

**GENTOFTE KOMMUNE**

Kommunalbestyrelsen

Transportministeriet  
Departementet  
Frederiksholms Kanal 27 F  
1220 København K

10. februar 2011  
005573-2011

### Høring af forslag til lov om ændring af lov om Metroselskabet I/S og Arealudviklingselskabet I/S

Transportministeriet har i brev af 19. januar 2011 anmodet om bemærkninger til udkast til forslag til lov om ændring af lov om Metroselskabet I/S og Arealudviklingselskabet I/S. Lovforslaget muliggør opfyld af et areal i Københavns Ydre Nordhavn på i alt ca. 100 ha. og gør det i tilknytning hertil muligt at flytte den nuværende containerterminal fra Københavns Indre Nordhavn til opfyldningen i Ydre Nordhavn. Endvidere fastlægges et område til de nødvendige adgangsveje, servicefaciliteter, opmarchbaner i forbindelse med havnedriften samt til virksomheder med særlige beliggenhedskrav med tilknytning til havnen. Endelig gør lovforslaget det muligt at etablere et rekreativt område med maritimt formål på den vestlige del af opfyldningen.

Gentofte Kommune har siden Københavns Kommune i 2009 sendte forslag til lokalplan "Udvidelse af Nordhavn og ny krydstogtterminal" med tilhørende kommuneplantillæg og VVM redegørelse i høring, gjort såvel Københavns Kommune, Kystdirektoratet, By- og Landskabsstyrelsen som Region Hovedstaden opmærksom på, at planerne om landindvinding og udbygning af Nordhavnsområdet med krydstogtterminal og 100 ha opfyld ved Ydre Nordhavn har store negative konsekvenser for Gentofte Kommune og dens borgere. Gentofte Kommune har i den forbindelse endvidere påpeget, at dette projekt var udtryk for mangelfuld planlægning, idet der kun var udarbejdet planer for det "mindre" område, selv om der i forbindelse med en gennemført arkitektkonkurrence allerede forelå visioner for og konkrete overvejelser om en langt mere omfattende og indgribende byudvikling.

Gentofte Kommunes holdning er kommet til udtryk i breve af 27. september 2010 til kystdirektoratet, af 4. juni 2010 til kystdirektoratet, af 30. november 2009 til Region Hovedstaden, af 28. oktober 2009 til kystdirektoratet, af 23. juni 2009 til henholdsvis Københavns Kommune og By- og Landskabsstyrelsen, af 29. maj 2009 til Københavns Kommune.



I disse breve er bl.a. følgende forhold gjort gældende:

- Øget sandtransport og øgede erosionstendenser i den nordlige del af Hellerup Strand.
- Forringet udsyn fra Gentoftes kystområder (bl.a. krydstogtskibenes visuelle påvirkning på omgivelserne).
- En væsentlig forøgelse af trafikken i tilgrænsende områder, herunder områder i Gentofte Kommune.
- Forringede forhold for fritidssejlere og roere
- Øget tang- og affaldsophobning

I forbindelse med en forudgående høring om opstilling af vindmøller ved bl.a. Nordhavn gør Gentofte Kommune i brev 8. januar 2010 til Københavns kommune atter opmærksom på, at Gentofte Kommune fortsat er af den opfattelse, at der ikke bør ske opfyld af søterritoriet ved Nordhavn, hvor der på dette tidspunkt var planer om at opføre vindmøller.

Ligeledes har Gentofte Kommune i brev af 13. december 2010 meddelt Københavns Kommune, at Gentofte Kommune ikke kan tage stilling til omfanget af en miljøvurdering af opfyldningsarealet, da de overordnede planlægningsmæssige forudsætninger for at opfyldningsarealet kan overgå til byzoneformål ikke er til stede.

På et møde den 3. december 2010 mellem transportminister Hans Christian Schmidt, Gentofte Kommunes borgmester Hans Toft og viceborgmester Eyvind Vesselbo oplyste ministeren, at den foreslåede udvidelse af Nordhavnsområdet er en konsekvens af de af Folketinget vedtagne love og øvrige statslige beslutninger i 2005 og 2007 om Metro Cityringen og udvikling af Indre Nordhavn. Ministeren meddelte, at han hverken kunne eller ville ændre beslutningerne, da det bl.a. ville koste milliardbeløb at bremse disse projekter og finde andre løsninger.

Gentofte Kommune har taget ministerens udtalelser til efterretning. Gentofte Kommune har herefter – med baggrund i ministerens udtalelser – efter mødet den 3. december 2010 arbejdet konstruktivt på at sikre, at genevirkningerne fra det projekt, som lovforslaget muliggør, bliver begrænset så meget som muligt for Gentofte Kommune og dens borgere. Gentofte Kommune er tilfreds med de mange positive dialoger med Transportministeriet og By & Havn og med, at vi med vores deltagelse i denne lovforberedelse har medvirket til at genevirkningerne formindskes og fremhæver i den forbindelse:

- Den nordlige afgrænsning af opfyldet er i forhold til afgrænsningen i lokalplanen for området rykket mod syd, således at opfyldningen vil være mindre synlig fra Tuborg Syd.
- Det er anført i bemærkningerne til loven, at yderligere opfyld af areal vest, nord og øst for det eksisterende Ydre Nordhavn, eller for det areal, der tillades opfyldt med loven, alene kan ske ved ny lovgivning.
- Det vestlige område fastlægges til rekreative formål, hvoraf Gentofte Kommune videre må slutte og lægge til grund, at der ikke kan opstilles vindmøller.

Gentofte Kommune finder dog stadig, at lovforslaget bør ændres, således at det i højere grad sikrer Gentofte Kommune og dens borgere mod genevirkningerne fra projektet.



