

DEPARTEMENTET

Dato 19 . januar 2011  
J. nr. 2010-4752  
Sagsbeh. AKM/KRL

Transportministeriet  
Frederiksholms Kanal 27 F  
1220 København K

Telefon 33 92 33 55  
Telefax 33 12 38 93  
trm@trm.dk  
www.trm.dk

Bank Danske Bank,  
reg. 0216 kt. 4069 0658 80  
EAN 5798000893429  
CVR 43265717

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

./. Hermed følger udkast til forslag til lov om ændring af lov om Metroselskabet I/S og Arealudviklingsselskabet I/S.

Lovforslaget skal gøre det muligt at opfylde et areal i Københavns Ydre Nordhavn på i alt ca. 100 ha. Lovforslaget skal endvidere gøre det muligt, at flytte den nuværende containerterminal fra Københavns Indre Nordhavn til opfyldningen i Ydre Nordhavn.

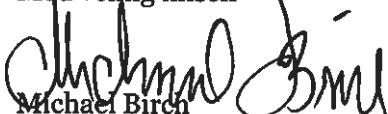
Lovforslaget skal endvidere gøre det muligt at etablere et rekreativt område på den vestlige del af opfyldningen, som vil kunne anvendes til rekreative faciliteter med et maritimt formål, og som i øvrigt skal tjene til at gøre den kommende containerterminal mindre synlig fra kysten.

Nærværende lovforslag følger op på en principaftale om byudvikling i Københavns Nordhavn som regeringen og Københavns Kommune indgik i december 2005.

Lovforslaget skal sikre, at der fortsat kan drives containerterminal i København med gode adgangsmuligheder til det storkøbenhavnske opland i forbindelse med den forestående byudvikling i Indre Nordhavn.

Transportministeriet skal anmode om eventuelle bemærkninger til lovforslaget senest den 17. februar 2011.

Med venlig hilsen



Michael Birch  
Selskabsdirektør

## 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. Overalt i loven ændres Arealudviklingsselskabet I/S til: ”Udviklingsselskabet By & Havn I/S” og Arealudviklingsselskabet I/S’ til: ”Udviklingsselskabet By & Havn I/S”
2. Efter § 26 og før kapitel 5 indsættes:

#### **”Kapitel 4 a Containerterminal i Københavns Havn**

§ 26 a. Udviklingsselskabet By & Havn I/S kan i overensstemmelse med lovens bilag 1 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. De tilhørende bygninger må maksimalt være 25 meter høje.

§ 26 b. Det areal, som på lovens bilag 1 er angivet med ”I”, anvendes til containerterminal med tilhørende bygninger og anlæg samt de fornødne adgangsveje.

*Stk. 2.* På det areal, som på lovens bilag 1 er angivet med ”II” kan Udviklingsselskabet By & Havn I/S anlægge de fornødne adgangsveje til containerterminalen med tilhørende bygninger og anlæg. Arealet kan endvidere anvendes til evt. yderligere servicefaciliteter, opmarchbaner mv. i forbindelse med havnedriften, eller til virksomheder med særlige beliggenhedskrav med tilknytning til havnen.

*Stk. 3.* Det areal, som på lovens bilag 1 er angivet med ”III” anvendes til rekreative formål.

§ 26 c. Inden iværksættelsen af det arbejde, 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. Høfdens placering er angivet på lovens bilag 1. Efter anlæg overdrages hofden vederlagsfrit til Gentofte Kommune, som herefter forestår vedligeholdelsen af hofden.

§ 26 d. Transportministeren bemyndiges til for Udviklingsselskabet By & Havn I/S ved ekspropriation at erhverve fast ejendom, herunder rettigheder og servitutter over fast ejendom, og andre rettigheder, som er nødvendige for at gennemføre de anlæg, som er nævnt i § 26 a 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.”

## § 2

Loven træder i kraft dagen efter bekendtgørelse i Lovtidende.

Lovens bilag 1 indsættes her. *Kort over anvendelsen af opfyldt areal i Københavns Ydre Nordhavn.*

### 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

## *Bemærkninger til lovforslaget*

### *Almindelige bemærkninger*

#### *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 Ørestadsselskabet 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.

