

Udskriftsdato: 2. januar 2026

2010/1 LSF 162 (Gældende)

**Forslag til Lov om ændring af lov om Metroselskabet I/S og
Arealudviklingsselskabet I/S
(Flytning af containerterminal i Københavns Havn)**

Ministerium: Transportministeriet

Journalnummer: Transportministeriet, j.nr. 2010-4752

Forslag

til

Lov om ændring af lov om Metroselskabet I/S og Arealudviklingsselskabet I/S (Flytning af containerterminal i Københavns Havn)

§ 1

I lov nr. 551 af 6. juni 2007 om Metroselskabet I/S og Arealudviklingsselskabet I/S foretages følgende ændringer:

1. Lovens *titel* affattes således:

»Lov om Metroselskabet I/S og Udviklingsselskabet By & Havn I/S«

2. Overalt i loven ændres »Arealudviklingsselskabet I/S« til: »Udviklingsselskabet By & Havn I/S« og »Arealudviklingsselskabet I/S'« til: »Udviklingsselskabet By & Havn I/S'«.

3. Efter § 26 indsættes:

»Kapitel 4 a Containerterminal i Københavns Havn

§ 26 a. Udviklingsselskabet By & Havn I/S kan i overensstemmelse med lovens bilag 2 opfylde et areal i Københavns Havn ved Ydre Nordhavn samt anlægge en containerterminal med tilhørende bygninger og anlæg samt de fornødne adgangsveje på det opfyldte areal. Det opfyldte areal ejes af Udviklingsselskabet By & Havn I/S og er byzone.

Stk. 2. Den i stk. 1 nævnte opfyldning kan gennemføres uden tilladelse efter kystbeskyttelsesloven.

Stk. 3. Containerterminalen anlægges i kote ca. 3 meter.

§ 26 b. Det areal, som i lovens bilag 2 er angivet med »I«, anvendes til containerterminal med tilhørende bygninger og anlæg samt de fornødne adgangsveje. Området kan ikke anvendes til andre formål. De tilhørende bygninger må maksimalt være 25 meter høje.

Stk. 2. Det areal, som i lovens bilag 2 er angivet med »II«, anvendes til fornødne adgangsveje til og fra containerterminalen med tilhørende bygninger og anlæg samt eventuelt til service- og vedligeholdelsesfaciliteter, opmarchbaner mv. til brug for havnedriften. Området kan ikke anvendes til andre formål.

Stk. 3. Det areal, som i lovens bilag 2 er angivet med »III«, anvendes til rekreative formål. Området kan ikke anvendes til andre formål.

Stk. 4. Det areal, som i lovens bilag 2 er angivet med »IV«, bibeholdes som søterritorium. Der må ikke foretages inddæmning eller opfyldning på dette areal.

Stk. 5. Den i stk. 1-4 anførte anvendelse kan kun ændres ved lov.

§ 26 c. Samtidig med iværksættelsen af den opfyldning, som er nævnt i § 26 a, skal Udviklingsselskabet By & Havn I/S efter Kystdirektoratets anvisninger anlægge en hofde umiddelbart nord for indsejlingen til Hellerup Havn. Høfden kan anlægges uden bestemmelse og tilladelse efter kystbeskyttelsesloven. Høfden placeres inden for det angivne areal i lovens bilag 2. Når høfden er anlagt, overdrages høfden vederlagsfrit til Gentofte Kommune. Gentofte Kommune forestår herefter vedligeholdelsen af høfden samt afholder alle udgifter.

§ 26 d. Transportministeren bemyndiges til for Udviklingsselskabet By & Havn I/S ved ekspropriation at erhverve fast ejendom, herunder rettigheder og servitutter over fast ejendom, samt andre rettigheder, som er nødvendige for at gennemføre de tiltag, som er nævnt i § 26 a, § 26 b og § 26 c. Ekspropriation sker efter reglerne i lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom. Ved erstatningsfastsættelsen gælder reglerne i § 51, stk. 1 og 2, i lov om offentlige veje. Udviklingsselskabet By & Havn I/S afholder alle omkostninger til ekspropriationer.«

4. Efter bilag 1 indsættes bilag 2, der affattes som bilag 1 til denne lov.

§ 2

I lov nr. 141 af 31. marts 1960 om Københavns frihavn, som ændret ved § 12 i lov nr. 504 af 24. juni 1992 og § 13 i lov nr. 474 af 31. maj 2000 og senest ved § 29 lov nr. 551 af 6. juni 2007, foretages følgende ændring:

1. Overalt i loven ændres »Arealudviklingsselskabet I/S« til: »Udviklingsselskabet By & Havn I/S«.

§ 3

I lov om beskyttelse af havmiljøet, jf. lovbekendtgørelse nr. 929 af 24. september 2009, som senest ændret ved lov nr. 1608 af 22. december 2010, foretages følgende ændring:

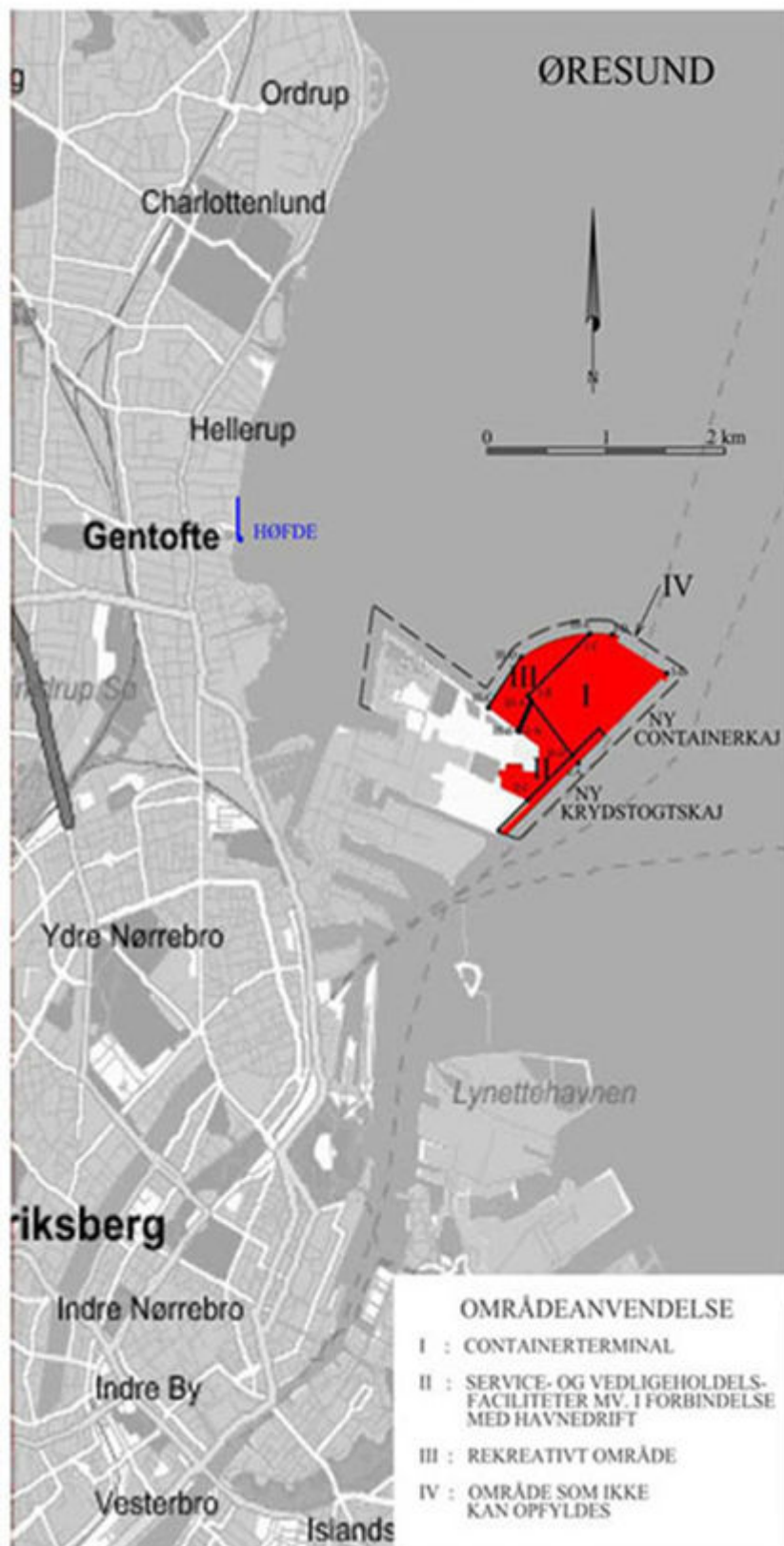
1. I § 51, stk. 3, nr. 1 ændres »Arealudviklingsselskabet I/S« til: »Udviklingsselskabet By & Havn I/S«.

§ 4

Loven træder i kraft dagen efter bekendtgørelse i Lovtidende.

»Bilag 2

KORT OVER ANVENDELSE AF OPFYLDT AREAL
I KØBENHAVNS YDRE NORDHAVN



Bemærkninger til lovforslaget

Almindelige bemærkninger

Indholdsfortegnelse

- 1. Lovforslagets hovedindhold og baggrund*
- 2. Økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige*
- 3. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet*
- 4. Administrative konsekvenser for borgerne*
- 5. Miljømæssige konsekvenser*
- 6. Forholdet til EU-retten*
- 7. Høring over lovforslaget*
- 8. Sammenfattende skema*

1. Lovforslagets hovedindhold og baggrund

Lovforslaget skal gøre det muligt, at den nuværende containerterminal i Indre Nordhavn i Københavns Kommune kan flyttes til et nærmere angivet areal på nyopfyldt land i Ydre Nordhavn.

Flytningen skal sikre bedst mulige betingelser for den fortsatte udvikling af erhvervshavnen i forbindelse med den forestående byudvikling i Indre Nordhavn. Byudviklingen i Indre Nordhavn indgår i tillægsaftale til principaftalen fra 2005 mellem regeringen og Københavns Kommune om etablering af en Cityring m.v. Det følger 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.

Den 2. februar 2006 indgik regeringen, Socialdemokratiet, Det Radikale Venstre, Dansk Folkeparti og Socialistisk Folkeparti en aftale om udvidelse af Metroen med en Cityring og ny organisering af Ørestads-selskabet I/S og Københavns Havn A/S. Aftalen bygger på det grundlag, som fremgår af ovennævnte tillægsaftale fra 2005.

Som opfølgning på aftalen fra 2006 vedtog Folketinget lov nr. 552 af 6. juni 2007 om en Cityring og lov nr. 551 af 6. juni 2007 om Metroselskabet I/S og Arealudviklingsselskabet I/S (Arealudviklingsselskabet I/S har den 14. maj 2008 skiftet navn til Udviklingsselskabet By & Havn I/S). Det fremgår af § 15, stk. 1, i sidstnævnte lov, at Arealudviklingsselskabet I/S' (nu Udviklingsselskabet By & Havn I/S) formål er at forestå udvikling af selskabets arealer samt at forestå havnedrift i Københavns Havn.

Nuværende lovforslag følger op på de ovenfor nævnte aftaler om byudvikling i Nordhavn fra henholdsvis 2005 og 2006 samt loven fra 2007. Lovforslaget skal sikre bedst mulige betingelser for den forestående byudvikling i Indre Nordhavn og sikre, at der fortsat kan drives containerterminal i København med gode adgangsmuligheder til det storkøbenhavnske opland.

For at sikre gode rammer for fortsat havnedrift og for at sikre kvalitet i byudviklingen i Indre Nordhavn er det fundet væsentligt at flytte den nuværende containerterminal fra Indre Nordhavn til Ydre Nordhavn på et nyopfyldt areal. Et overordnet grundlag for kommune- og lokalplanlægningen af byudvikling i Indre Nordhavn er tilvejebragt i »Fingerplan 2007 – landsplandirektiv for hovedstadsområdets planlægning«, som blev vedtaget af miljøministeren den 29. juni 2007 og trådte i kraft den 1. juli 2007. I redegørelsen til Fingerplan 2007 hedder det: »Den nuværende placering af containerterminalen bevirker, at der ved udviklingen skal tages højde for støjen fra havneaktiviteterne. Af den grund overvejes en flytning af containerterminalen samt etablering af en ny krydstogtterminal ved opfyldte arealer ved Nordhavns nordøstkyst.«

Hertil kommer, at en flytning af terminalen 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 stadigvæk er miljøbelastende virksomheder, hvis der er sikkerhed for, at virksomhedens miljøbelastning ophører inden for en 8-årig periode.