Gentofte Kommune ønsker således:

- At teksten fra bemærkningerne om at ”En eventuel yderligere opfyld af areal vest, nord og øst for det eksisterende Ydre Nordhavn, eller for det areal på ca. 100 ha, der tillades opfyldt efter § 26 a, kan alene ske ved ny lovgivning” skal indsættes i selve lovteksten.
- At det af selve lovteksten skal fremgå, at der ikke uden lovændring kan ske opførelse af vindmøller.
- At afsnittet i bemærkningerne til lovforslagets § 26, b, om at det rekreative areal skal beplantes således, at det fremtræder grønt og indbydende, og at beplantningen med træer skal ske senest samtidigt med ibrugtagning af containerterminalen medtages i selve lovteksten.
- At det af lovteksten fremgår, at det rekreative areal henlægges som ubebygget areal.
- At det indgår i lovteksten, at det er en forudsætning for etablering af opfyldet, at der inden anlægsarbejderne påbegyndes etableres en kanal fra Svanemøllebugten til indre Københavns Havn til brug for roere og andre mindre både. Kanalen skal vises på lovens kortbilag.
- At muligheden for lokalisering af virksomheder med særlige beliggenhedskrav med tilknytning til havnen, jf. lovens § 26 b, stk. 2, sidste punktum, udgår, idet der findes mere velegnede lokaliseringsmuligheder – eksempelvis Prøvestenen.

Vedrørende miljøvurderingen af lovforslaget er det Gentofte Kommunes ønske, at den påvirkning, som containerterminalen vil få på udsigten op langs kysten, tydeligt beskrives ved tekst og fotos, ligesom miljøvurderingen bør indeholde beregning af støjdbredelse og evt. etablering af afskærmningsforanstaltninger i området, der fastlægges til rekreative formål.

Med venlig hilsen

Hans Toft  
Borgmester

/ Jan Nielsen  
Kommunaldirektør





Til

Hellerup d. 10. 2. 2011

Transportministeren,  
Transportministeriet - Selskabscentret  
Frederiksholms Kanal 27 F  
1220 Kbh. K.

## Høringssvar på udsendt udkast til Forslag til Anlægslov af 19. januar 2011.

### Vedr. anlæg af en ny containerhavn og krydstogtterminal i Nordhavnen.

Vi anser en udfyldning ud i Øresund, i form som vist, for at være realiseringen af første etape for projekt "Urban Delta", med yderligere skadevirkninger for omgivelserne til følge trods det, at Forslag til Anlægslov har til hensigt derved at afslutte al videre udfyldning i Øresund ud for det eksisterende Nordhavn.,

Som det fremgår af det udsendte materiale vedr. Forslag til Anlægslov bl.a. i bemærkningerne til lovforslaget, er det ikke tidligere vedtaget, at den nuværende containerterminalen **skal** forblive i Nordhavnen eller, at der samtidigt **skal** ske en kraftig forøgelse af dens kapacitet her.

Det fremgår endvidere, at en væsentlig grund til forslagets opfyldninger i Nordhavnens nuværende område og ud i Øresund dels er, at det er en billig løsning for bortskaffelse af jord fra anlæg af Cityringen og tilkørselsveje til Nordhavnen, og dels, at få nye byggegrunde her til indtægt for dækning af København Kommunes og Statens anlægsunderskud fra Ørestadsbyggeriet og Metroen.

Da jordmængden fra både den nye Cityring og vejanlægsarbejderne til Nordhavnen samt forbindelsen til Lyngbyvej kan dække behovene for opfyldningerne **indenfor** det nuværende Nordhavnsområds byudviklingsprogram, er det ikke acceptabelt eller nødvendigt, at etablere yderligere opfyldninger ud i Øresund ved at modtage jord fra andre arbejder indenfor kommunen - eller fra andre - mod betaling !

Vort hovedsynspunkt er derfor:

- a) **Den ny containerhavn bør ikke anlægges i Nordhavnen.**
- b) **Krydstogtterminalen skal anlægges i forbindelse med opfyldninger indenfor det eksisterende nordhavnsområde.**
- c) **Opfyldning ud i Øresund skal helt undgås og kvaliteter bevares.**



- ad. a) Containerterminalen ønskes i Forslag til Anlægslov dels øget og dels flyttet af hensyn til gener for den omliggende byfornyelse i Nordhavn. Den bør af samme årsager **lokaliseres et andet sted**, end i ydre Nordhavn . Den er i alle tilfælde tænkt midlertidig i forhold til sigtet med planen for udbygningen af "Urban Delta" og kunne f.eks. foreslås anlagt allerede nu på fortsatte opfyldninger ud fra Prøvestensområdet eller ved Malmø.

Et terminlanlæg for containere ud i Øresund på det halve af den viste opfyldning og med en frekvens på 20 - 30 skibsanløb om ugen, som Forslag til Anlægslov nævner, er **en betydelig udvidelse** i forhold til det nuværende anlæg, og vil, som vist bl.a. i VVM-redegørelsen, medføre væsentlige påvirkninger af miljøet i et stort område af Nordhavnen og kysten mod nord.

Landtransporten til og fra - også i døgndrift - vil belaste ikke alene de nye 600.000 etagemeter byudviklede områder i indre og ydre Nordhavn (med mindre tunnelføringerne anlægges helt frem til terminalen), men den vil også kræve behov for alle de **3 vejbaner i tunnelrørene** i forbindelsen op til Lyngbyvej, som nu er sparet ned til kun 2.

Dette sidste kunne skyldes, at man belv klar over, at en del af **container trafikken er i transit d.v.s ikke angår københavnsområdet !** Endvidere synes det helt urimeligt rent miljømæssigt, at sende al containertrafikken, d.v.s. også den til det sydlige område for København nord-vestpå først ad den i forvejen stærkt belastede Lyngbyvej, hvilket må få **en havnetunnel** i spil og / eller en forbindelse via Reffshalen - Amagermotorvejen !