Nærværende 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 denne byudvikling er tilvejebragt i Fingerplan 2007 – landsplandirektiv for hovedstadsområdets planlægning. I redegørelsen til Fingerplan 2007 hedder det endvidere: ”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 den indre del af 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.

Med hensyn til placeringen af containerterminalen har Københavns Kommune, Udviklingselskabet 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.

Med lovforslaget bestemmes det desuden, at Udviklingselskabet By og Havn skal anlægge en hofde inden 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 som et skraveret areal i lovens bilag 1, idet hofden vil skulle placeres efter Kystdirektoratets anvisninger umiddelbart nord for indsejlingen til Hellerup Havn. Hofdens præcise placering beror således på en kystfaglig vurdering, som Udviklingselskabet By & Havn I/S er forpligtet til at følge.

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

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

Sammenfattende 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. Området kan endvidere anvendes til evt. yderligere servicefaciliteter, opmarchbaner mv. i forbindelse med havnedrift, eller til virksomheder med særlige beliggenhedskrav i tilknytning til havnen.

- udlægning af et område til rekreative formål i område ”III”, som er landzone
- etablering af en hofde umiddelbart nord for indsejlingen til Hellerup Havn
- ændring af selskabets navn

Ved etableringen af en opfyldning vil der kunne anlægges en krydstogtterminal på opfyldningen, jf. Landsplandirektiv af 14. december 2009 om Krydstogtterminal ved Københavns Nordhavn.

Med lovforslaget foreslås gennemført anlæg af en containerterminal på et konkret angivet område. Lovforslaget er derfor et forslag til en anlægslov samtidig med, at lovforslaget foreskriver en konkret anvendelse af de to øvrige områder.

### *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 %).

### *3. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet*

Lovforslaget pålægger ikke erhvervslivet økonomiske og administrative byrder. For dele af erhvervslivet 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 selskabet (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 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, som vedlægges lovforslaget sammen med ovenstående VVM-redegørelse. Der vil senere skulle udarbejdes (af bygherre) en VVM-redegørelse i henhold til de almindelige regler herom, dvs. når der foreligger en konkret projektbeskrivelse for containerterminalen.

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 med videre. 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 Helsingørmotorvejen (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.

Med flytningen af containerterminalen til den nye beliggenhed øges den fysiske afstand målt fra kysten ved Hellerup (afstand fra kysten ved Hellerup 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-redegørelsen redegjort for en række afværgeforanstaltninger i forhold til forskellige miljøforhold, herunder en høfde, jf. lovforslagets § 26 c, som gør at myndighederne vurderer, at projektet, såfremt disse udføres, kan gennemføres uden væsentlige virkninger på miljøet.

#### 6. Forholdet til EU-retten

Forslaget indeholder ingen EU-retlige aspekter.

#### 7. Høring over lovforslaget

[Lovforslaget er sendt i høring hos de organisationer, regioner og kommuner m.v., der fremgår af bilag 3.]

Høringssvarene vil blive fremsendt til Folketingets Trafikudvalg ledsaget af de kommentarer, som udtalelserne giver anledning til.

#### 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 samt flytning af containerterminal, som afholdes af Udviklingselskabet By & Havn I/S
Administrative konsekvenser for stat, regioner og kommuner	Ingen	Ingen
Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet	Fortsat adgang til erhvervshavnedrift 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.	

*Bemærkningerne til lovforslagets enkelte bestemmelser*

*Til § 1*



Til nr. 1

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

Til nr. 2

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

Til § 26 a.

Med bestemmelsen foreslås, at der gives hjemmel til, at Udviklingselskabet By & Havn I/S kan opfylde et nærmere angivet areal i Københavns Havn ved Ydre Nordhavn. Placering af det opfyldte areal er angivet i lovens bilag 1. Opfyldningen skal bl.a. rumme jord og kalk fra anlæg af Cityringen og Nordhavnsvejen. Det foreslås endvidere, at de tilhørende bygninger, herunder administrationsbygninger og pakhuse, maksimalt må være 25 meter høje.

