaludvalg (ØL) mener, at udnyttelsen til opmarchbaner og tilkørselsveje til havneområderne ødelægger mulighederne for yderligere byudvikling i Nordhavnen og desuden gør den byudvikling, der allerede eksisterer med boliger på den nordlige del af havnen, væsentlig ringere.

Bemærkninger

I den endelige udgave af lovforslaget er § 26 b, stk. 2, sidste punktum taget ud, da det ligger uden for intentionerne med lovforslaget at skulle anvise yderligere placeringsmuligheder for virksomheder med særlige beliggenhedskrav.

Lovforslagets § 26 b, stk. 3 - Udnyttelsen af arealet angivet med ”III”

Københavns Kommune (KK) mener, at definitionen for områdets brug er snæver, idet bemærkningerne til lovforslaget kun tillader at anvende området til maritim rekreation uden behov for hverken bygninger på land eller opfyldning (f.eks. dækmoler, bølgebrydere) på vand. KK forudsætter, at der ikke er pligt til at gøre brug af de muligheder for rekreative anvendelse på arealet, som loven giver.

¹ Virksomheder med særlige beliggenhedskrav med tilknytning til havnen.



KK påpeger dernæst, at den har vedtaget mål for begrænsning af Københavns CO₂-udledning og i overensstemmelse med de statslige målsætninger, ligesom der skal satses på vedvarende energikilder. KK har derfor påbegyndt en planlægning for opstilling af vindmøller bl.a. på delområde III. Der har været afholdt 1. offentlige høring om planlægningen, hvor kommunen noterede sig, at ingen ministerier eller andre statslige myndigheder havde bemærkninger eller indsigelser. KK vil derfor gå ud fra, at staten ikke vil nedlægge veto imod en planlægning for vindmøller på dette sted.

Gentofte Kommune (GK) ønsker, at det af selve lovteksten skal fremgå, at arealet henlægges som ubebygget og at opførelse af vindmøller på området ikke kan ske uden lovændring. Ligeledes skal det af lovteksten fremgå, at beplantningen med træer skal ske senest samtidigt med ibrugtagningen af containerterminalen. Endelig ønsker GK, at bemærkningerne til lovforslagets § 26 b, stk. 3 skal præcisere, at det rekreative areal skal fremtræde grønt og indbydende.

Østerbro Lokaludvalg (ØL) mener, at et beplantningsbælte imellem det fremtidige byudviklingsområde og krydstogtskaj samt containerterminal vil være en fordel for dette område. Dog kritiseres det, at byudviklingsmulighederne reduceres.

Bemærkninger

Delområde III er henlagt til at udgøre et rekreativt og ubebygget område, fordi områdets primære funktion er at fungere som en grøn afskærmning for den bagved liggende container og krydstogtterminal, når man kigger fra den eksisterende kystlinje over mod den nye opfyldning. Det er således tillige forudsat i den strategiske miljøvurdering (SMV) for flytning af containerterminalen, at der vil være frit udsyn over havet fra kysten mod delområde III.

Områdets placering tæt op af den nye containerterminal gør desuden, at det vil være uegnet til almindelig byudviklingsområde med bolig og erhverv.

Det fremgår af lovforslagets bemærkninger til § 26 b, stk. 3, at der ikke kan opføres boliger, fabrikker eller vindmøller på delområde III. Ligeledes fremgår det, at beplantningen med træer skal ske senest samtidigt med ibrugtagningen af containerterminalen og at areal skal fremtræde grønt og indbydende.

Baggrunden for at rammerne og detaljerne for anvendelsen af delområderne I - IV bliver fastlagt på forhånd er, at lovforslagets primære formål er at implementere aftalerne fra 2005 og 2006, der ligger bag lov nr. 551 og lov nr. 552 af 6. juni 2007. Disse aftaler indebærer ikke opsættelse af vindmøller på det opfyldte område.



Lovforslaget forhindrer ikke opsættelsen af vindmøller i Københavns Kommune. Vindmøller kan stå andre steder, men blot ikke på de arealer der er omfattet af lovforslaget.

Hvad angår bemærkningerne fra ØL i relation til delområde II, så er der i lovforslaget ikke noget krav om beplantningsbælte på dette område. Området foreslås anvendt til fornødne adgangsveje til og fra containerterminalen med tilhørende bygninger og anlæg samt eventuelt til service – og vedligeholdelsesfaciliteter, opmarchbaner m.v. til brug for havnedriften.

Bemærkninger til den planlagte høfde nord for Hellerup Havn; anden kystsikring; og tanggener

Gentofte Kommune (GK) henviser til tidligere korrespondance med Kystdirektoratet; Region Hovedstaden; Københavns Kommune og By- og Landskabsstyrelsen, hvor GK har gjort indsigelse imod projektets negative konsekvenser på sandtransport og erosion i den nordlige del af Hellerup Strand; forringede forhold for fritidssejlere og roere samt øget tang- og affaldsophobning.