Ved Forslaget til Anlægslov vil de nye byudviklede bolig- og erhvervsområder blive afskåret fra deres primære kystområdes rekreative værdi af en indhegnet **50 ha.** stor terminal i døgndrift med opstablinger i **21 m.s** højde, med **10.000 etagemeter i 25 m.s** højde og talrige belysningsstandere samt behov for **4 galgekraner i 120 m.s** højde. Dette er støjende samt lys- og synsforurenende og dertil med højder og en vejrmæssig beliggenhed, som intet foranliggende beplantningsbælte vil kunne tåle, skjule eller afbøde.

Funktionen her vil medføre, at byen fornemme nye "Honnørkaj" for krydstogtpassagere samme steds, tvinger disse til at skulle passere klods op til div. store containerskibe og deres lagerstablinger - det svarer til, da herremanden og bonden før i tiden anlagde møddingen midt på gårdspladsen, så alle besøgende kunne se, hvor velhavende han var. Det gør man trods alt ikke i dag, for det var **en øjenbæ** - og alt for miljøbelastende !

- vedr. b) Krydstogtterminalen er vurderet til at have behov for 800 m. kajplads. Det løses ved at forskyde den små 300 m. mod SV langs den nuværende begrænsning af Nordhavnen langs Kroneløbet, **som vist på vedlagte Bilag A**. Dette er opnået uden udbygning af Nordhavnsområdet ud i Øresund, men alene ved opfyldninger indenfor denne og uden ændringer i forhold til fra- og tilkørsel, som vist i Forslag til Anlægslov. Den får derved yderligere tillagt kvaliteten ved sammenhæng med den stadig aktive gammel krydstogtkaj.



Midlertidig tilkørsel af jord samt behandling og lagring af samme inden genanvendelse vil ligeledes, som vist på skitsen, kunne foregå indenfor det eksisterende Nordhavnsområde med tilsvarende areal og trafiklinier som i Forslag til Anlægslov.

**Vedr. c)** Containertrafikken på Lyngbyvej vil dermed ikke komme til at fylde ekstra op. Vejen er allerede stærkt belastet og en negativ miljøfaktor for store boligområder bl.a. i Gentofte Kommune.

Den voldsomt dominerende ændring af udsynet nordfra mod sydøst fra Øresundskysten, hvis det forelagte Forslag til Anlægslov blev realiseret, kan undgås og ligeså de støjmæssige gener for det nuværende kystområde langs Svanemøllebugten og Tuborg. Se vedlagte bilag B.

De urealistiske skærmende beplantninger til reduktion af syns-, lys- og støjvirkning fra terminalen behøver ikke at blive forsøgt etableret.

Den i VVM-redegørelsen nævnte øgede erosion langs Hellerupkysten og de deraf nødvendige afværgeforanstaltninger kan undgås.

De lovmæssige bestemmelser om fri tilgængelighed og færdsel langs de danske kyster vil komme til at gælde også for denne, hvad den jo også bør !

Den fredede grønbrogede tudse får ligesom den sjældne sommerfugleart mulighed for at overleve i området.

I forbindelse med implimenteringen af EU-oversvømmelsesdirektiv skal der senest i 2013 være udarbejdet kort over den nuværende oversvømmelsesrisiko i de enkelte medlemslande. Materialet for københavnsområdet samt området nord og syd herfor foreligger. Overskudsjord vil således med fordel ved rettidig omhu kunne anvendes til beskyttelse af de truede områder. Der vil endvidere være behov for en kanal fra bunden af Svanemøllebugten til Kbh.s havn til at tage vandpresset ved vind fra NØ og høj vandstand og til at give sikker forbindelse her for roere og mindre både.

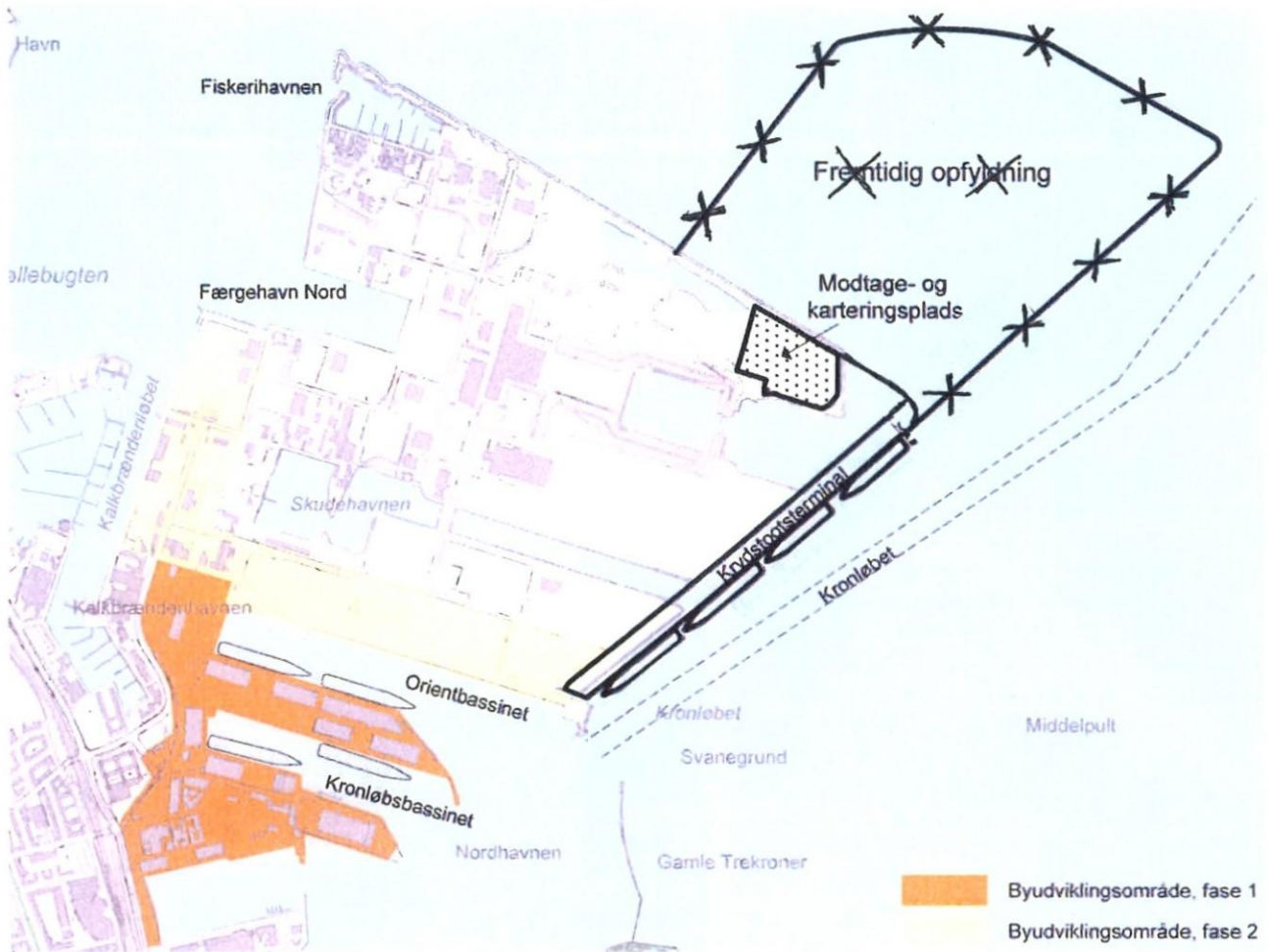
Hellerup og Maglegaard Sognes  
Grundejerforening  
Info a hmg. dk  
www.hmg.dk