Københavns Kommune har oplyst, at forslag til lokalplan samt kommuneplantillæg for Indre Nordhavn forventes behandlet i Borgerrepræsentationen den 14. april 2011. Efterfølgende sendes planforslagene i høring i 2 måneder.

Det overordnede grundlag for kommune- og lokalplanlægningen af den nye krydstogtterminal er tilvejebragt i »Landsplandirektiv om Krydstogtterminal ved Københavns Nordhavn«, som blev vedtaget af miljøministeren den 14. december 2009 og trådte i kraft den 15. januar 2010.

Det er Copenhagen Malmö Port AB (CMP), der opererer containerterminalen i Københavns Nordhavn, men arealerne, hvorpå containerterminalen er placeret, ejes af Udviklingsselskabet By & Havn I/S. Udviklingsselskabet By & Havn I/S har indgået en aftale med CMP, hvorefter Udviklingsselskabet By & Havn I/S har fået en option til at opsiges CMP på de arealer, hvor containerterminalen i dag er lokaliseret med henblik på, at en flytning af containerterminalen til de kommende opfyldte arealer muliggøres.

Med hensyn til placeringen af containerterminalen har Københavns Kommune, Udviklingsselskabet 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 stadig i København opretholdes en containerterminal. I Ydre Nordhavn er der gode adgangsforhold (sejlrender) for skibe, og der undgås lange lastbiltransporter over Sjælland til og fra f.eks. Kalundborg eller Køge, såfremt containerterminalen skulle placeres et af disse steder.

For at muliggøre flytningen af containerterminalen og etableringen af krydstogtterminalen er der dermed behov for at kunne etablere en opfyldning i Ydre Nordhavn. Der er herudover behov for opfyldningen med henblik på at kunne rumme jord og kalk fra anlæg af Cityringen og vejforbindelsen mellem Nordhavn og Helsingørmotorvejen (Nordhavnsvej). Det er både miljømæssigt og økonomisk mere fordelagtigt end alternative deponeringsmuligheder.

Containerterminalen fylder ca. halvdelen af det opfyldte areal. Opfyldningen er nærmere beskrevet i VVM-redegørelsen og miljøvurderingen »Udvidelse af Københavns Nordhavn og ny krydstogtterminal« udarbejdet af Københavns Kommune og Kystdirektoratet i maj 2009.

I forbindelse med Københavns Kommunes tilvejebringelse af lokalplan for krydstogtterminalen, jf. lokalplan nr. 443 »Udvidelse af Nordhavn og ny krydstogtterminal«, 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 en 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 først blive tilvejebragt efter en flytning af containerterminalen.

Med lovforslaget bestemmes det desuden, at Udviklingsselskabet By og Havn skal anlægge en hofde, samtidig med at opfyldningen i Ydre Nordhavn iværksættes. Anlæggelsen af hofden sker som led i de afværgeforanstaltninger, som Kystdirektoratet har fundet nødvendige for at sikre mod nedbrydning af kysten på den nordlige del af Hellerup Strand. Hofdens placering er angivet i lovens bilag 2, idet hofden vil skulle placeres efter Kystdirektoratets anvisninger umiddelbart nord for indsejlingen til Hellerup Havn. Hofdens præcise placering beror således på Kystdirektoratets kystfaglige vurdering, som Udviklingsselskabet By & Havn I/S er forpligtet til at følge.

Efter anlæg overdrages høfden vederlagsfrit til Gentofte Kommune, som varetager den fremtidige vedligeholdelse.

Selskabet har den 14. maj 2008 ændret navn til Udviklingsselskabet By & Havn I/S. Derfor foreslås loven ændret i overensstemmelse hermed.

I hovedtræk indebærer lovændringen:

- en opfyldning i Ydre Nordhavn på i alt ca. 100 ha
- en inddeling af arealet i tre områder
- placering af en containerterminal på opfyldningen i område »I«
- udlægning af et område (område »II«) til de fornødne adgangsveje til containerterminalen, samt evt. yderligere service- og vedligeholdelsesfaciliteter, opmarchbaner mv. til brug for havnedrift
- udlægning af et område til rekreative formål i område »III«
- et forbud mod inddæmning eller opfyldning af det areal, som i lovens bilag 2 er angivet med »IV«
- etablering af en hofde umiddelbart nord for indsejlingen til Hellerup Havn
- ændring af selskabets navn

Opfyldningen er en forudsætning for, at der vil kunne anlægges en krydstogtterminal på opfyldningen, jf. Landsplandirektiv af 14. december 2009 om Krydstogtterminal ved Københavns Nordhavn.

Med lovforslagets vedtagelse bestemmes områderne »I« til »IV«'s fremtidige anvendelse. 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., og det er i øvrigt ikke nogen betingelse for områdernes anvendelse, som beskrevet i §§ 26 a - 26 b, at der sker yderligere behandling efter planlovens regler for nye områders zonestatus og anvendelse. Der vil dog i alle tilfælde i henhold til de almindelige regler herom skulle udarbejdes en VVM-redegørelse for flytning af containerterminalen, når der foreligger en konkret projektbeskrivelse, jf. bemærkningerne til § 26 b, stk. 1.

Udover lovens bilag 2 (»Kort over anvendelse af opfyldt areal i Københavns Ydre Nordhavn«) er medtaget bilag 2 til lovbemærkningerne (»Overordnet skitse for udviklingsperspektiver i Københavns Ydre Nordhavn«), som er medtaget, idet det tjener til at uddybe informationerne i lovens bilag 2.

2. Økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige

Fastholdelse af en trafikalt velbeliggende containerterminal i hovedstadsområdet har generelt betydning for hovedstadsområdets økonomiske udvikling, og dermed også for økonomien i Københavns Kommune og de øvrige hovedstadskommuner.