Da projektet indbefatter en inddæmning af søterritoriet skal Kystdirektoratet efter de gældende regler give tilladelse til projektet efter kystbeskyttelseslovens regler. Bestemmelsen indebærer, at opfyldningen i dette konkrete tilfælde ikke kræver Kystdirektoratets godkendelse heraf, idet en vedtagelse af lovforslaget indebærer, at Udviklingselskabet By & Havn I/S kan gennemføre den fornødne opfyldning. En eventuel yderligere opfyldning af areal vest, nord eller 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. 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.

Med bestemmelsen foreslås endvidere, at der gives hjemmel til, at der kan anlægges en containerterminal med tilhørende bygninger og anlæg samt de nødvendige adgangsveje på det opfyldte areal. Placeringen af containerterminalen er angivet i lovens bilag 1.

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
<u>Område I</u>		
<u>I-A</u>	6 180 520.826	727 841.971
<u>I-B</u>	6 180 998.722	727 410.996
<u>I-C</u>	6 181 486.241	727 951.601
<u>I-D</u>	6 181 458.071	728 117.056
<u>I-E</u>	6 181 186.395	728 580.610

<u>Område II</u>		
<u>II-A</u>	6 180 953.116	727 452.125
<u>II-B</u>	6 180 750.179	727 352.796
<u>II-C</u>	6 180 256.642	727 444.570
<u>II-D</u>	6 180 572.841	727 795.104
<u>Område III</u>		
<u>III-A</u>	6 180 969.117	727 437.692
<u>III-B</u>	6 180 760.442	727 535.546
<u>III-C</u>	6 180 910.552	727 084.105
<u>III-D</u>	6 181 269.264	727 345.820
<u>III-E</u>	6 181 462.409	727 925.181
<u>III-F</u>	6 180 998.722	727 410.996

Arealbehovet til containerterminalen 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, og endelig en kajstrækning på 700 meter reserveret primært 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”.

På den baggrund afgrænses det areal, som Udviklingsselskabet By & Havn I/S kan anvende til placering af en containerterminal, som et rektangulært område med koordinaterne som angivet ovenfor. Hertil kommer de fornødne adgangsveje til arealet. Det samlede areal er ca. 50 ha. og ligger inden for det område, som Udviklingsselskabet By & Havn I/S vil kunne opfylde.

Området kan alene anvendes til containerterminal med tilhørende bygninger og anlæg samt de fornødne adgangsveje. Det indebærer, at området ikke kan anvendes til øvrige bymæssige formål. Anden anvendelse end den anførte forudsætter lovændring.

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, pakhuse med tilhørende administration og speditjonsvirksomhed, 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.

Containerterminalen anlægges i kote ca. x3 meter. Med kote 3 menes, at der fyldes op, så terræn ligger 3 meter over havet. Regler for bygninger, herunder administrationsbygninger og pakhuse fremgår af § 26 a. Der lægges ikke restriktioner på udformningen af de tekniske anlæg, kraner eller containeroplaget.

Containerterminalen er på nuværende tidspunkt beliggende i Indre Nordhavn, hvor der skal ske byudvikling af i alt ca. 600.000 etagemeter. En flytning af terminalen er nødvendig, da støjende virksomheder i byområdesområder skal ophøre senest 8 år efter endelig lokalplan for området er vedtaget.

Det er Copenhagen Malmö Port AB, 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 lovforslagets § 26 a foreslås nogle øvre fysiske rammer for administrationsbygninger og pakhuse, som skal bidrage til at begrænse unødige visuelle gener fra anlægget i forhold til oplevelsen af Øresundskysten i naboområderne. Da bygningerne må være 25 meter høje betyder det, at de kommer op i kote 28. Der lægges ikke restriktioner på udformningen af de tekniske anlæg, kraner eller containeroplaget.