Med venlig hilsen v. formanden  
*Britta Andersen*  
Britta Andersen  
Hambros Allé 8  
2900 Hellerup

- Bilag: A Kortskitse af vort ændringsforslag  
B Udsigt fra Charlottenlund Fort i øjeblikket.  
Udsigt fra Charlottenlund Fort hvis Forslag til Anlægslov gennemføres.  
Udsigt fra Charlottenlund Fort hvis vort forslag gennemføres.

Visualiseringerne er udført efter arkitektfirmaet Halsøv & Kjærgaards fotomotager i Kystdirektoratets og Københavns Kommunes udgivelse: NORDHAVNEN SKAL UDVIDES til 2.off. høring 20.5. - 29.8. 2009.

## BILAG A



Plan fra 2009 i udgivelsen "NORDHAVNEN SKAL UDVIDES" til 2. off. høring om Nordhavnsområdet med den påtænkte opfyldning ud i Øresund og den nye Krydstogtkaj markeret.

På planen er indtegnet den ændring, som vi foreslår, hvorved krydstogtkajen forskydes ca 300 m. mod SV, således at den kan rummes indenfor Nordhavnen's nuværende område og komme i forbindelse til den bevarede krydstogtkaj her.

Opfyldningen ud i Øresund sløjfes og containerterminalen flyttes til en anden lokalitet.





**Udsigten fra Charlottenlund Fort før Nordhavnen udvides, og den nye krydstogtkaj og den nye containerterminal etableres.**



**Udsigten fra Charlottenlund Fort efter Nordhavnen er udvidet med den nye krydstogtkaj og nye containerterminal.**



**Udsigten fra Charlottenlund Fort efter Nordhavnen er etableret med den nye Krydstogtkaj. som vort ændringsforslag anviser.**

Visualiseringerne er udført efter arkitektfirmaet Hassløv & Kjærgaards fotomontager i Kystdirektoratets og København Kommunes udgivelse til 2. off. høring 20.5 - 29.8. 2009: "NORDHAVNEN SKAL UDVIDES".

Hellerup 7. februar 2011  
Hellerup Dameroklub  
Strandparksvej 42  
2900 Hellerup

**Bemærkninger fra Hellerup Dameroklub til Trafikministeriets ”Høring vedrørende forslag til lov om ændring af lov om Metroselskabet I/S og Arealudviklingselskabet I/S (flytning af containerterminal i Københavns Havn)”.**

I begyndelse af 2010 blev der vedtaget et landsplandirektiv, der tillader bygning af ny krydstogtskaj langs med Kronløbet og udvidelse af Nordhavn. Den foreslåede ny lov betyder at containerterminalen kan flyttes fra Indre Nordhavn til et areal i forlængelse af den ny krydstogtskaj, et areal, der skal opfyldes med jord fra metrobyggeriet. Den ny krydstogtskaj og containerkaj vil samlet gå 1800 m ud i Øresund med yderligere ca 500 meter containerkaj på den nordøstlige side af opfyldningen.

Etablering af en kanal gennem Indre Nordhavn er en aftalt afværgeforanstaltning i udbygningsaftalen mellem By & Havn og Københavns Kommune 20/2-2010 i forbindelse med lokalplan ”Udvidelse af Nordhavn og ny krydstogtskaj” (§1 punkt 6). Kanalen er foreslået på baggrund af en lang række protester fra ro- og kajakklubber, fra Dansk forening for Rosport og fra Dansk Kano og Kajak Forbund over den forhindring og sikkerhedsrisiko udvidelsen og den færdigetablerede kaj vil udgøre for robåde og kajakkers passage forbi og ind i Københavns Havn, Kanalen skal etableres fra Kalkbrænderiløbet via Skudehavnen og videre herfra til Orientbassinet. I aftalens §2 om rækkefølge står bl.a. ”Såfremt der sker en vedtagelse om udflytning af containerterminalen fra Indre Nordhavn aftales det tillige, at der etableres den i pkt. 6 nævnte kanal umiddelbart efter udflytning af containerterminalen”. Vi glæder os meget til denne kanal og vil sætte pris på en estimeret dato for etableringen.