Foreningen til Gentofte Kommunes Udvikling og Forskønnelse (FOGUS) mener, at vurderingen af opfyldningens konsekvenser i forhold til omfanget af erosionen af Øresundskysten og risikoen for oversvømmelse er mangelfuld, hvilket giver anledning til tvivl om, hvorvidt de foreslåede afværgeforanstaltninger er korrekte og/eller tilstrækkelige.

Herunder bemærker FOGUS, at høfden ikke sikrer mod nedbrydning af kysten, men alene mod at den nedbrudte sandstrand lægger sig foran indsejlingen til Hellerup Havn.

FOGUS anmoder om, at lovforslaget udsættes frem til at de miljømæssige konsekvenser dels fra opfyldningen og dels fra den udvidede containerterminal er undersøgt til bunds. FOGUS påpeger desuden, at transportminister Hans Christian Schmidt på borgermødet den 27. januar 2011 lovede en redegørelse om oversvømmelsesrisikoen.

Naturfredningsforeningen i Gentofte / Danmarks Naturfredningsforening (DN) påpeger, at den planlagte kompensation for den øgede erosion i form af høfden nord for Hellerup Havn alene vil afhjælpe erosionen på selve stranden ved havnen og tilsandingen af Hellerup Havn. Kysten længere nordpå vil derimod blive yderligere belastet som konsekvens af udbygningen af Nordhavn. DN kræver derfor, at der etableres tiltag for hele kyststrækningen fra nord for Charlottenlund Strandpark og til Hellerup Havn.

DN ønsker, at der som led i aftalen med Gentofte Kommune skal indgå, at Gentofte friholdes for evt. fremtidige negative effekter af Nordhavnsprojektet. Kystprofilets nuværende form ønskes derfor opmålt og dokumenteret, inden udbygningen går i gang, således at By & Havn kan forpligtes til at etablere afvær-



geforanstaltninger, hvis/når det viser sig berettiget fremover. DN mener ikke, at de foretagne målinger ud for Hellerup Strand opfylder dette formål, men at det i stedet skal foretages fra Charlottenlund Strandpark og syd på.

Civ.ing. Bo Bang Petersen (BBP) påpeger, at tang og gener ved ophobning af tang som følge af opfyldningen og anlæggelse af høfder ikke er omtalt i lovforslaget. BBP anbefaler derfor, at Nordhavnen nyudformes med henblik på at genetablere tidligere tiders "glatte" og rensende strømforhold. Eventuelle kajanlæg skal gå langs kysten og ikke ud i Øresund. Desuden bør man øge eller forberede en øgning af gennemstrømningen gennem et eller flere af bassinerne og ud i Svanemøllebugten.

BBP opfordrer til, at den planlagte høfde bliver udformet således, at man sikrer de bedste køremuligheder for at kunne fjerne af tang, og endelig foreslår BBP, at By & Havn indgår aftale med Gentofte Kommune om, at tangafhentning også omfatter de mest udsatte kyststrækninger i Gentofte Kommune og ikke alene afhentning i Svanemøllebugten.

Advokat Steffen Lauge Pedersen (SLP) mener ikke, at lovforslaget forholder sig tilstrækkeligt til klimaforandringer, herunder afsmeltning i polarområderne, og om den påtænkte "udvækst" i Øresund vil kunne forårsage ekstraordinære vandophobninger ved kraftig vind fra N og NØ.

Københavns Museum oplyser, at Vikingskibsmuseet i Roskilde, der er arkæologisk ansvarlig for arealer beliggende under åbent vand, ikke mener, at høfden ved Hellerup Havn har været i høring tidligere, hvorfor dette element af projektet skal i høring hos Kystdirektoratet.

Hellerup Sejlklub (HS) ønsker fremhævet i lovforslaget, at den endelige udformning af høfden bør ske i et tæt samarbejde med Gentofte Kommune, for at der ved høfdens udformning vil blive taget hensyn til de mange sejlere der færdes til og fra havnen med sejlbåde og joller uden hjælpemotor.

Østerbro Fiskeriforening mener, at opfyldningen på længere sigt vil medføre en ændring af sø- og strømforhold, især ved vindretninger fra nordvest, øst og sydøst, der vil kunne opstå højvande og høj søoversvømmelse.

Hellerup Dameroklub ønsker at deltage i yderligere høring i forbindelse med opførelsen af høfden nord for Hellerup Havn.

Hellerup og Maglegaard Sognes Grundejerforening foreslår, at opfyldningsjorden i stedet anvendes til sikring af den danske implementering af EU-oversvømmelsesdirektiv.



Bemærkninger

Der er allerede gennemført en VVM redegørelse og miljøvurdering benævnt "Udvidelse af Københavns Nordhavn og ny krydstogtterminal" udarbejdet af Københavns Kommune og Kystdirektoratet i maj 2009.

I den ovenfor nævnte VVM redegørelse er der bl.a. følgende oplysninger:

I "VVM - Teknisk baggrundsrapport nr. 3 Marine miljøkonsekvensvurderinger"² er der grundigt analyseret på projektets konsekvenser for bl.a. kystlinjeforandringer og tanggener med deraf følgende krav til afhjælpning. Projektets konsekvenser er analyseret for hele området, herunder fra Svanemøllebugten og kyststrækningen til op forbi Skovshoved Havn.