Mulighed for flytningen vil bidrage til en positiv værdiskabelse i Udviklingsselskabet By & Havn I/S. Flytningen vil tjene til at fastholde indtægter fra udlejning til containerterminal og vil øge provenuet fra salg af arealer til byformål i Indre Nordhavn. Lovforslaget vil dermed sikre indtægter til Udviklingsselskabet By & Havn I/S, hvormed selskabet kan afvikle den betydelige gæld, som selskabet er stiftet med. Størstedelen af denne gæld er overført fra Ørestadsselskabet I/S, jf. aktstykke nr. 174 tiltrådt af Finansudvalget den 22. juni 2007. Den overvejende del af gælden er stiftet i forbindelse med anlæggelsen af den københavnske metro.

Udgifter til opfyldningen og flytning af containerterminalen inkl. anlæg af veje betales af grundejeren Udviklingsselskabet By & Havn I/S, som ejes af staten (45 %) og Københavns Kommune (55 %).

Udgifter til vedligeholdelse af den i § 26 c nævnte hofde forestås af Gentofte Kommune. Der er indgået en aftale herom mellem Udviklingsselskabet By & Havn I/S og Gentofte Kommune.

3. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet

Lovforslaget pålægger ikke erhvervslivet økonomiske og administrative byrder. For dele af erhvervslivet

vet især i hovedstadsområdet har det væsentlig betydning, at der fortsat findes en trafikalt velfungerende containerterminal i hovedstadsområdet. For Udviklingsselskabet By og Havn I/S er det afgørende, at Copenhagen Malmö Port AB fortsat kan drive containerterminal i København.

Med lovforslaget tages skridt til at fjerne potentielle interessekonflikter mellem boligformål og støjende erhvervsvirksomheder, så containerterminalen uden hindringer kan udøve sin virksomhed, og der dermed kan sikres fortsat havnedrift i Københavns Havn.

Med lovforslaget sikres således, at såvel udviklingen af havnedriften som de byudviklingsmæssige interesser tilgodeses.

4. Administrative konsekvenser for borgerne

Lovforslaget indebærer ikke administrative konsekvenser for borgerne.

5. Miljømæssige konsekvenser

Lovforslaget ledsages af en strategisk miljøvurdering (SMV). De miljømæssige konsekvenser ved opfyldningen i Ydre Nordhavn er nærmere beskrevet i VVM-redegørelsen og miljøvurderingen »Udvidelse af Københavns Nordhavn og ny krydstogtterminal« udarbejdet af Københavns Kommune og Kystdirektoratet i maj 2009.

Den udarbejdede VVM-redegørelse opfylder ligeledes kravene til strategisk miljøvurdering (SMV) i miljøvurderingsloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 936 af 24. september 2009 om miljøvurdering af planer og programmer. VVM-redegørelsen gælder stadig, idet vedtagelsen af nærværende lovforslag ikke medfører behov for en ny VVM-redegørelse. VVM-redegørelsen fokuserer imidlertid på opfyldningen og krydstogtterminalen og har ikke haft særskilt fokus på containerterminalen. Af den grund udarbejdes en særskilt strategisk miljøvurdering (SMV) for flytning af containerterminalen. Der vil senere skulle udarbejdes (af bygherre) en VVM-redegørelse for containerterminalen i henhold til de almindelige regler herom, dvs. når der foreligger en konkret projektbeskrivelse herfor.

Grundlæggende vil en udflytning af containerterminalen til Ydre Nordhavn have en positiv miljømæssig konsekvens dels for det lokale miljø, dels for det regionale miljø. I forbindelse med den fysiske udformning og indretning af en ny containerterminal vil der ske en optimering af forskellige forhold som f.eks. intern logistik, adgangsforhold, støj, håndtering af spildevand m.v. Samlet set vil det med uændret omsætning betyde en mindre miljøbelastning fra selve havnedriften end ved den nuværende placering.

Hvis containerterminalen ikke flyttes fra sin nuværende placering til Ydre Nordhavn, vil terminalen med den forudsatte byudvikling i Indre Nordhavn ikke kunne tilbyde attraktive forhold for erhvervslivet. Det har den konsekvens, at der vil ske en stigning i tilførslen af gods til hovedstadsområdet med lastbil frem for skib, hvilket påvirker miljøet negativt. Det giver derfor en positiv miljøeffekt at skabe gode udviklingsmuligheder for havnedriften i København.

De lokale trafikale konsekvenser ved en udflytning vedrører trafik til og fra containerterminalen. Selve udflytningen til Ydre Nordhavn forventes ikke at medføre en øget trafikmængde i forhold til den nuværende placering i Indre Nordhavn. Dog må det forventes, at bedre rammer for havnedriften vil skabe en øget havneaktivitet og dermed en generel vækst i lastbiltrafikken til og fra havnen. Denne øgede trafikmængde skal imidlertid ses i lyset af, at der ikke er bebyggelse i Ydre Nordhavn, og at godstransport via skib samlet set giver en mindre trafikbelastning. Dertil kommer den planlagte vejforbindelse mellem Nordhavn og Helsingørsmotorvejen (Nordhavnsvejen), som vil sikre en direkte forbindelse for lastbiltrafik til motorvejsnettet.

Støjgener kan forekomme fra containerskibenes motorer samt fra lastekraner, gaffeltrucks m.v. Med flytningen af terminalen øges afstanden imidlertid til eksisterende og planlagte beboede områder på Østerbro og Indre Nordhavn samt Tuborg Havn, hvorfor generne fra støjen bliver mindre. Terminalen

forberedes desuden for landstrøm, således at skibene på længere sigt kan strømforsynes via elkabler fra land. På denne måde vil der ikke være behov for at producere strøm fra containerskibenes motorer.