I Hellerup Dame Roklub ser vi med bekymring på de problemer, vi får i opfyldnings- og byggeperioden, og håber derfor meget, at ventetiden på en kanal gennem Indre Nordhavn bliver så kort som mulig. Vores rofarvand bliver væsentligt begrænset, da det kun i meget godt vejr vil være muligt at passere opfyldningsområdet. Der vil være forøget strøm i forhold til det nuværende og de lodrette kajer vil give tilbageslag af bølger og dermed gøre det sværere for os at navigere. Vores små og spinkle både skal på vej ind til Københavns Havn passere 3 sejlrender med store erhvervsbåde, der har svært ved at se os på deres radar. Vi håber ikke det fører til kæntring eller påsejling, da det også vil være vanskeligt at redde sig i land under den lange passage udenom Nordhavn. Vores kontakt og fælles aktiviteter med de øvrige af Københavnskredsens roklubber i og syd for Københavns Havn vil være meget besværliggjort i perioden til en kanal er etableret. En uddybning af disse argumenter kan ses i vores hørings svar til Københavns kommunes lokalplan for området.

I lovforslaget indgår også anlæggelsen af en hofde umiddelbart nord for indsejlingen til Hellerup Havn for at hindre tilsanding af indsejlingen. I følge beskrivelsen i den tidligere VVM redegørelse skal denne hofde gå 50 m vinkelret ud fra kysten. Den vil besværliggøre vores passage nordpå lidt, specielt for vores begyndere, men vi opfatter det som et mindre problem. Vi anmoder dog om, at vi bliver orienteret og hørt om hvornår og hvordan bygningen skal foregå, så vores aktiviteter bliver generet mindst muligt.

For Hellerup Dameroklub  
Pinuccia Panzeri (formand) og Gerda Engholm  
email: [formand@hdr.dk](mailto:formand@hdr.dk) og [gerda@cancer.dk](mailto:gerda@cancer.dk)



Hellerup d. 09. februar 2011

**Høringssvar til "Forslag til lov om ændring af lov om Metroselskabet I/S og Arealudviklingselskabet I/S" af 19. januar 2011 fra Hellerup Roklub, Kajakklubben NOVA, Hellerup Kajakklub samt Charlottenlund Kajakklub PALO.**

Efter fremkomsten af Københavns Kommunes planer om udvidelse af Nordhavnsområdet ved opfyldning mod Nord har repræsentanter for småskibsfarten (roklubber, kajakklubber, sejlkubber m.v.) gentagne gange protesteret over de forringelser af besejlingsmulighederne mellem Svanemøllebugten og Københavns Havn, som projektet medfører.

Efter Københavns Kommunes høring udsendtes d. 17. februar 2010 en hvidbog, hvori det bl. a. hedder:

***"Kanal i Indre Nordhavn samt sejladsikkerhed***

På baggrund af de vanskeligheder, som projektet kunne medføre for roerne, er Københavns Kommune og By & Havn blevet enige om at etablere en kanal gennem Indre Nordhavn, som roerne kan anvende ved passage mellem Yderhavnen og Svanemøllebugten. Det er således skrevet ind i den udbygningsaftale, der i forbindelse med kommuneplantillægget og lokalplanen indgås mellem By & Havn som bygherre og Københavns Kommune, at en kanal skal etableres fra Kalkbrænderiløbet via Skudehavnen og videre derfra til Orientbassinet."

Protesterne er således blevet hørt, men man gør det samtidigt klart, at kanalen ikke vil blive etableret før Nordhavnsudvidelsen er overstået. I lokalplanen for området skriver Københavns Kommune:

***"Rekreative forhold og fritidsliv***

Som følge af projektet vil kapsejladsbøjen på Stubben blive flyttet permanent til en ny position af hensyn til sejladsikkerheden. Lystsejlernes og roernes rute mellem Svanemøllebugten og Københavns Havn vil blive længere og foregå i mere strømfyldt vand ved opfyldningens nordøstlige spids, men mulighederne for at udøve roning og sejlads vurderes grundlæggende ikke at være mindre end før. Etablering af en eventuel kanal, som kan forbinde Svanemøllebugten med Københavns Havn, vil indgå i byudviklingsplanerne for Nordhavn."