Konkret kan der henvises til bl.a. afsnittene "6.1.- Hydrauliske og kystmorfologiske forhold" herunder "6.1.3 - Projektets virkning på de kystmorfologiske forhold, på aflejring og på tilsanding"; samt "6.3.5 - Projektets virkning på risikoen for ansamlinger af tang og ålegræs", hvor der i det sidstnævnte også ses på lugtgener. Anbefalede kystsikringstiltag og afværgeforanstaltninger fremgår af afsnit "6.5 - Anbefalinger til afhjælpning af eventuelle virkninger" De tekniske overvejelser bag og begrundelser for høfden ved Hellerup Havn fremgår af "VVM – Tillæg til Teknisk baggrundsrapport nr. 3, Kystudvikling ved Hellerup Strand".³

Høfden skal konstrueres, således at den opfylder sit formål som beskrevet herover. Kystdirektoratet skal på baggrund af kystfaglige vurderinger godkende den endelige udformning og placering. Udviklingselskabet By & Havn I/S er således forpligtet til at følge Kystdirektoratets anvisninger.

§ 26 c afspejler de indgående drøftelser, der har været mellem Gentofte Kommune, Kystdirektoratet samt Udviklingselskabet By & Havn I/S om høfdens placering og nærmere udformning. Der vil ikke ske yderligere høring herom.

Det ligger udenfor nærværende lovforslags rammer at forestå den danske implementering af et EU-oversvømmelsesdirektiv.

² Udarbejdet på vegne af Københavns Kommune og Kystdirektoratet - tilgængelig på:

<http://www.kk.dk/sitecore/content/Subsites/Nordhavn/SubsiteFrontpageVideo/DetNyeNordhavn/BydelensUdvikling/~media/F71CB68434504107A92F318065A93A2D.ashx>

³ Udarbejdet på vegne af Københavns Kommune og Kystdirektoratet - tilgængelig på:

<http://www.kk.dk/sitecore/content/Subsites/Nordhavn/SubsiteFrontpageVideo/DetNyeNordhavn/BydelensUdvikling/~media/BBD5F7E4BCBA4C88B41DEF5391F81CF6.ashx>



Oprettelsen af en gennemsejlingskanal til brug for robåde og kajaker fra Svanemøllebugten til Yderhavnen

Gentofte Kommune ønsker, at det af lovteksten skal fremgå, at det er en forudsætning for tilladelsen til opfyldning, at der inden anlægsarbejderne går i gang, påbegyndes etableringen af en kanal fra Svanemøllebugten til Københavns Havn til brug for roere og andre mindre både.

Lignende krav om, at etablering af en gennemsejlingskanal skal indgå i lovforslaget, fremgår tillige af høringssvarene fra Hellerup og Maglegaard Sognes Grundejerforening; Hellerup Dameroklub; Hellerup Roklub; Kajakklubben NOVA; Hellerup Kajakklub; Charlottenlund Kajakklub PALO; Dansk Kano & Kajak Forbund (DKKF); og Hellerup Sejlklub.

DKKF henviser også til, at etableringen af en sådan kanal er en aftalt afværgeforanstaltning i udbygningsaftalen mellem Udviklingsselskabet By & Havn I/S og Københavns Kommune. Ligeledes henviser Hellerup Roklub, Kajakklubben NOVA, Hellerup Kajakklub samt Charlottenlund Kajakklub PALO til en lignende aftale i hvidbog af februar 2010 fra Københavns Kommune i forbindelse med lokalplanen for området.

Kravet om en kanal følger af; at sejlturen med den nye opfyldning bliver markant længere; at sejladsen kommer til at foregå i mere strømfyldt farvand og at den rekreative sejlads fremover skal krydse tre sejlruiter for store fartøjer.

Disse omstændigheder vil øge sikkerhedsrisikoen for mindre fartøjer som fx kajaker og robåde betydeligt bl.a. i forhold til, at de små fartøjer skal navigere mellem betydeligt større og mindre manøvrede krydstogts- og container-skibe. Ligeledes vil der være tilbageslagsbølger fra den nye opfyldning, og opfyldningen i kote 3 vil ikke give mulighed for at lægge til i nødstilfælde for hverken robåde, kajaker eller mindre sejlåde.

Bemærkninger

I forbindelse med Københavns Kommunes tilvejebringelse af lokalplan for krydstogtskaj, jf. lokalplan nr. 443, blev der med hjemmel i planloven indgået en aftale om tilvejebringelse af infrastruktur mellem Udviklingsselskabet By & Havn I/S og Københavns Kommune. I den forbindelse forpligtede Udviklingsselskabet By & Havn I/S sig til at sikre en forbindelse via én eller flere kanaler mellem Svanemøllebugten og Øresund.

Som følge af den nuværende placering af havnedriften og den nuværende afgrænsning af frihavnsområdet, vil en sådan forbindelse dog først kunne blive tilvejebragt efter en flytning af containerterminalen.



Bemærkninger vedrørende blandt andet infrastrukturelle og miljømæssige belastninger

Gentofte Kommune (GK) henviser til tidligere korrespondance med Kystdirektoratet; Region Hovedstaden; Københavns Kommune og By- og Landskabsstyrelsen, hvor GK har gjort indsigelse imod projektets negative konsekvenser på forringet udsyn fra Gentoftes kystområder samt øget trafik.