Arealbehovet til område »I« er af Udviklingsselskabet By & Havn I/S opgjort til ca. 50 ha. Containerterminalen ønskes placeret således, at skibe kan lægge til kaj i umiddelbart forlængelse af krydstogtskibene ud mod Kronløbet, og således at en del af kajstrækningen kan anvendes både til krydstogtskibe og godstrafik. Den samlede kajlængde skal være 1.800 meter. Krydstogtskibene skal ligge sydligst, hvor der er reserveret 800 meter til krydstogtskibe. Herefter kommer en kajstrækning på 300 meter til blandet anvendelse, samt en kajstrækning på 700 meter reserveret primært til godstrafik. Hertil kommer en kaj mod nordøst på ca. 500 meter, som også kan anvendes til godstrafik. Krydstogtterminalens placering på i alt 1100 meter (800 meter + 300 meter, jf. ovenfor) er fastlagt i »Landsplandirektiv af 14. december 2009 om Krydstogtterminal ved Københavns Nordhavn«.

Med flytningen af containerterminalen til den nye beliggenhed øges den fysiske afstand målt fra Tuborg Havn (afstand fra Tuborg Havn ved den nuværende beliggenhed er ca. 1700 meter mod ca. 2100 meter ved den fremtidige beliggenhed). Det ændrer dog naturligvis ikke ved, at containerterminalen stedvis vil påvirke udsigten fra land til Øresund og påvirke byens skyline fra vandsiden. Denne visuelle påvirkning vurderes at være begrænset, men dog stedvis iøjnefaldende. Det er netop i det lys, at man skal se det areal, som er angivet på kortet med »III«, og som foreslås udlagt til rekreative formål med grøn beplantning med træer. Dette område »III« vil være beliggende mellem containerterminalen og kysten ved Hellerup. Den forudsatte beplantning på dette område skal tjene til at begrænse containerterminalens synlighed set fra land, og beplantningen vil ad åre i stort omfang skærme af for udsigten fra land til containerterminalen.

En udflytning af containerterminalen er desuden en nødvendig forudsætning for at skabe en attraktiv bydel i Indre Nordhavn.

Der er i VVM-redegørelse og miljøvurdering »Udvidelse af Københavns Nordhavn og ny krydstogtterminal« udarbejdet af Københavns Kommune og Kystdirektoratet i maj 2009 redegjort for en række afværgeforanstaltninger i forhold til forskellige miljøforhold, herunder en hofde, jf. lovforslagets § 26 c, som gør, at myndighederne vurderer, at projektet, såfremt disse udføres, kan gennemføres uden væsentlige virkninger på miljøet. Af andre afværgeforanstaltninger, som er omtalt i VVM-redegørelsen, kan f.eks. nævnes afværgeforanstaltninger i forhold til trafikale forhold, bilag IV arter (grønbroget tudse), flytning af fyr i forbindelse med flytning af sejlrende, jordhåndtering, indretning af depot, etablering af ny biotop, forslag om etablering af kanal for kajakroere, partikelfiltre på alle maskiner over 75 kW etc.

6. Forholdet til EU-retten

Forslaget indeholder ingen EU-retlige aspekter.

7. Høring over lovforslaget

Lovforslaget har været sendt i høring til nedenævnte:

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, Udviklingsselskabet By & Havn I/S, Østerbro lokalråd, Østerbro lokaludvalg, Østerbro Havnekomité og Østerbro lokalhistorisk forening. Lovforslaget er endvidere sendt til Rigsrevisionen.

8. Sammenfattende skema

	Positive konsekvenser/ Mindreudgifter	Negative konsekvenser/ Merudgifter
Økonomiske konsekvenser for stat, regioner og kommuner	Velbeliggende containerterminal bidrager positivt til økonomien i hovedstadsområdet	På kort sigt udgifter til opfyldning, flytning af containerterminal samt anlæg af høfde, som afholdes af Udviklingsselskabet By & Havn I/S. Efter overdragelse af høfden til Gentofte Kommune afholder kommunen herefter vedligeholdelsesudgifterne hertil.
Administrative konsekvenser for stat, regioner og kommuner	Ingen	Ingen
Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet	Fortsat adgang til erhvervshavne-drift i København Havn	Ingen
Administrative konsekvenser for erhvervslivet	Ingen	Ingen
Administrative konsekvenser for borgerne	Ingen	Ingen
Miljømæssige konsekvenser	Forbedret adgangsforhold, mindre støj, og bedre håndtering af spildevand.	
Afskærmning af udsigt til containerterminal (etablering af rekreativt område)	Containerterminalen indebærer en begrænset - men dog stedvis iøjnefaldende - visuel påvirkning set fra land og fra vandet,	
Forholdet til EU-retten	Forslaget indeholder ingen EU-retlige aspekter.	

Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

Til § 1

Til nr. 1 og 2

Arealudviklingsselskabet I/S har den 14. maj 2008 ændret navn til Udviklingsselskabet By & Havn I/S. Derfor foreslås loven, herunder lovens titel, ændret i overensstemmelse hermed. Forslaget ændrer ikke på, at transportministeren og Københavns Kommune også fremover efter enstemmig beslutning kan ændre selskabets navn.

Til nr. 3

Der foreslås indsat et nyt kapitel 4 a. Kapitlet omhandler flytning af containerterminal i Københavns Havn.

Til § 26 a.

Det foreslås i stk. 1, at der gives hjemmel til, at Udviklingsselskabet By & Havn I/S kan opfylde et nærmere angivet areal i Københavns Havn ved Ydre Nordhavn, og at det opfyldte areal ejes af Udviklingsselskabet By & Havn I/S. Det opfyldte areal forventes at udgøre i alt ca. 100 ha., heraf udgør containerterminalen ca. 50 ha. Placering af det opfyldte areal er angivet i lovens bilag 2, som er affattet som bilag 1 til denne lov. Opfyldningen skal bl.a. rumme jord og kalk fra anlæg af Cityringen og Nordhavnsvejen. I relation til Udviklingsselskabet By & Havn I/S' ejerskab af det opfyldte areal bemærkes det, at det er fastsat i lovens § 7, at tinglysning og registrering af Udviklingsselskabet By & Havn I/S' rettigheder og pligter kan ske på grundlag af loven.

Det opfyldte areal består af tre områder, jf. lovens bilag 2. Nedenfor er de tre områders (dvs. område »I«, »II« og »III«) udstrækning angivet ved i tabellen at anføre koordinaterne til bestemmende hjørne- og knæpunkter for hver områdes rand. Koordinaterne er anført i det matrikulære referencesystem UTM 32/ETRS 89, jf. bekendtgørelse om matrikulære arbejder, nr. 1088 af 17/09/2010.