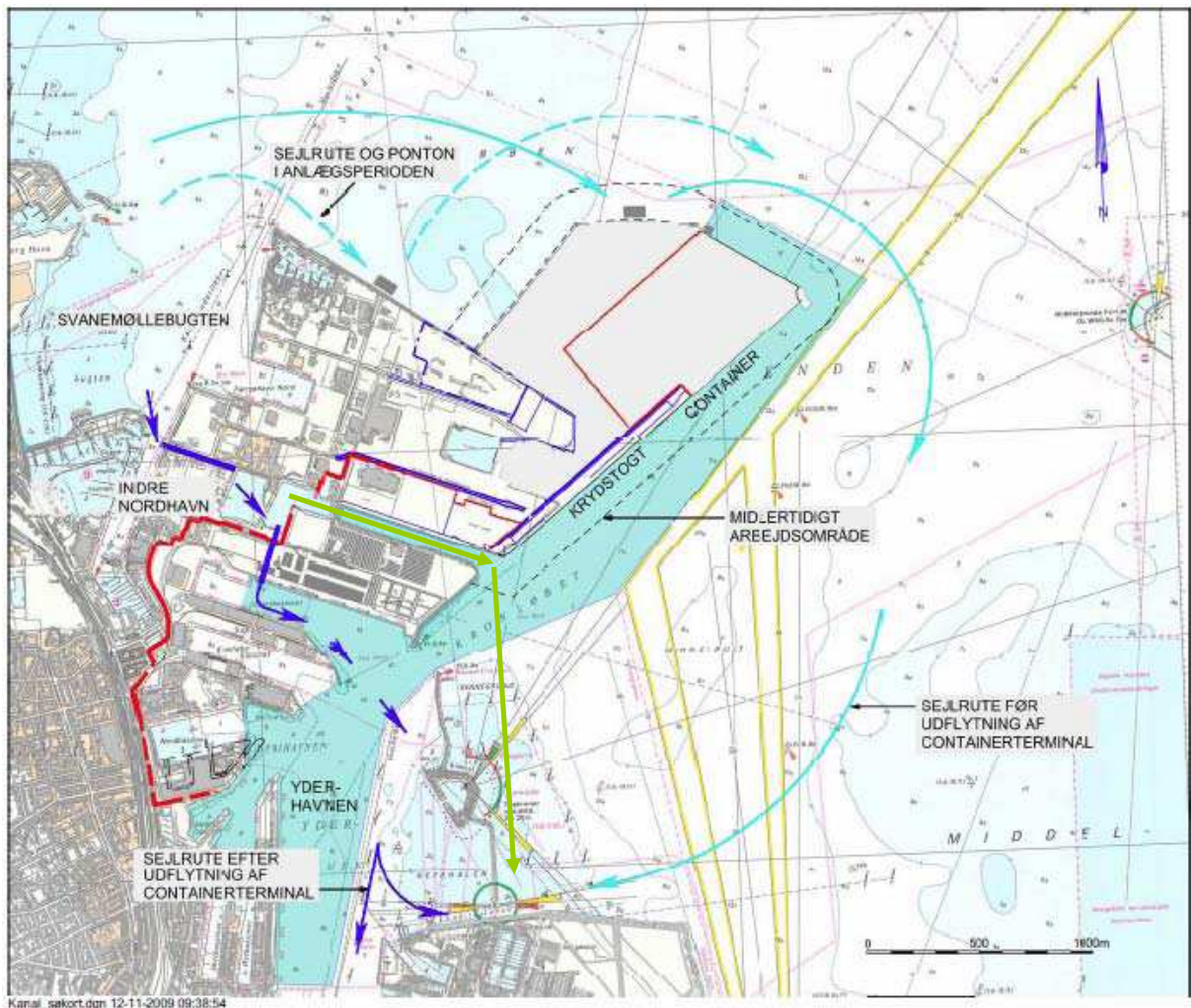
I lokalplanen er hvidbogens løfte blevet til en 'eventuel kanal', og mulighederne for at udøve sejlads og roning er vurderet som ikke forringet på trods af protesterne. Dette må vi protestere imod!

På baggrund af ovenstående står småskibsfarten tilbage med et meget vagt løfte om, at der måske engang om mange år vil blive etableret en løsning. I mellemtiden vil småbåde fra Svanemøllebugten og Gentoftes kyst være henvist til en farlig rute tværs over Kongedybet, hvor der er stærk strøm, bølger og stærk skibstrafik.

Som led i opfyldningsprojektet bør der ved lov først etableres en kanalforbindelse for småbåde syd om Krydstogtsterminalen for at afbøde de negative konsekvenser. Det er ikke tilstrækkeligt, at en kanalforbindelse indgår som en "mulighed" og "på et senere tidspunkt" i byudviklingsplanerne.

Ved en offentlig høring i Gentofte d. 25. januar 2011, gav Trafikminister Hans Christian Schmidt da også udtryk for, at en kanalforbindelse mellem Svanemøllebugten og Københavns Havn ville blive stillet som krav til projektet. Imidlertid omfatter det foreliggende lovforslag intet om en sådan kanalforbindelse. Den eneste afværgeforanstaltning, der er nævnt i lovforslaget, er etablering af en hofde umiddelbart nord for indsejlingen til Hellerup Havn. Dette er vi enige i også er vigtig! På lignende vis bør det indskrives i loven, at inden iværksættelse af det arbejde, der er nævnt i paragraf 26 b, skal der sikres en kanalforbindelse på ikke under 7 meters bredde (under broer dog ned til 5 m) mellem Svanemøllebugten og Københavns Havn som afværgeforanstaltning for småbåde.

Københavns Kommune har i hvidbogen fra 2010 anvist en kanalføring, der er vist med blå pile på nedenstående tegning. Når projektet er færdigt, er det en glimrende løsning. Den har imidlertid den ulempe, at den først kan gennemføres når containerhavnen er flyttet. Det foreslås derfor, at kanalen i anlægsperioden føres fra den gamle skudehavn ud til Skudeløbet, se grønne pile på nedenstående tegning. Dette vil kunne gennemføres for en ringe meromkostning, men vil til gengæld betyde en langt sikrere og mere anvendelig rute end nord om det nyopfyldte område. Når containerhavnen er flyttet, kan man føre kanalen igennem fra den gamle Skudehavn til Orientbassinets.



Kanal\_sakort.dgn 12-11-2009 09:38:54

Konklusion:

- 1) Anlægning af kanal fra Kalkbrænderihavnen via den gamle Skudehavn og videre til Orientbassin indføres i loven, som afværgeforanstaltning for småbåde.
- 2) Det indføres i loven, at der skal etableres en midlertidig kanalforbindelse fra Kalkbrænderihavnen til den gamle Skudehavn og videre ud af skudeløbet inden projektet påbegyndes.