#### Til § 26 b.

Med lovforslagets § 26 b foreslås, at det opfyldte areal inddeles i 3 forskellige områder (område ”I”-”III”). Der er i det hele tale om et areal, der er opstået ved opfyldning. Et sådant areal er landzone, jf. planlovens § 34.

Med lovforslagets § 26 b, stk. 1 foreslås, at det areal, som er angivet i bilag 1 med ”I” uden forudgående ændring til byzone anvendes til containerterminal med tilhørende bygninger og anlæg samt de fornødne adgangsveje.

Med lovforslaget fastlægges anvendelsen af område ”I” Området kan ikke anvendes til øvrige formål. Anden anvendelse end den anførte forudsætter lovændring.

Bestemmelsen indebærer, at der ikke er behov for behandling efter planloven i forbindelse med anvendelsen af område ”I”. Der skal således ikke udarbejdes lokalplan for område ”I”. Når der senere foreligger en konkret projektbeskrivelse for containerterminalens placering i område ”I”, vil der blive udarbejdet (af bygherre) 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”. Resultatet af den offentlige høring af SMV'en skal foreligge forud for Folketingets tredjebehandling af lovforslaget.

Med lovforslaget § 26 b, stk. 2 foreslås, at Udviklingsselskabet By & Havn I/S på det areal der på lovens bilag 1 er angivet med ”II” kan anlægge de fornødne adgangsveje til containerterminalen med tilhørende bygninger og anlæg. Arealet kan endvidere anvendes til evt. yderligere servicefaciliteter, opmarchbaner mv. i forbindelse med havnedriften i Københavns Nordhavn, eller til virksomheder med særlige beliggenhedskrav i tilknytning til havnen. Afhængig af anlægget forudsætter det, at Københavns Kommune fastlægger anvendelsen i kommuneplantillæg med tilhørende VVM-redegørelse.

Bestemmelsen indebærer, at der ikke er behov for anden behandling efter planlovens bestemmelser i forbindelse med den foreslåede anvendelse af område ”II”. Der udarbejdes således ikke lokalplan for dette område.

Med lovforslagets fastlægges anvendelsen af område ”II” Området kan ikke anvendes til øvrige formål. Anden anvendelse end den anførte forudsætter lovændring.

Der er på nuværende tidspunkt ikke taget stilling til den konkrete placering af de fornødne adgangsveje. Vejenes placering fremgår derfor ikke af bilag 1 til loven. Der er angivet to veje på kortet i bilag 2 (”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.

Med lovforslagets § 26 b, stk. 3 foreslås, at det areal som på lovens bilag 1 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.

Med lovforslagets fastlægges anvendelsen af område ”III” Området kan ikke anvendes til øvrige formål. Anden anvendelse end den anførte forudsætter lovændring.

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.

Bestemmelsen indebærer, at der ikke er behov for behandling efter planlovens bestemmelser i forbindelse med den foreslåede anvendelse af område ”III”. Der udarbejdes således ikke lokalplan for dette område.

#### 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 høfdens placering og dimensioner er angivet. Høfden er således en afværgeforanstaltning foreslået på baggrund af VVM-redegørelsen. Kystdirektoratet, som er statens myndighed for etablering af kystbeskyttelse, skal godkende den endelige udformning. Høfdens placering er angivet som et skraveret areal i lovens bilag 1, idet høfden vil skulle placeres efter Kystdirektoratets anvisninger. Høfdens placering beror således på en kystfaglig vurdering, som Udviklingselskabet By & Havn I/S er forpligtet til at følge.

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

#### Til § 26 d.

Det foreslås, at tilvejebringe en ekspropriationshjemmel, der giver mulighed for at etablere de nævnte anlæg i § 26 a 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 samtidigt give mulighed for den nødvendige adgang i anlægsfasen. Ekspropriation skal i øvrigt ske efter reglerne i lov om fremgangsmåde ved ekspropriation vedrørende fast ejendom.

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 Udviklingselskabet By & Havn I/S.