Punkt	UTM 32 / ETRS 89	
	N	E
Område I		
I-A	6 180 520.826	727 841.971
I-B	6 180 998.722	727 410.996
I-C	6 181 486.241	727 951.601
I-D	6 181 458.071	728 117.056
I-E	6 181 186.395	728 580.610
Område II		
II-A	6 180 953.116	727 452.125
II-B	6 180 750.179	727 352.796
II-C	6 180 256.642	727 444.570
II-D	6 180 572.841	727 795.104
Område III		
III-A	6 180 969.117	727 437.692
III-B	6 180 760.442	727 335.546
III-C	6 180 910.552	727 084.105
III-D	6 181 269.264	727 345.820
III-E	6 181 462.409	727 925.181
III-F	6 180 998.722	727 410.996

Det foreslås, at det opfyldte areal har status som byzone. Baggrunden herfor er følgende: Når der etableres en opfyldning, vil opfyldningen automatisk have status som landzone, jf. planlovens § 34. Hvis der skal placeres en containerterminal på denne opfyldning, er det et krav, at området forinden konverteres til byzone, da en containerterminal har karakter af en bymæssig funktion. En byzone fremkommer ved, at den pågældende kommune udarbejder kommune- og lokalplanlægning for området (opfyldningen). Imidlertid skal al byudvikling i hovedstadsområdet ifølge planlovens § 5 j, stk. 1, ske inden for eksisterende byzone. I hovedstadsområdet er reglerne om landzone, i modsætning til i det øvrige land, meget strikse,

hvilket skyldes hensynet til at beskytte grønne kiler. En undtagelse til denne regel findes dog i planlovens § 5 j, stk. 4, hvorefter miljøministeren kan give en kommune tilladelse til at konvertere et område til byzone, såfremt der er tale om et mindre område (omkring 5 ha). Dette benyttede miljøministeren sig bl.a. af i forbindelse med godkendelsen af krydstogtterminalen i Nordhavn. Da containerterminalen fylder omkring 50 ha, er det således ikke inden for rammerne af den nuværende planlov muligt at ændre området til byzone. Derfor foreslås en bestemmelse om, at det opfyldte areal har status som byzone.

I forhold til forslaget i stk. 2 bemærkes det, at inddæmning og opfyldning af søterritorium efter kystbeskyttelsesloven kræver en tilladelse fra Kystdirektoratet. I stk. 2 foreslås det, at den i dette lovforslag omhandlede opfyldning ved Ydre Nordhavn ikke kræver Kystdirektoratets tilladelse og således kan gennemføres uden en sådan tilladelse. Dette skyldes bl.a., at Kystdirektoratet allerede har vurderet, at en opfyldning i Ydre Nordhavn kræver, at der anlægges en hofde som nærmere beskrevet i forslaget til § 26 c. Opfyldningen er således nærmere beskrevet i VVM-redegørelsen og miljøvurderingen »Udvidelse af Københavns Nordhavn og ny krydstogtterminal« udarbejdet af Københavns Kommune og Kystdirektoratet i maj 2009.

Forslaget i stk. 2 indebærer, at den sædvanlige adgang efter kystbeskyttelsesloven til at påklage Kystdirektoratets tilladelse vedrørende inddæmning og opfyldning bortfalder, idet der ikke skal indhentes tilladelse hos Kystdirektoratet og dermed ikke er nogen tilladelse at påklage.

I stk. 3 foreslås en bestemmelse om, at containerterminalen anlægges i kote ca. 3 meter. Med kote 3 menes, at der fyldes op, så terræn ligger 3 meter over havet.

Til § 26 b.

Det foreslås i stk. 1, at det areal, som er angivet i lovens bilag 2 med »I« anvendes til containerterminal med tilhørende bygninger og anlæg samt de fornødne adgangsveje. Udviklingsselskabet By & Havn I/S træffer beslutning om, hvornår en adgangsvej er fornøden.

Ved »containerterminal med tilhørende bygninger og anlæg« forstås containerterminal med kraner og opstillingspladser til containere, plads til anløb af RO/RO skibe, bilskibe og stykgodsskibe, opstillings- og parkeringsplads til biler mm., værksteds- og indcheckingsfaciliteter, pakhus med tilhørende administration og speditivsvirksomhed, containeroplæg og containerreparationsvirksomhed mm, administrationsbygning til havneoperatør samt mulighed for anløb af passagerskibe, herunder krydstogtskibe ved eventuelt ledig kapacitet. Der er mulighed for tilpasninger til ændrede godsstrømme og håndteringsmetoder samt som hidtil parkeringsfaciliteter til biler, som sendes til Danmark og gennem Danmark i transit.

Det foreslås endvidere, at området ikke kan anvendes til andre formål.

Derudover foreslås det, at de tilhørende bygninger, herunder administrationsbygninger og pakhus, maksimalt må være 25 meter høje. Denne bestemmelse skal bidrage til at begrænse unødige visuelle gener fra containerterminalen i forhold til oplevelsen af Øresundskysten i naboområderne. Selve bygningerne kan således maksimalt komme op i kote 28. Derimod lægger lovforslaget ikke restriktioner på udformning eller højde af tekniske anlæg, kraner, containeroplæg m.v.

Når Udviklingsselskabet By & Havn I/S har udarbejdet en konkret projektbeskrivelse for containerterminalens placering i område »I«, vil der (af bygherre) blive udarbejdet en VVM-redegørelse i henhold til de almindelige regler herom. I henhold til de gældende regler herfor udarbejder Københavns Kommune kommuneplantillæg.

Der udarbejdes en strategisk miljøvurdering (SMV) for flytningen af containerterminalen. 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 område »I«.

Det foreslås i stk. 2, at det areal, der i lovens bilag 2 er angivet med »II«, anvendes til fornødne

adgangsveje til og fra containerterminalen med tilhørende bygninger og anlæg samt eventuelt til service- og vedligeholdelsesfaciliteter, opmarchbaner mv. til brug for havnedriften.