Med venlig hilsen

På vegne af:

Hellerup Roklub  
Strandparksvej 44  
2900 Hellerup

v/Henrik V. Larsen  
Strandvejen 210  
2920 Charlottenlund  
Tlf. 26 34 80 80  
[hv@larsencopenhagen.dk](mailto:hv@larsencopenhagen.dk)

Kajakklubben NOVA  
Strandparksvej 40  
2900 Hellerup

v/Anders Frejberg  
Brodersens Alle 7  
2900 Hellerup  
Tlf. 39 62 76 83  
[afj@frejberg.dk](mailto:afj@frejberg.dk)

Hellerup Kajakklub  
Onsgårdsvej 18  
2900 Hellerup

v/Morten Skytte  
Strandboulevarden 5 1.tv.  
2100 København Ø.  
Tlf. 40 59 33 05  
[formand@hellerup-kajakklub.dk](mailto:formand@hellerup-kajakklub.dk)

Charlottenlund  
Kajakklub PALO  
Strandvejen 146A  
2920 Charlottenlund

v/Allan Brinch  
Søborg Parkallé 20  
2860 Søborg  
Tlf. 28 26 02 93  
[Allan.brinch@gmail.com](mailto:Allan.brinch@gmail.com)



17. februar 2011

Til Transportministeriet

Journal nr. 2010-4752

### **Høringssvar til "Forslag til lov om ændring af lov om Metroselskabet I/S og Arealudviklingsselskabet I/S"**

På vegne af Hellerup Sejlklub har vi følgende bemærkninger til ovennævnte lovforslag:

- I §26c er nævnt ,at der som afværgeforanstaltning skal etableres en hofd ved Hellerup Havn. En sådan hofd vil få stor indflydelse på havnens funktion og for havnens brugere, og ikke mindst medlemmer af Hellerup Sejlklub, da disse i høj grad sejler til og fra havnen med sejlbåde og joller uden hjælpemotor. Det er derfor afgørende, at der tages hensyn til dette i forbindelse med udformning af hofden, der med forkert placering vil kunne begrænse besejlingsforholdene til- og fra havnen.

Hellerup Sejlklub har i forvejen et glimrende samarbejde med Gentofte Kommune omkring administration af havnen, og ønsker at udformning af hofden sker i overensstemmelse med Gentofte Kommunes langsigtede planer om Hellerup Havns udvikling. Vi ønsker derfor fremhævet i lovforslaget, at den endelige udformning af hofden bør sker i et tæt samarbejde med Gentofte Kommune.

- Det fremgår ikke af lovforslaget, at der skal etableres en kanal for småbåde igennem Nordhavns landareal og til Nordre Frihavn, som det tidligere blandt andet var beskrevet i lokalplanen for området. Hellerup Sejlklub vil anbefale at etablering af en sådan kanal indskrives som en afværgeforanstaltning i lovforslaget. Kanalen er af afgørende betydning for især ro- og kajak klubbernes sejladsmuligheder i farvandet mellem Københavns havn og de nordligere beliggende kommuner.

På vegne af Hellerup Sejlklub

Thorkild Pedersen, Formand

Lars Deigaard, Plan- og Miljøkoordinator



**KØBENHAVNS KOMMUNE**  
Økonomiforvaltningen

Transportministeriet  
Frederiksholms Kanal 27F  
1220 København K

Sagsnr.  
2011-14416

Dokumentnr.  
2011-82089

### **Københavns Kommunes bemærkninger til høring om lov om ændring af lov om Metroselskabet I/S**

Økonomiudvalget har på sit møde den 8. februar behandlet det af Transportministeriet udsendte forslag til lov om ændring af lov om Metroselskabet I/S og Arealudviklingselskabet I/S (flytning af containerterminal i Københavns Havn) og anmodet Økonomiforvaltningen om at fremsende følgende bemærkninger til lovforslaget.

Københavns Kommune glæder sig over, at der med lovforslaget banes vej for den flytning af containerterminalen, der på en gang vil fremtidssikre containerhavnens drift og sikre mulighederne for byudvikling i den indre del af Nordhavn i overensstemmelse med aftalen herom mellem staten og kommunen. Københavns Kommune hilser det også velkomment, at der med lovforslaget sikres endelig statslig godkendelse af det planlagte jorddepot, der bl.a. skal rumme materialet fra tunneludgravningen til Metrocityringen.

Københavns Kommune har i samarbejde med Kystdirektoratet udarbejdet et plangrundlag med VVM for opfyldning og etablering af en krydstogtterminal i Nordhavn. Københavns Kommune har samtidig vedtaget en lokalplan for området. For de områder, der ikke anvendes til krydstogtterminal, fastlægges den langsigtede anvendelse efter endt opfyldning ikke, men afventer nærmere planlægning.

Med lovforslaget fastlægges den fremtidige anvendelse af alle arealer inden for opfyldningen. Mens Københavns Kommune er enig i, at behovet for at bruge en del af arealet (delområde I) til en ny containerterminal er veldokumenteret og aktuelt, finder Københavns Kommune, at statens overtagelse af den kommunale plankompetence for de øvrige områder savner begrundelse, og at de detaljerede bestemmelser for områdernes anvendelse er fastlagt uden den nødvendige indsigt i og inddragelse af lokale behov og ønsker, samtidig med at de vil medføre forringede økonomiske vilkår for By & Havn I/S.

Lovforslagets delområde II fastlægges bl.a. til ”virksomheder med særlige beliggenhedskrav med tilknytning til havnen”. Der er allerede i landsplandirektivet Fingerplan 2007 udlagt meget betydelige arealer i København til virksomheder, hvortil der af hensyn til miljøet stilles særlige beliggenhedskrav. Udviklingen viser imidlertid, at der bliver stadig færre af denne type virksomheder. Københavns Kommune

#### **Direktør**

Rådhuset  
1599 København V

Direkte telefon  
3366 2290

E-mail  
ask@okf.kk.dk

EAN nummer  
5798009800176

www.kk.dk

ønsker derfor ikke, at der udlægges endnu mere areal til dette formål. Det bør i stedet være op til kommunen som planmyndighed sammen med grundejeren at pege på egnede anvendelsesmuligheder, der opfylder reelle behov og samtidig kan forenes med naboskabet til krydstogt- og containerterminalen.