#### Til § 2

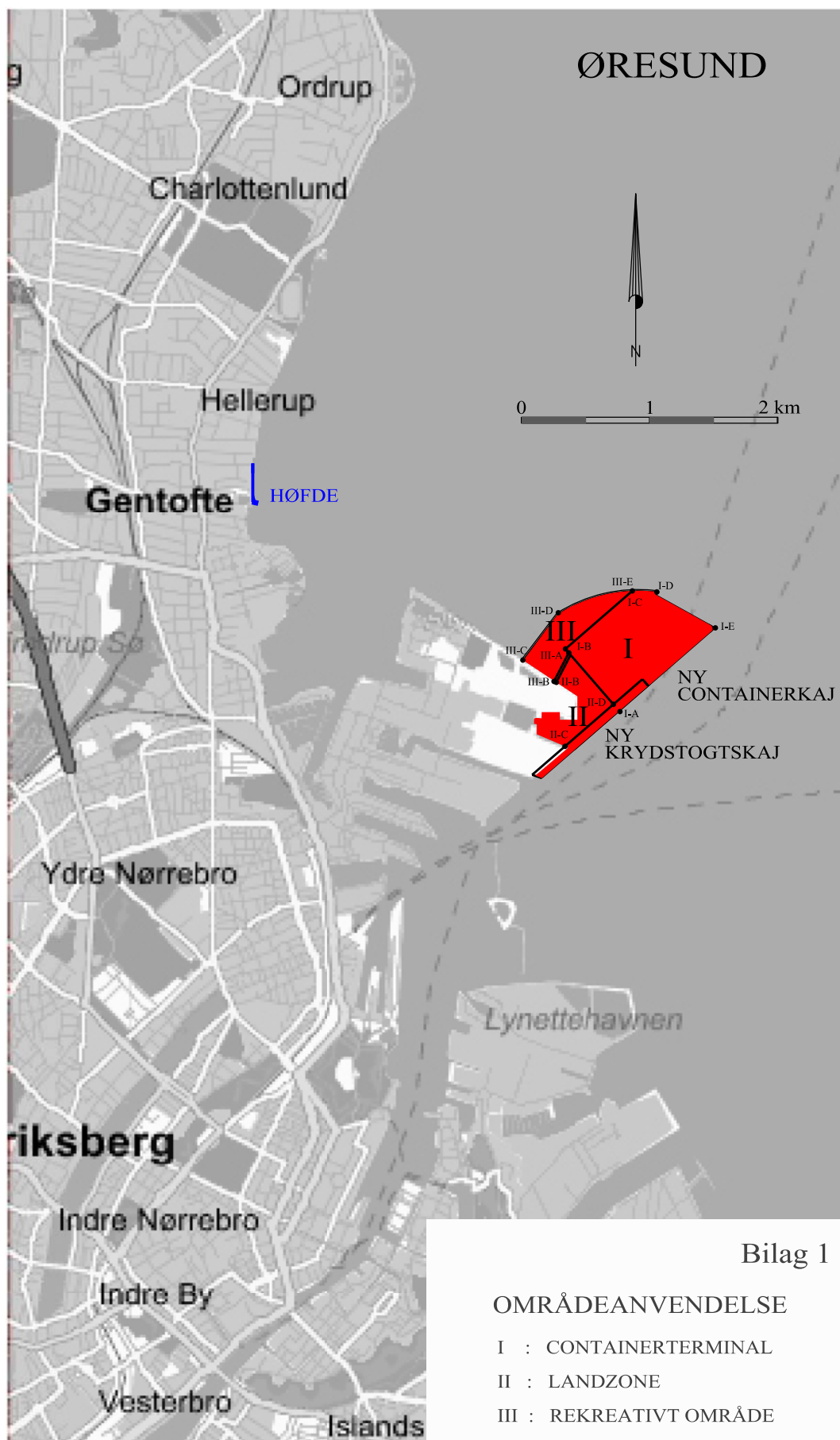
Det foreslås, at loven træder i kraft dagen efter bekendtgørelsen i lovtidende, således at arbejdet kan igangsættes hurtigst muligt efter vedtagelsen.

