



Til lovforslag nr. L 162

Folketinget 2010-11

Betænkning afgivet af Trafikudvalget den 28. april 2011

Betænkning

over

Forslag til lov om ændring af lov om Metroselskabet I/S og Arealudviklingselskabet I/S

(Flytning af containerterminal i Københavns Havn)

[af transportministeren (Hans Christian Schmidt)]

1. Ændringsforslag

Transportministeren har stillet 1 ændringsforslag til lovforslaget.

2. Udvalgsarbejdet

Lovforslaget blev fremsat den 2. marts 2011 og var til 1. behandling den 22. marts 2011. Lovforslaget blev efter 1. behandling henvist til behandling i Trafikudvalget.

Møder

Udvalget har behandlet lovforslaget i 3 møder.

Høring

Et udkast til lovforslaget har inden fremsættelsen været sendt i høring, og transportministeren sendte den 19. januar 2011 dette udkast til udvalget, jf. TRU alm. del – bilag 157. Den 18. marts 2011 sendte transportministeren de indkomne høringssvar og et notat herom til udvalget.

Skriftlige henvendelser

Udvalget har i forbindelse med udvalgsarbejdet modtaget skriftlige henvendelser fra Danmarks Naturfredningsforening i Gentofte og Østerbro Havnekomité.

Transportministeren har over for udvalget kommenteret de skriftlige henvendelser til udvalget.

Deputationer

Endvidere har Østerbro Havnekomité mundtligt over for udvalget redegjort for sin holdning til lovforslaget

Spørgsmål

Udvalget har stillet 11 spørgsmål til ministeren til skriftlig besvarelse, som denne har besvaret.

3. Indstillinger og politiske bemærkninger

Et *flertal* i udvalget (udvalget med undtagelse af EL) indstiller lovforslaget til *vedtagelse* med det stillede ændringsforslag.

Socialdemokratiet og Socialistisk Folkeparti støtter overordnet set lovforslaget, men gør opmærksom på, at S og SF er uenige i den del af lovforslaget, der afskærer Københavns Kommune fra at etablere vindmøller på område III, jf. besvarelsen af spørgsmålene 4, 5 og 6. Det er efter S og SF's mening uholdbart – og ubegrundet – at staten detailregulerer på et område, der ellers er kommunens ansvarsområde, i dette tilfælde at planlægge for etablering af vindkraft med respekt for de regler, der gælder på området. Såfremt Københavns Kommune fastholder – eller på et senere tidspunkt – fremsætter ønske om opstilling af vindmøller i det pågældende område, vil S og SF arbejde for at ændre loven, så ansvaret gives tilbage til kommunen.

Et *mindretal* i udvalget (EL) vil ved 3. behandling stemme hverken for eller imod lovforslaget. Mindretallet stemmer for det stillede ændringsforslag.

Enhedslisten støtter den del af lovforslaget, der flytter containerterminalen og de støjende havneaktiviteter længere væk fra de beboede områder og ud til Ydre Nordhavn. EL finder imidlertid, at lovforslaget lider af en alvorlig mangel, nemlig at det er blevet til, på trods af at der ikke er udarbejdet en masterplan for udbygningen af Nordhavnen. En masterplan kan give et samlet overblik over havnens fremtid.

Af Transportministeriets rapport »Danske havne til fremtidens transportløsninger« (2007) fremgår det (side 39), at flere af de største danske havne i dette årti har udarbejdet masterplaner, men også at Københavns Havn ikke er blandt dem, der har udarbejdet en sådan.

En masterplan er et nyttigt redskab, idet der her bl.a. kan gøres overvejelser om den fremtidige efterspørgsel efter hav-

nens ydelser og dens udvikling. En masterplan kan også belyse, hvorvidt der mangler infrastruktur i havnen, og det er jo tilfældet i Nordhavnen, hvor der ikke længere er nogen tilslutning til banenettet.

Institut for Miljøvurdering undersøgte i 2003 forureningen fra skibstrafikken, beskrevet i artiklen »Luftforurening fra skibe i danske havne« (Stads- og Havneingeniøren 9 – 2003). Det fremgår bl.a., at på Østerbro stammer ca. 25 pct. af kvælstofferne fra havnen, og det samme gør 10-15 pct. af partikelforureningen, hvilket dog stadig er beskedent sammenlignet med vejtrafikkens bidrag.

Ret upåagtet stammer forureningen fra de lastbiler, der er ene om at transportere gods og containere til/fra havnen – tallet være årtiers forringelser af kombinationen skib/jernbaner. Det betyder, at vi i dag står i den besynderlige situation, at København formodentlig er den eneste europæiske hovedstad – som tillige er havneby – der har en havn, der ikke er forbundet med en jernbane. Jernbanebetjening af havne er ellers noget, der findes i de fleste havnebyer af en vis størrelse – også danske.