I forhold til miljøvurderingen af lovforslaget ønsker GK, at den påvirkning containerterminalen vil resultere i for udsigten langs kysten skal beskrives ved tekst og fotos, ligesom vurderingen bør indeholde beregning af støjubredelse og evt. afskærmningsforanstaltninger for det rekreative delområde III.

GK er tilfreds med de mange positive dialoger med Transportministeriet og By & Havn, hvilket har medvirket til at genevirkningerne formindskes for GK, men GK mener stadig, at lovforslaget bør ændres yderligere, således at GK og dens borgere i højere grad sikres imod gener fra projektet.

I forhold til containerterminalen mener Foreningen til Gentofte Kommunes Udvikling og Forskønnelse, at en større storcentraldrift med 40 fods containere vil kræve større fragtskibe, der ikke umiddelbart kan lægge an ved danske havne, ligesom det vil yderligere belaste trafikken.

Hellerup og Maglegaard Sognes Grundejerforening (HMSG) anser udfyldningen ud i Øresund som realiseringen af første etape for projekt "Urban Delta"⁴, med yderligere skadevirkninger for omgivelserne til følge selvom lovforslaget har til hensigt derved at afslutte al videre udfyldning i Øresund.

HMSG påpeger, at den nye containerhavn ikke bør anlægges i Nordhavnen; at det ikke tidligere er vedtaget, at den nuværende containerterminal skal forblive i Nordhavnen eller at der skal ske en kraftig forøgelse af dens kapacitet; og HMSG mener derfor, at den bør flyttes til et andet sted og at opfyldning ud i Øresund helt skal undgås.

I forhold til den ny krydstogtterminal mener HMSG, at containerterminalens placering er meget uhensigtsmæssig, idet containerterminalen vil give en meget uflatterende introduktion til byen.

HMSG henviser desuden til, at der ikke er den fornødne infrastruktur til at håndtere den øgede trafik til og fra de udvidede container og krydstogtterminaler; og at der vil være væsentlig lys-, støj-, syns- og generel miljøforurening forbundet med projektet. I den forbindelse fremhæves det, at den nye forbindelse op til Lyngbyvej vil kræve tre vejbaner i tunnelrørene frem for de planlagte to vejbaner for at kunne håndtere trafikken, ligesom en havnetunnel til

⁴ Det vindende forslag fra international idékonkurrence, som blev udskrevet i 2008 af København Kommune og By & Havn.



Amagermotorvejen er nødvendig. HMSG anser tillige det planlagte beplantningsbæltet i delområde III for utilstrækkeligt til at afhjælpe de nævnte gener.

Såfremt der alligevel ønskes en udvidelse af såvel containerhavn som krydstogtterminal, mener HMSG at denne bør ske inden for Nordhavnens eksisterende rammer, hvilket er illustreret i et bilag til høringssvaret. Denne løsning vil ifølge HMSG også tjene til beskyttelse af den grønbrogede tudse og sjældne sommerfuglearter i området samt sikre de lovmæssige bestemmelser om fri tilgængelighed og færdsel langs de danske kyster.

Østerbro Havnekomité (ØH) påpeger, at gener forbundet med udvidelsen af container- og krydstogtterminalerne: trafikale, støjmæssige, miljømæssige og visuelle, vil begrænse den fremtidige anvendelse af nærtliggende arealer. Især påpeger ØH, at den øgede lastbiltrafik vil være ødelæggende for området, og at der mangler klarhed over, hvordan trafikken skal håndteres infrastrukturelt.

ØH finder det betænkeligt, at vedtage et projekt, der berører miljøet i store dele af København og især Østerbro, inden der er foretaget en tilbundsgående miljøundersøgelse med opstilling af scenarier for vejforløb med efterfølgende vurdering af støj- og luftforureningen. I den forbindelse henvises desuden til de ulemper projektet vil give fritidssejlere og brugere af Nordhavnsområdets rekreative muligheder; og mulige skader projektet kan forvolde på den biologiske mangfoldighed, herunder adskillige fugle og sommerfuglearter samt den grønbrogede tudse.

ØH opfordrer til, at Trafikudvalget genovervejer de øvrige 11 forslag til placering af containerterminalen i København og det storkøbenhavnske opland.

Østerbro Lokaludvalg (ØL) påpeger, at lovforslaget vil medføre langt mere landværts trafik end hidtil, hvilket vil belaste et nyt byområde i Nordhavn syd væsentlig med tung lastbiltrafik. Sammen med den megen bustrafik fra en ny krydstogtterminal reduceres boligkvaliteten og tilgængeligheden til og fra Østerbro. ØL påpeger desuden, at adgangsvejen til de allerede eksisterende rekreative områder på den nordlige del af Nordhavnen vil blive endnu farligere for cyklister end i dag. Herved øges behovet for en vejforbindelse direkte fra Nordhavnen til Nordhavnsvejen i tunnel under havnen, men ØL noterer sig, at der ikke er stillet krav om en sådan i forslaget.