## Lovforslaget sammenholdt med gældende lov

<i>Gældende lov</i>	<i>Lovforslaget</i>
<p>§ 26. Klage over forvaltningen af Københavns Havn indgives til transport- og energiministeren.</p> <p>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.</p>	<p><b>Kapitel 4 a</b> <b>Containerterminal i Københavns Havn</b></p> <p>§ 26 a. Udviklingselskabet By &amp; Havn I/S kan i overensstemmelse med lovens bilag 1 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. De tilhørende bygninger må maksimalt være 25 meter høje.</p> <p>§ 26 b. Det areal, som på lovens bilag 1 er angivet med "I", anvendes til containerterminal med tilhørende bygninger og anlæg samt de fornødne adgangsveje.</p> <p><i>Stk. 2.</i> På det areal, som på lovens bilag 1 er angivet med "II" kan Udviklingselskabet By &amp; Havn I/S anlægge de fornødne adgangsveje til containerterminalen med tilhørende bygninger og anlæg. Arealet kan endvidere anvendes til evt. yderligere servicefaciliteter, opmarchbaner mv. i forbindelse med havnedriften, eller til virksomheder med særlige beliggenhedskrav med tilknytning til havnen.</p> <p><i>Stk. 3.</i> Det areal, som på lovens bilag 1 er angivet med "III" anvendes til rekreative formål.</p> <p>§ 26 c. Inden iværksættelsen af det arbejde, som er nævnt i § 26 a, skal Udviklingselskabet By &amp; Havn I/S efter Kystdirektoratets anvisninger anlægge en hofde umiddelbart nord for indsejlingen til Hellerup Havn. Hofdens placering er angivet på lovens bilag 1. Efter anlæg</p>

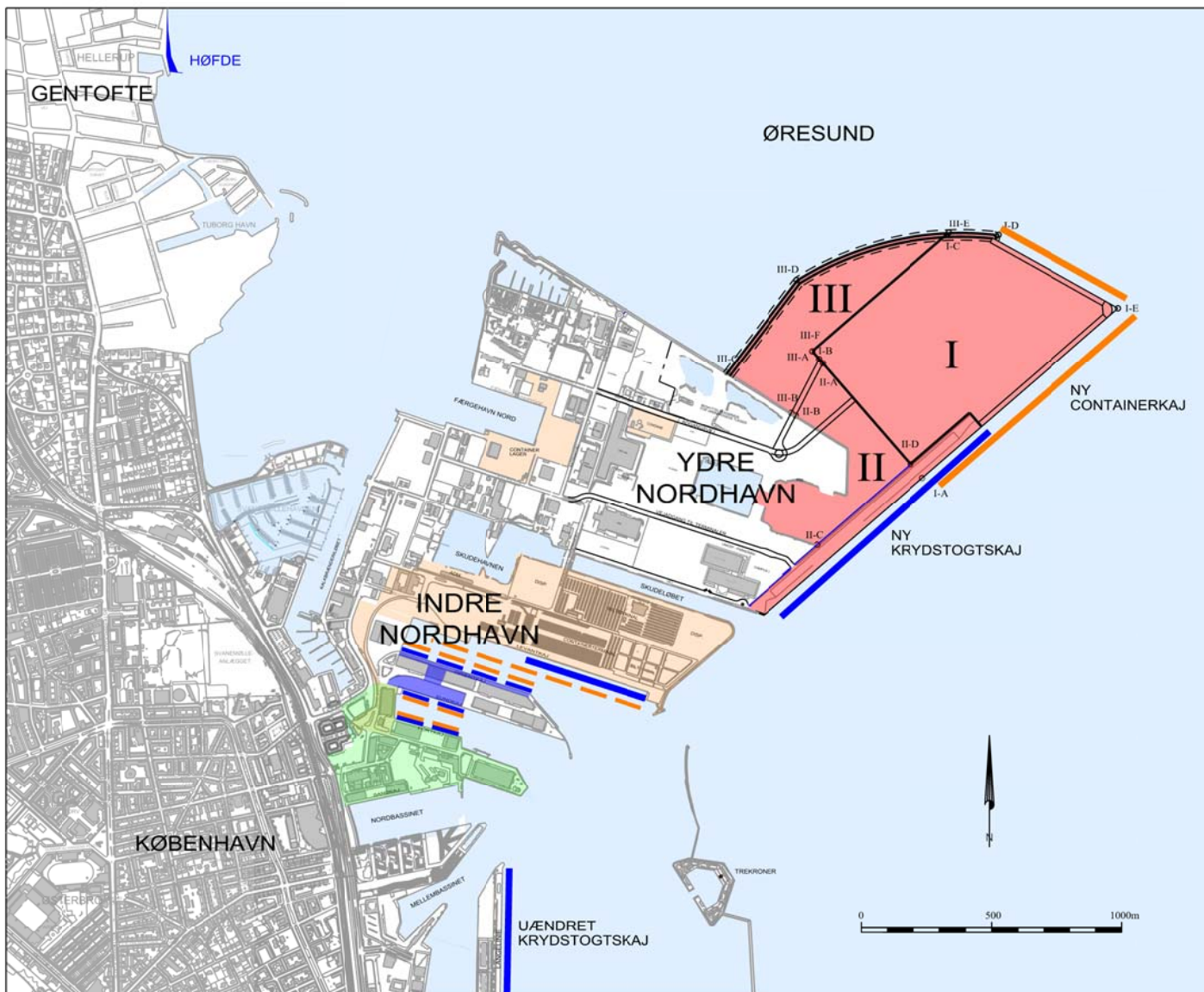
<p><b>Kapitel 5</b> Bemyndigelser, ikrafttræden og konsekvensændringer i anden lovgivning m.v.</p>	<p>overdrages høfden vederlagsfrit til Gentofte Kommune, som herefter forestår vedligeholdelsen af høfden.</p> <p>§ 26 d. Transportministeren bemyndiges til for Udviklingsselskabet By &amp; Havn I/S ved ekspropriation at erhverve fast ejendom, herunder rettigheder og servitutter over fast ejendom, og andre rettigheder, som er nødvendige for at gennemføre de anlæg, som er nævnt i § 26 a 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 &amp; Havn I/S afholder alle omkostninger til ekspropriationer.”</p>
--	--