I Transportministeriets »Danske havne til fremtidens transportløsninger« (2007), hedder det (side 17): »Staten har ansvaret for hele det overordnede vejnet og jernbaneinfrastrukturen, og har dermed mulighed for gennem investeringsplaner, at forbedre forholdene på de infrastrukturstrækninger, hvor trafikvæksten er størst.

Baglandsinfrastrukturen fra de enkelte havne til de overordnede infrastrukturer kan være afgørende for at skabe den effektive sammenhæng i transportkæderne fra dør til dør, og kan dermed have stor betydning for udviklingen af havnene og for udviklingen af samspillet mellem transportformerne«.

Selv om regeringen hælder til den anskuelse, at »Væksten i de enkelte havne bestemmes først og fremmest af havnesektoren selv«, så har man alligevel forsømt at »bidrage til løsning af de enkelte havnes konkrete udfordringer med baglandsinfrastrukturen« og overladt det hele til lastbilerne »Danske havne til fremtidens transportløsninger«, side 20.

I vore nabolande, hvor man har et mindre stedmoderligt forhold til togtrafikken, går man den stik modsatte vej og udbygger havnebaner, infrastrukturen i baglandet og satser på, ved hjælp af bl.a. lastbilafgifter, at omlade mest muligt gods fra vej til bane.

For nylig udkom EU-Kommissionens »Ports and their connections within the TEN-T«. Her anbefales, at det vil være realistisk at tage baglandsinfrastrukturen i betragtning og at udvikle et intelligent transportsystem, hvilket betyder, at der skal etableres et netværk for jernbanegods. Endvidere fremgår det, at bl.a. de institutionelle barrierer, der hindrer effektive multimodale transportere, skal fjernes/mindskes, og at jernbanegodstrafik skal være alternativet til lastbilerne.

Endelig fremhævede transportministeren inden det uformelle rådsmøde i Budapest den 7. februar 2011 »havnenes særlige betydning for EU's infrastruktur og for at opfylde målsætningerne om mindre trængsel på vejene og mere miljøvenlig transport...«

Når dette nævnes her, er det for at pege på det selvmodsigende i, at dels indgår togtransport overhovedet ikke i udbyg-

ningsplanerne af Nordhavnsområdet, og dels stiller EU-Kommissionen krav om, at jernbanegodstrafikken skal drives som en forretning, der giver overskud; og med denne tvivlsomme begrundelse blev DSB Gods i sin tid lukket af et folketingsflertal.

Hvorom alting er, er det dog en udfordring, hvordan et stigende antal containerlastbiler kan komme til/fra den havn, der ligger dårligt i forhold til det overordnede vejnet. Det er ikke noget problem, hedder det i lovforslaget. Vi gør blot, som vi plejer, og bygger en motorvejsforbindelse til Lyngbyvej, hvorfra lastbilerne så kan fordele sig til resten af hovedstadsregionen og til Sjælland. Denne er allerede under anlæg og vil blive anlagt, uanset hvordan det går med L 162.

Dermed tages der samtidig hul på anlæg af den østlige havnetunnel. Heller ikke den omtales i lovforslaget. Det er et udtryk for den manglende sammenhæng i planlægningen, hvor man hopper fra tue til tue, fra det ene løsevne projekt til det næste, uden at forbinde disse med hinanden. Det sker bl.a., fordi der ikke findes en masterplan for havnens fremtidige udbygning.

4. Ændringsforslag med bemærkninger

Æ n d r i n g s f o r s l a g

Af transportministeren, tiltrådt af udvalget:

Til § 3

1) Paragraffen affattes således:

»§ 3. I lov om beskyttelse af havmiljøet, jf. lovbekendtgørelse nr. 929 af 24. september 2009, som senest ændret ved lov nr. 484 af 11. maj 2010, foretages følgende ændring:

1. I § 51, stk. 2, nr. 3, ændres »By & Havn« til: »Udviklings-selskabet By & Havn I/S«.

[Ændring af navn]

B e m æ r k n i n g e r

Til nr. 1

Ændringsforslaget er en konsekvens af, at § 51, stk. 2-5, i lov om beskyttelse af havmiljøet, lovbekendtgørelse nr. 929 af 24. september 2009, er ophævet ved § 15, nr. 2, i lov nr. 484 af 11. maj 2010, jf. § 2 i lov nr. 1608 af 22. december 2010, og erstattet af nyt stk. 2-4. Med ændringsforslaget ændres »By & Havn« til »Udviklings-selskabet By & Havn I/S« i stk. 2, nr. 3.