Dansk Transport og Logistik (DTL) finder det bekymrende, at der mest er konkret fokus på adgangsveje på selve opfyldningsarealet / den kommende containerterminal. DTL mener, at det er vigtigt, at den planlagte Nordhavnsvej hurtigst muligt bliver bygget, ligesom det er vigtigt, at der arbejdes konkret videre med en østlig ringforbindelse (havnetunnel) fra Nordhavnen og til Sydmotorvejen. DTL forudsætter, at disse projekter vil indgå i den kommende VVM-redegørelse, når der foreligger en konkret projektbeskrivelse af containerterminalen. DTL understreger vigtigheden af, at disse adgangsforhold snarest skal



konkretiseres, samt at den fremtidige planlægning ikke må bremse den fortsatte udvikling af den nuværende containerhavns konkurrenceevne f.eks. i form af adgang for modulvogntog.

Naturfredningsforeningen i Gentofte / Danmarks Naturfredningsforening (DN) finder det kritisabelt at ændre kystlinjen i Øresund uden hensyntagen til den oprindelige nord-sydgående kystlinje. DN mener også, at forslaget strider imod den almindeligt accepterede strategi for bæredygtig byudvikling: fortætning.

DN henstiller derfor til, at opfyldingen begrænses mest muligt og alene med jord fra Cityringen. DN mener, at opfyldt fra Cityringen vil kunne ske inden for de eksisterende havneanlæg uden at ændre kystlinjen. DN mener ikke, at der er et kommunalt / samfundsmæssigt behov for at etablere opfyldsplads på stedet, men at de økonomiske interesser valget anses for båret af, må varetages andet steds, frem for at påføre naturområder varig gene og væsentlig risiko for erosion af de strandbredder, der endnu er i området nord for København.

DN mener, at den tunge trafik, som jorddepotet vil medføre, gør området uegnet som depot for hele Sjælland, hvilket var planen for opfyldningen jf. oplysninger fra By & Havn på mødet d. 27. januar 2011. DN påpeger, at stedet heller ikke er egnet til containerterminal, igen pga. den permanent tunge trafik som terminalen vil resultere i. DN mener ikke, at projektet tager ordentlig højde for, at beliggenheden er lige op ad et af landets tættest bebyggede områder.

Advokat Steffen Lauge Pedersen (SLP) mener ikke, at lovforslaget adresserer de transportmæssige problemer, som projektet vil udløse herunder bl.a. konsekvenserne af mængden af jordtransporter til opfyldning dels fra metroprojektet og dels fra det øvrige sjællandske opland; mængden af transport til og fra en ny containerterminal; og mængden af transport af beboere, ansatte og varer til de nye beboelser og arbejdspladser. Ligeledes mangler der oplysninger om, hvor lang perioden til opfyldning vil strække sig. SLP kommer endelig med en række mulige løsningsforslag til områdets flaskehalsproblemer.

Østerbro Fiskeriforening påpeger, at området er et stort yngleområde (ålegræs-bælte og lavvandsområde), hvilket vil forsvinde, når der sker opfyldning.

Danske Speditører (DS) mener, at formuleringen "*gode adgangsmuligheder til det københavnske opland*" skal præciseres, så det fremgår, at der sigtes til metropolområdet på Sjælland og omkring Øresund, og ikke kun Københavns kommune med tilgrænsende kommuner. Med præciseringen ønsker DS, at containerterminalen skal tilsigtes en godsinfrastruktur passende for såvel et nationalt forbrugscenter som et internationalt transitområde.

DS mener ligeledes, at loven bør sikre jernbanesporforbindelse til containerterminalen.



Dansk Erhverv (DE) opfordrer til, at løsningsmuligheder omkring adgangsveje og kapaciteten heraf integreres og ekspliciteres i forslaget. DE finder det vigtigt, at den planlagte Nordhavnsvej hurtigst muligt bliver etableret. Ligeledes mener DE, at såvel adgang for modulvogntog til Københavns Havn og etableringen af en havnetunnel fra Nordhavnen til Sydmotorvejen bør indgå som integrerede dele af en ombygning af Nordhavnen. Endelig bør der tages foranstaltninger for mere trafik ad Sundkrogsvej, således at trafikken for krydstogsturister og godstransport ikke sander til. Disse projekter bør alle indgå i den kommende VVM-redegørelse.

I forhold til en ny krydstogtterminal mener DE, at planerne bør indebære mulighed for at forbedre de fysiske rammer for såvel turister som den praktiske håndtering af proviant, affald, strømforsyning mv. Endelig påpeger DE, at der ved udbygningen af containerterminalen bør være fokus på det æstetiske såvel fra land- som fra vandsiden, så terminalen ikke fremstår i øjenfaldende.

Bemærkninger

Med hensyn til placeringen af containerterminalen har Københavns Kommune, Udviklingssekretariatet By & Havn I/S og Transportministeriet i 2009 gennemført en screening af alternative placeringsmuligheder. I alt 12 forskellige fremtidige placeringer i og uden for København er belyst. På baggrund af de foretagne screeninger og analyser taler alt for, at der i København opretholdes en containerterminal til forsat betjening af såvel oplandet som selve byen.