Udviklingsselskabet By & Havn I/S træffer beslutning om, hvornår adgangsveje er fornødne. Der er på nuværende tidspunkt ikke taget stilling til den konkrete placering af de fornødne adgangsveje. Vejenes placering fremgår derfor ikke af lovens bilag 2. Der er som eksempel angivet to veje på kortet i bilag 2 til lovbemærkningerne (»overordnet skitse over udviklingsperspektiver for Københavns Ydre Nordhavn») til bemærkningerne til loven. Antallet af adgangsveje samt adgangsvejenes konkrete placering vil senere fremgå af en VVM-redegørelse, når der foreligger en konkret projektbeskrivelse af containerterminalen.

Det foreslås endvidere, at området ikke kan anvendes til andre formål.

Det foreslås i stk. 3, at det areal som i lovens bilag 2 er angivet med »III», anvendes til rekreative formål.

Med et rekreativt område forstås, at området henlægges som et ubebygget areal, som langs kysten kan anvendes til rekreative faciliteter med et maritimt formål. Anvendelsen skal desuden være forenelig med havnedriften i naboområderne.

Det foreslås endvidere, at området ikke kan anvendes til andre formål. Således kan området eksempelvis ikke anvendes til boliger, fabrikker eller vindmøller.

Det forudsættes, at Udviklingsselskabet By & Havn I/S sikrer, at arealet vil blive beplantet således, at det fremtræder grønt og indbydende, og at der sker beplantning af træer især på den vestlige side af containerterminalen (område »III») senest samtidig med ibrugtagning af containerterminalen (område »I»). Disse træer vil i stort omfang ad åre kunne skærme af for udsigten fra land til containerterminalen.

Det foreslås i stk. 4, at det areal, som i lovens bilag 2 er angivet med »IV» bibeholdes som søterritorium. Der må ikke foretages inddæmning eller opfyldning på dette areal. Kystbeskyttelseslovens § 16 a, nr. 1 finder således ikke anvendelse for dette område. En eventuel opfyldning eller inddæmning af areal »IV» kan alene ske ved ny lovgivning.

Arealet som i lovens bilag 2 er angivet med »IV» dækker et område på søterritoriet, som ligger i et bælte (0-100 meter) vest, nord og øst for opfyldningen samt et område på søterritoriet (0-100 meter) nord og vest for det eksisterende Ydre Nordhavn. Området begynder ved den nordlige grænse for den eksisterende Færgehavn Nord og afsluttes ved den nord-østlige afgrænsning af det eksisterende Skudeløbet.

Det foreslås i stk. 5, at den i stk. 1-4 anførte anvendelse kun kan ændres ved lov. Baggrunden herfor er, at anvendelsen af de pågældende områder fastsættes ved denne lov, og at det anses for væsentligt, at ændring heraf alene kan ske ved lov.

Til § 26 c

I forbindelse med en ekspertvurdering af den planlagte udvidelse af Københavns Nordhavn er der påvist et behov for at etablere en hofde umiddelbart nord for indsejlingen til Hellerup Havn.

Med forslaget i § 26 c foreslås det at etablere en hofde, der skal sikre mod nedbrydning af kysten på den nordlige del af Hellerup Strand og dermed forhindre de skadevirkninger, en sådan nedbrydning kan medføre. Hofden skal være landfast.

Hofden skal i øvrigt konstrueres, således at den opfylder sit formål som beskrevet herover. I denne forbindelse henvises til tillæg til teknisk baggrundsrapport nr. 3 til VVM-redegørelsen for udvidelse af Københavns Nordhavn, hvori hofdens placering og dimensioner er angivet. Hofden er således en afværgeforanstaltning foreslået på baggrund af VVM-redegørelsen. Kystdirektoratet skal godkende den endelige udformning. Hofdens placering er angivet som et skraveret areal i lovens bilag 2, idet hofden vil skulle placeres efter Kystdirektoratets anvisninger. Hofdens placering beror således på Kystdirektoratets kystfaglige vurdering, som Udviklingsselskabet By & Havn I/S er forpligtet til at følge.

Forslaget til § 26 c indebærer, at det med lovforslaget er bestemt at anlægge en hofde som beskrevet

ovenfor. Forslaget til § 26 c træder dermed i stedet for de sædvanlige afgørelser herom (i form af kommunal bestemmelse og tilladelse fra Kystdirektoratet) efter kystbeskyttelsesloven. Forslaget betyder således også, at den sædvanlige adgang efter kystbeskyttelsesloven til at påklage afgørelser om anlæg af høfde bortfalder, idet der som nævnt ikke skal træffes nogen afgørelser herom og dermed ikke er nogen afgørelser at påklage.

Når høfden er anlagt, foreslås høfden overdraget vederlagsfrit til Gentofte Kommune. Gentofte Kommune varetager herefter den fremtidige vedligeholdelse.

Til § 26 d.

Det foreslås at tilvejebringe en ekspropriationshjemmel, der giver mulighed for at erhverve fast ejendom, herunder rettigheder og servitutter over fast ejendom, samt andre rettigheder, som er nødvendige for at gennemføre de nævnte tiltag i § 26 a, § 26 b og § 26 c, herunder etablering af en landfast høfde umiddelbart nord for indsejlingen til Hellerup Havn. Da høfden skal etableres af hensyn til beskyttelse af kysten på den nordlige del af Hellerup Strand, skal den nødvendige ramme for konstruktionens etablering sikres og samtidig give mulighed for den nødvendige adgang i anlægsfasen. Ekspropriation skal i øvrigt ske efter reglerne i lov om fremgangsmåde ved ekspropriation vedrørende fast ejendom. Ved andre rettigheder end rettigheder over fast ejendom forstås f.eks. rettigheder til at drive fiskeri.

Det foreslås endvidere, at erstatning fastsættes efter lovgivningens almindelige regler, jf. § 51, stk. 1 og 2, i lov om offentlige veje.

Alle omkostninger til ekspropriationen afholdes af Udviklingsselskabet By & Havn I/S.