Liberal Alliance, Kristendemokraterne, Inuit Ataqatigiit, Siumut, Tjóðveldi og Sambandsflokkurin var på tidspunktet for betænkningens afgivelse ikke repræsenteret med medlemmer i udvalget og havde dermed ikke adgang til at komme med indstillinger eller politiske udtalelser i betænkningen.

En oversigt over Folketingets sammensætning er optrykt i betænkningen.

Jens Vibjerg (V) Flemming Damgaard Larsen (V) fmd. Kristian Pihl Lorentzen (V) Peter Juel Jensen (V)
Torsten Schack Pedersen (V) Kim Christiansen (DF) Ib Poulsen (DF) Henriette Kjær (KF) nfmd. Helge Adam Møller (KF)
Magnus Heunicke (S) Jens Christian Lund (S) Ole Vagn Christensen (S) Klaus Hækkerup (S) Anne Baastrup (SF)
Jesper Petersen (SF) Johs. Poulsen (RV) Per Clausen (EL)

Liberal Alliance, Kristendemokraterne, Inuit Ataqatigiit, Siumut, Tjóðveldi og Sambandsflokkurin havde ikke medlemmer i udvalget.

Venstre, Danmarks Liberale Parti (V)	47	Liberal Alliance (LA)	3
Socialdemokratiet (S)	45	Kristendemokraterne (KD)	1
Dansk Folkeparti (DF)	24	Inuit Ataqatigiit (IA)	1
Socialistisk Folkeparti (SF)	23	Siumut (SIU)	1
Det Konservative Folkeparti (KF)	17	Tjóðveldi (T)	1
Radikale Venstre (RV)	9	Sambandsflokkurin (SP)	1
Enhedslisten (EL)	4	Uden for folketingsgrupperne (UFG)	2

Oversigt over bilag vedrørende L 162

Bilagsnr. Titel

- 1 Henvendelse af 8/3-11 fra Østerbro Havnekomité
- 2 Høringssvar og høringsnotat, fra transportministeren
- 3 Tidsplan for udvalgsbehandlingen af lovforslaget
- 4 Miljørapport for udflytning af containerterminal til Ydre Nordhavn, Københavns Havn – Marts 2011
- 5 Henvendelse af 29/3-11 fra Østerbro Havnekomité
- 6 Henvendelse af 7/4-11 fra Danmarks Naturfredningsforening i Gentofte
- 7 Ændringsforslag, fra transportministeren
- 8 Udkast til betænkning

Spm.nr. Titel

- 1 Spm. om kommentar til henvendelsen af 8/3-11 fra Østerbro Havnekomité, til transportministeren, og ministerens svar herpå
- 2 Spm. om oversendelse af en liste med resultatet af den screening, som By & Havn, Københavns Kommune og Transportministeriet gennemførte i 2009 af alternative placeringsmuligheder for en containerterminal, til transportministeren, og ministerens svar herpå
- 3 Spm., om ministeren vil oversende aftalen mellem Udviklingselskabet By og Havn og Københavns Kommune, hvor udviklingselskabet forpligtede sig til at sikre en forbindelse via en eller flere kanaler mellem Svanemøllebugten og Øresund, til transportministeren, og ministerens svar herpå
- 4 Spm., om det er korrekt, at regeringen får ret til at nedlægge veto mod opførelse af vindmøller i det pågældende område, til transportministeren, og ministerens svar herpå
- 5 Spm. om, hvad der har ført frem til en beslutning om, at vindmøller ikke skal kunne opføres i området, til transportministeren, og ministerens svar herpå
- 6 Spm., om det er korrekt, at hvis lovforslaget vedtages, vil det kræve ny lovgivning, hvis Københavns Kommune skal have retten til selv at bestemme opsætning af vindmøller i området, til transportministeren, og ministerens svar herpå
- 7 Spm. om grunden til, at regeringen ikke har reageret i forbindelse med Københavns Kommunens første offentlige høring om planlægning for opstilling af vindmøller i bl.a. lovforslagets delområde III, til transportministeren, og ministerens svar herpå
- 8 Spm. om indhentning og oversendelse af høringssvarene fra borgere og borgerforeninger såsom Østerbro Lokaludvalg, Østerbro Havnekomité og Kirsten Olrik, til transportministeren, og ministerens svar herpå
- 9 Spm. om oprettelsen af en gennemsejlingskanal til brug for robåde og kajaker fra Svanemøllebugten til Yderhavnen, til transportministeren, og ministerens svar herpå

- 10 Spm. om at etablere en kanal for roere samt de økonomiske og planmæssige konsekvenser, til transportministeren, og ministerens svar herpå
- 11 Spm. om kommentar til henvendelse af 7/4-11 fra Danmarks Naturfredningsforening i Gentofte, til transportministeren, og ministerens svar herpå