Den eksisterende containerterminal håndterer allerede 40 og 45 fods containere foruden de mindre 20 fods containere. En udflytning af terminalen vil således ikke nødvendigvis påvirke størrelsen af skibe, der kalder havnen.

Hvad angår de miljømæssige virkninger af en opfyldning på ca. 100 ha er dette allerede beskrevet. Københavns Kommune og Kystdirektoratet har i forbindelse med udvidelsen af Københavns Nordhavn og den nye krydstogtterminal fået udarbejdet en VVM-redegørelse over de miljømæssige konsekvenser, der følger af selve opfyldningen og af anlæggelsen af en ny krydstogtterminal.⁵

Der er i den forbindelse redegjort for en række afværgeforanstaltninger i forhold til fx trafikale forhold samt beskyttelse af flora og fauna (fx den grønbroget tudse). VVM-redegørelsen omfatter imidlertid ikke en vurdering af konsekvenserne efter at opfyldningen af Ydre Nordhavn er afsluttet fx i forhold til en udflytning af containerterminalen.

⁵ Udarbejdet på vegne af Københavns Kommune og Kystdirektoratet - tilgængelig på:

http://www.kk.dk/PolitikOgIndflydelse/Byudvikling/Byplanlaegning/Kommuneplan/Kommuneplantill%C3%A6g/VedtagneKommuneplantillaeg/~/_media/105E5AB1AC0E4DBD8631376D17770B15.ashx



Af samme grund fremgår det af bemærkningerne til lovforslaget,⁶ at der udarbejdes en særskilt strategisk miljøvurdering (SMV) for flytning af containerterminalen.

SMV'en vil dels blive oversendt til Folketinget og indgå i beslutningsgrundlaget for behandlingen af lovforslaget; og dels vil den blive bragt i offentlig høring i 8 uger. Resultatet af den offentlige høring vil blive sammenfattet i et resume, som tillige med høringssvarene vil blive fremsendt til Udviklingselskabet By & Havn I/S, ligesom det vil blive offentliggjort på Transportministeriets hjemmeside (www.trm.dk). Høringssvarene vil tillige blive fremsendt til Folketingets Trafikudvalg.

Udviklingselskabet By & Havn I/S vil herefter være ansvarlig for, at miljørapporten og de udtalelser, der kommer ind i offentlighedsfasen, bliver behandlet i henhold til LBK nr. 936 af 24. september 2009 § 9, i forbindelse med den videre projektering for en udflytning af containerterminalen og udarbejdelsen af en VVM-redegørelse herfor. I henhold til de gældende regler herfor udarbejder Københavns Kommune kommuneplantillæg.

Den allerede udarbejdede VVM-redegørelse for den påtænkte opfyldning i Nordhavn suppleres således med en SMV for den forudsatte flytning af containerterminalen fra Indre Nordhavn til delområde I.

Københavns Borgerrepræsentation vedtog den 29. april 2010 Lokalplan 445 om etableringen af Nordhavnsvej. Lokalplanen blev bekendtgjort den 12. maj 2010. Lokalplanen skal give mulighed for at aflaste trafikken på Østerbro ved at bygge en ny vejforbindelse mellem Nordhavn og Helsingørmotorvejen. Nordhavnsvejen er projekteret til at stå færdig i slutningen af 2015.⁷

Generelle øvrige kommentarer

For at bringe lovforslagets § 26 c i overensstemmelse med en aftale med Gentofte Kommune ønsker Udviklingselskabet By & Havn I/S (B&H) ordlyden af lovforslagets § 26 c ændret til "Samtidig med iværksættelsen af den opfyldning (...)".

B&H ønsker desuden, at det skal gøres klart, at der ikke er en handlepligt til at opføre en containerterminal på opfyldningen, hvorfor følgende ordlyd til bemærkningerne bl.a. foreslås: "Med lovforslaget foreslås det, at det bliver muligt at anlægge en containerterminal på et konkret angivet område. Lovfors-

⁶ Lovforslaget s. 6, 2. spalte og s. 10, 1. spalte

⁷ Yderligere information om Nordhavnsvej er tilgængelig på:

<http://www.kk.dk/Borger/ByOgTrafik/Anlaegsprojekter/GaderOgVeje/Nordhavnsvej.aspx> ; og

<http://www.kk.dk/PolitikOgIndflydelse/Byudvikling/Byplanlaegning/Lokalplaner/VedtagneLokalplaner/Lokalplan426-450/Lokalplan445.aspx>



laget er derfor et forslag til anlægslov samtidig med, at lovforslaget foreskriver en konkret anvendelse af de to øvrige områder. Etableringen af en containerterminal på det angivne område forudsætter dog, at etableringen kan ske på et for By og Havn forretningsmæssigt grundlag på det tidspunkt, hvor en flytning bliver aktuel.”

Østerbro Havnekomité (ØH) mener, at forslaget er i strid med såvel intentionerne for den internationale idékonkurrence, der blev udskrevet i 2008 af København Kommune og By & Havn; som med Københavns kommuneplan 2009 for så vidt angår bæredygtig byudvikling, både økonomisk, socialt og miljømæssigt.