Til §§ 2 og 3

Arealudviklingsselskabet I/S har den 14. maj 2008 ændret navn til Udviklingsselskabet By & Havn I/S. Derfor foreslås de i §§ 2 og 3 anførte love ændret i overensstemmelse hermed.

Til § 4

Det foreslås, at loven træder i kraft dagen efter bekendtgørelsen i lovtidende, således at arbejdet kan igangsættes hurtigst muligt efter vedtagelsen.

Lovforslaget sammenholdt med gældende lov*Gældende formulering*

§ 26. Klage over forvaltningen af Københavns Havn indgives til transport- og energiministeren.

Stk. 2. Klagefristen er 4 uger fra den dag, afgørelsen er meddelt den pågældende. Transport- og energiministeren kan dog se bort fra fristen, når omstændighederne taler derfor.

Lovforslaget

Kapitel 4 a

Containerterminal i Københavns Havn

§ 26 a. Udviklingsselskabet By & Havn I/S kan i overensstemmelse med lovens bilag 2 opfylde et areal i Københavns Havn ved Ydre Nordhavn samt anlægge en containerterminal med tilhørende bygninger og anlæg samt de fornødne adgangsveje på det opfyldte areal. Det opfyldte areal ejes af Udviklingsselskabet By & Havn I/S og er byzone.

Stk. 2. Den i stk. 1 nævnte opfyldning kan gennemføres uden tilladelse efter kystbeskyttelsesloven.

Stk. 3. Containerterminalen anlægges i kote ca. 3 meter.

§ 26 b. Det areal, som i lovens bilag 2 er angivet med »I«, anvendes til containerterminal med tilhørende bygninger og anlæg samt de fornødne adgangsveje. Området kan ikke anvendes til andre formål. De tilhørende bygninger må maksimalt være 25 meter høje.

Stk. 2. Det areal, som i lovens bilag 2 er angivet med »II«, anvendes til fornødne adgangsveje til og fra containerterminalen med tilhørende bygninger og anlæg samt eventuelt til service- og vedligeholdelsesfaciliteter, opmarchbaner mv. til brug for havnedriften. Området kan ikke anvendes til andre formål.

Stk. 3. Det areal, som i lovens bilag 2 er angivet med »III«, anvendes til rekreative formål. Området kan ikke anvendes til andre formål.

Stk. 4. Det areal, som i lovens bilag 2 er angivet med »IV«, bibeholdes som søterritorium. Der må

ikke foretages inddæmning eller opfyldning på dette areal.

Stk. 5. Den i stk. 1-4 anførte anvendelse kan kun ændres ved lov.

§ 26 c. Samtidig med iværksættelsen af den opfyldning, som er nævnt i § 26 a, skal Udviklingsselskabet By & Havn I/S efter Kystdirektoratets anvisninger anlægge en høfde umiddelbart nord for indsejlingen til Hellerup Havn. Høfden kan anlægges uden bestemmelse og tilladelse efter kystbeskyttelsesloven. Høfden placeres inden for det angivne areal i lovens bilag 2. Når høfden er anlagt, overdrages høfden vederlagsfrit til Gentofte Kommune. Gentofte Kommune forestår herefter vedligeholdelsen af høfden og afholder alle nødvendige udgifter.

§ 26 d. Transportministeren bemyndiges til for Udviklingsselskabet By & Havn I/S ved ekspropriation at erhverve fast ejendom, herunder rettigheder og servitutter over fast ejendom, samt andre rettigheder, som er nødvendige for at gennemføre de tiltag, som er nævnt i § 26 a, § 26 b og § 26 c. Ekspropriation sker efter reglerne i lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom. Ved erstatningsfastsættelsen gælder reglerne i § 51, stk. 1 og 2, i lov om offentlige veje. Udviklingsselskabet By & Havn I/S afholder alle omkostninger til ekspropriationer.«

Kapitel 5

Bemyndigelser, ikrafttræden og konsekvensændringer i anden lovgivning m.v.

4. Efter bilag 1 indsættes bilag 2, der affattes som bilag 1 til denne lov.

§ 2

I lov nr. 141 af 31. marts 1960 om Københavns frihavn, som ændret ved § 12 i lov nr. 504 af 24. juni 1992 og § 13 i lov nr. 474 af 31. maj 2000 og senest ved § 29 lov nr. 551 af 6. juni 2007, foretages følgende ændring:

1. Overalt i loven ændres »Arealudviklingsselskabet I/S« til: »Udviklingsselskabet By & Havn I/S«.

§ 3

I lov om beskyttelse af havmiljøet, jf. lovbe-
kendtgørelse nr. 929 af 24. september 2009, som
senest ændret ved lov nr. 1608 af 22. december
2010, foretages følgende ændring:

1. I § 51, stk. 3, nr. 1 ændres »Arealudviklingsselskabet I/S» til: »Udviklingsselskabet By & Havn I/S».

§ 4

Loven træder i kraft dagen efter bekendtgørelse
i Lovtidende.

OVERORDNET SKITSE FOR UDVIKLINGSPERSPEKTIVER I KØBENHAVNS YDRE NORDHAVN ⁽¹⁾



 NORDHAVNSUDVIKSELN	 NUVÆRENDE KRYDSTOFTERMINAL
 BIKULGÅDE- KUNDTNET	 NUVÆRENDE CONTAINER- OG STYNGODSTERMINAL MED TILHØRIGGE FUNKTIONER
 NY ELLER UENDRET KRYDSTOFTSKAJ	 NY CONTAINER-, BL. OG STYNGODSKAJ
 KRYDSTOFTSKAJ/NEGLÆGGE	 CONTAINER-, BL. OG STYNGODSKAJ/NEGLÆGGE
I OMRADEHENVENDELSE: CONTAINERTERMINAL	I.A. KØRINGSKAT PUNKT
II OMRADEHENVENDELSE: SERVICE- OG VEKSTHOLDNINGSPUNKTER FOR NY I FORBUNDENDE MED HAVNEDRIFT	
III OMRADEHENVENDELSE: REKREATIVT OMRADE	
IV OMRADEHENVENDELSE: KAN IKKE OPFYLDES	

NOTE:

(1) UDFORELADET REGULERER UDEKVENDE FORHOLD I YDRE NORDHAVN