Delområde III fastlægges til rekreative formål. I bemærkningerne til lovforslaget defineres dette dog samtidig så snævert, at kun maritim rekreation uden behov for hverken bygninger eller opfyldning (f.eks. dækmoler, bølgebrydere) på vand er tilladt. Københavns Kommune forudsætter, at der ikke er pligt til at gøre brug af de muligheder for rekreative anvendelse på arealet, som loven giver.

De snævre rammer for anvendelsen af arealerne rundt om containerterminalen tager ikke højde for de reelle behov i København og for markedets efterspørgsel efter arealer. Ved at båndlægge arealer til virksomhedstyper, der faktisk ikke efterspørger dem, begrænses indtjeningsmulighederne for By & Havn I/S unødigt, hvilket også indirekte påvirker ejernes - herunder kommunens - økonomi.

Københavns Kommune skal også påpege, at kommunen har vedtaget mål for begrænsning af Københavns CO<sub>2</sub>-udledning og i den forbindelse, i overensstemmelse med de statslige målsætninger, også satser på vedvarende energikilder. Derfor har kommunen påbegyndt en planlægning for opstilling af vindmøller bl.a. på indfatningen til opfyldningen i Nordhavn (lovforslagets 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. Københavns Kommune vil derfor gå ud fra, at staten ikke vil nedlægge veto imod en planlægning for vindmøller på dette sted.

Endelig skal det bemærkes, at lovens bemærkninger til § 26 a fortolker denne således, at opfyldning i et ikke nærmere defineret område omkring Ydre Nordhavn og den planlagte opfyldning ikke kan ske uden en lovændring. Det forekommer ikke klart, 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.

Med venlig hilsen

Anne Skovbro

Kopi til Finansministeriet



Transportministeriet  
Frederiksholms Kanal 27 F  
1220 København K

INDKOMMET  
17 FEB. 2011  
TRANSPORTMINISTERIET  
SAGSSTYRELSEN

København d. 16. februar 2011.

**Vedr. høring ang. forslag til lov om ændring af lov om Metroselskabet I/S og Arealudviklingsselskabet I/S (flytning af containerterminal i Københavns Havn)**

Københavns Museum har modtaget materiale vedrørende ovennævnte høring og har foretaget en gennemgang af sagen.

Københavns Museum har i en tidligere høring (i sommeren 2009) gjort opmærksom på, at det er en meget voldsom udvidelse, der foreslås. Nordhavn er igennem tiden blevet opfyldt og dermed udvidet, men dette bør ikke være en begrundelse for en udvidelse i det forslåede omfang.

Udvidelsen er blandt andet problematisk, da forterne fra flere vinkler vil se ud, som om de er landfaste. Trekroner fra 1827 markerer indsejlingen til Københavns Havn. Det blev brugt under Slaget på Rheden, hvor det indgik som det eneste faste anlæg i den danske forsvarslinje. Middelgrundsfortet blev bygget samtidig med Charlottenlund Batteri og Kastrup Batteri. Sammen udgjorde de den ydre søbefæstningslinje sidst i 1800-tallet. De havde til formål at supplere den ældre linje, som lå ved Kronløbet og Kongedybet. De tre anlæg lå længere væk fra havnen og kunne dermed bedre dække indsejlingen til København og samtidig kunne de lukke for meget af den nord- og sydgående trafik i Øresund<sup>1</sup>. Det er derfor vigtigt, at de to forte fortsat ligger "frit" ude i havet og ikke ser ud, som om de er landfaste. Københavns Havn udgør en væsentlig del af Københavns kulturhistorie og denne bør der værnes om. Derfor vil vi gerne endnu gang opfordre til at forslaget genovervejes.

Endvidere har vi følgende kommentarer ang. arkæologi: Arbejder, der forudsætter udgravning i grunden, kan medføre påbud om midlertidig standsning af arbejdet i henhold til lov om museer mv. §26 (beskyttelse af jordfaste fortidsminder). Op-

<sup>1</sup> Christensen, Peter Thorning (1996): *Guide til Københavns Befæstning*. Skov- og Naturstyrelsen.

mærksomheden henledes på, at Københavns Museum som repræsentant for Kulturarvsstyrelsen bør kontaktes i god tid, forinden et jordarbejde påbegyndes, således at behovet for arkæologisk forundersøgelse kan afklares med henblik på at imødegå påbud om midlertidig standsning af arbejdet.

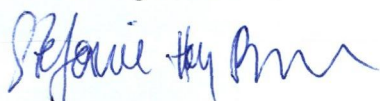
Museet kan kontaktes på nedenstående mail og telefonnummer:

[nielsg@kff.kk.dk](mailto:nielsg@kff.kk.dk)

Tlf.: 26 88 07 73

Der gøres opmærksom på, at der har været taget kontakt til Vikingeskibsmuseet i Roskilde, der har det arkæologiske ansvarsområde for arealer beliggende under åbent vand. Museet mener ikke, at hølften ved Hellerup Havn har været i høring tidligere, og som sådan skal dette element af projektet i høring hos Kystdirektoratet.

Med venlig hilsen



Stefanie Høy Brink

Vikarierende Museumsinspektør

Københavns Museum

[stefda@kff.kk.dk](mailto:stefda@kff.kk.dk)

5171 4544



Niels Grumløse

Museumsinspektør

Københavns Museum

[nielsg@kff.kk.dk](mailto:nielsg@kff.kk.dk)

2688 0773