Østerbro Lokaludvalg (ØL) tilslutter sig, at containerterminalen i Københavns Havn flyttes til et nyopfyldt område nord for det nuværende Nordhavnsområde. ØL påpeger imidlertid, at lovforslaget er i strid med vinderforslag fra arkitektkonkurrencen, som Københavns Kommune og By & Havn har gennemført for hele Nordhavnsområdet. Især kritiseres det; at containerterminalen er blevet meget større; at der skal plantes skov der, hvor der skulle have været byudvikling; og at opfyldningen ødelægger den bærende ide i konkurrencen, hvor Nordhavn skulle bestå af store holme adskilt med kanaler og vandområder.

ØL mener, at Transportministeriet burde respektere det planlægningsarbejde, der allerede er gennemført med omfattende inddragelse af offentligheden og hvis ikke, at ministeriet redegør for, hvorfor det i givet fald ikke kan realiseres.

Foreningen til Gentofte Kommunes Udvikling og Forskønnelse (FOGUS) finder det tilfredsstillende, at Transportministeriet har udarbejdet et lovforslag, som betyder, at lokalplan nr. 443 ikke bliver afgjort ved en administrativ afgørelse, men ophøjet til beslutning ved lov i Folketinget, idet FOGUS mener, at sagen i høj grad handler om, hvorledes fælles kulturelle og landskabsmæssige værdier forvaltes i fremtiden.

FOGUS påpeger, at det forekommer økonomisk usikkert at opbygge en stor containerterminal, når den nuværende containerdrift kunne fortsætte nogle år i Ydre Nordhavn og derefter eventuelt flytte til en anden placering, efterhånden som udbygningen af Indre Nordhavn skrider frem.

FOGUS mener ikke, at der foreligger en bindende aftale for Folketinget om, at der skal ske opfyldning ude i Øresund, ligesom FOGUS heller ikke er af den opfattelse, at der er nogen nødvendig sammenhæng, hverken aftale- eller lovmæssig, mellem metrocitbyen og den forslåede opfyldning. FOGUS mener derfor ikke, at lovforslaget kræver akut vedtagelse for at arbejde med Cityringen kan blive færdiggjort, hvorfor en udsættelse af lovforslaget bør efterkommes, således at de miljømæssige og økonomiske konsekvenser kan blive endelig fastlagt, før forslaget færdigbehandles.



Endelig foreslår FOGUS, at såfremt krydstogtterminalen anlægges som foreslået, kunne man trække en ny kystlinje fra nordspidsen af Skudehavnen og til nordenden af krydstogtterminalen.

I forhold til screening af alternative placeringsmuligheder, gør Dansk Transport og Logistik (DTL) opmærksom på, at spørgsmålet om, hvor containere alternativt vil blive kørt over land fra, også omfatter f.eks. Århus Havn og Hamborg Havn – ikke kun andre havne på Sjælland.

DTL komplimenterer desuden lovforslaget for at tage skridt til at fjerne potentielle interessekonflikter mellem boligformål og støjende erhvervsvirksomheder, samt at lovforslaget lægger op til, at der skal være gode adgangsmuligheder fra den nye containerterminal til det storkøbenhavnske opland.

Københavns Museum (KM) mener, at den foreslåede udvidelse er problematisk, da det fra flere vinkler efterfølgende vil se ud som om Trekroner og Middegrundsfortet er landfaste, hvilket ikke er eller har været tilfældet. Idet Københavns Havn udgør en væsentlig del af Københavns kulturhistorie bør denne værnes om, hvorfor KM opfordrer til at forslaget genovervejes.

Endvidere påpeger KM, at arbejder, der forudsætter udgravning i grunden, kan medføre påbud om midlertidig standsning af arbejdet iht. Lov om museer mv. § 26 (beskyttelse af jordfaste fortidsminder). KM som repræsentant for Kulturarvsstyrelsen bør derfor kontaktes i god tid inden et jordarbejde påbegyndes, så det kan afklares, hvorvidt der er behov for arkæologisk forundersøgelser.

Østerbro Fiskeriforening påpeger, at foreningens erhvervsfiskere vil tabe en fiskeplads, ligesom der vil være tale om daglige gener i byggeperioden i forbindelse med etableringen og opfyldningen af området. Fiskerne vil miste fiskeri efter torsk, skrubber, rødspætter, hornfisk og ål i det inddæmmede område, hvor de hidtil har drevet fiskeri med ruse og garn. Fiskeriforenings medlemmer vil som følge af generne og det mistede fiskeriområde gøre krav på erstatning i henhold til Fiskeriloven.

Naturfredningsforeningen i Gentofte / Danmarks Naturfredningsforening (DN) tilslutter sig i øvrigt fuldt ud indlæg til lovforslaget fra Gentofte Kommune; Hellerup og Maglegaard Sognes Grundejerforeningen; samt Foreningen til Gentofte Kommunes Udvikling og Forskønnelse.

Forbrugerrådet oplyser, at det af ressourcemæssige årsager ikke har mulighed for at forholde sig til lovforslag.

Fælles Fagligt Forbund oplyser, at det ikke har nogen bemærkninger.

Bemærkninger

Byudviklingen i Indre Nordhavn indgår i tillægsaftale til principaftalen fra 2005 mellem regeringen og Københavns Kommune om etablering af en City-



ring m.v. Det følger heraf, at der over tid skal anlægges i alt 600.000 etagemeter nybyggeri til bolig og erhverv i Århusgadeområdet, hvilket nødvendiggør en udflytning af den eksisterende containerterminal i Indre Nordhavn til en placering i Ydre Nordhavn.

I 2006 indgik et bredt flertal i Folketinget en aftale om udvidelse af Metroen med en Cityring og ny organisering af Ørestadsselskabet I/S og Københavns Havn A/S. Aftalen bygger på det grundlag, som fremgår af ovennævnte til lægsaftale fra 2005.

Som opfølgning på aftalen fra 2006 vedtog Folketinget lov nr. 552 af 6. juni 2007 om en Cityring og lov nr. 55 af 6. juni 2007 om Metroselskabet I/S og Arealudviklingselskabet I/S.

Efterfølgende har det vist sig hensigtsmæssigt at flytte containerterminalen fra Indre Nordhavn til Ydre Nordhavn. Endvidere er der behov for at placere jord fra Metrobyggeriet m.v.

Med nærværende lovforslag følges således op på det ovenfor beskrevne om byudvikling i Nordhavn, samt det forhold, at det har vist sig hensigtsmæssigt at flytte containerterminalen til Ydre Nordhavn og endelig behovet for at placere jord fra Metrobyggeriet m.v. Det har således ikke været hensigten at muliggøre resultatet af den idé- og arkitektkonkurrence, som blev afholdt af Københavns Kommune i 2008/9.

En flytning af containerterminalen fra Indre Nordhavn til Ydre Nordhavn er nødvendig, da støjende virksomheder i byomdannelsesområder skal ophøre senest 8 år efter endelig lokalplan for området er vedtaget. Det følger således af planlovens § 15 a, at der inden for det udpegede byomdannelsesområde kan lokalplanlægges for miljøfølsom anvendelse, f.eks. boliger, selvom der stadig væk er miljøbelastende virksomheder, hvis der er sikkerhed for, at virksomhedens miljøbelastning ophører inden for en 8-årig periode.

Det har således ikke været en del af baggrunden for eller hensigten med dette lovforslag at implementere et resultat fra en senere idé- og arkitektkonkurrence afholdt af Københavns Kommunes i 2008/9.

Udviklingselskabet By & Havn I/S vil som bygherre være ansvarlig for, at anlægsarbejdet tilgodeser beskyttelsen af fortidsminder bedst muligt.

Et eventuelt erstatningskrav i henhold til Fiskeriloven skal rettes mod bygherren, Udviklingselskabet By & Havn I/S.



2. Ændringer i det fremsatte lovforslag i forhold til det lovudkast, som har været i høring

Transportministeriet har foretaget følgende ændringer i det fremsatte lovforslag i forhold til det lovudkast, som har været i høring:

§ 26 a

- Det er blevet præciseret, at det opfyldte areal ejes af Udviklingsselskabet By & Havn I/S, at arealet er byzone og skal anlægges i kote ca. 3 meter samt at opfyldning kan gennemføres uden tilladelse efter kystbeskyttelsesloven.
- Bestemmelsen om at tilhørende bygninger maksimalt må være 25 meter høje er flyttet til § 26 b.

§ 26 b

- Det er blevet præciseret, at delområderne I – IV ikke kan anvendes til andre formål end beskrevet i loven. Ændring i anvendelsen kan kun foretages ved ny lov.
- Det præciseres, at bygninger i delområde ”I” maksimalt må være 25 meter høje.
- Bestemmelsen om virksomheder med særlige beliggenhedskrav med tilknytning til havnen udgår fra udnyttelsen af delområde ”II”.
- Der er indsat et stk. 4, der angiver delområde ”IV”, der bibeholdes som søterritorium. Der må ikke foretages inddæmning eller opfyldning på dette areal.

§ 26 c

- Høfden skal i det fremsatte lovforslag anlægges ”*samtidig med*” iværksættelsen af opfyldningen i stedet for ”*inden*”.
- Det præciseres, at høfden kan anlægges uden bestemmelse og tilladelse efter kystbeskyttelsesloven.

§ 26 d

- Ekspropriationsreglerne omfatter nu også § 26 b.



Herudover er der foretaget uddybninger og præciseringer i lovforslaget og bemærkninger hertil, herunder af lovteknisk karakter efter drøftelser med Justitsministeriet.

Det skal i denne forbindelse fremhæves, at lovforslagets bemærkninger til § 26 b, stk. 3 vedrørende den rekreative anvendelse af delområde "III" er blevet yderligere præciseret.

Med det rekreative område forstås, at området henlægges som et ubebygget areal, der langs kysten kan anvendes til rekreative faciliteter med et maritimt formål. Anvendelsen skal desuden være forenelig med havnedriften i naboområderne. Således kan området eksempelvis ikke anvendes til boliger, fabrikker eller vindmøller.