# KORT OVER ANVENDELSE AF OPFYLDT AREAL I KØBENHAVNS YDRE NORDHAVN





# OVERORDNET SKITSE FOR UDVIKLINGSPERSPEKTIVER I KØBENHAVNS YDRE NORDHAVN



- |  |                                     |   |   |
|--|-------------------------------------|---|---|
|  | NORDHAVNSUDVIDElsen                 |  | NUVÆRENDE KRYDSTOGSTERMINAL   |
|  | ÅRHUSGADE-KVARTERET                 |  | NUVÆRENDE CONTAINER- OG STYKGODSTERMINAL MED TILKNYTTEDE FUNKTIONER |
|  | NY ELLER UÆNDRET KRYDSTOGTSKAJ      |  | NY CONTAINER-, BIL- OG STYKGODSKAJ                                  |
|  | KRYDSTOGTSKAJ NEDLÆGGES             |  | CONTAINER-, BIL- OG STYKGODSKAJ NEDLÆGGES                           |
| <b>I</b>   | OMRÅDEANVENDELSE: CONTAINERTERMINAL | I-A   | KOORDINATSAT PUNKT  |
| <b>II</b>  | OMRÅDEANVENDELSE: LANDZONE          |   |   |
| <b>III</b>   | OMRÅDEANVENDELSE: REKREATIVT OMRÅDE |   |   |

**Høringsliste.**

Rigsrevisionen  
Københavns Kommune  
Frederiksberg Kommune  
Gentofte Kommune  
Kommunernes Landsforening (KL)  
Region Hovedstaden  
Region Sjælland  
Danske Regioner  
Trafikselskaberne i Danmark  
Udviklingsselskabet By & Havn I/S  
Brancheforeningen Danske Advokater  
Danmarks Rederiforening  
Dansk Arbejdsgiverforening (DA)  
Dansk Erhverv  
Dansk Industri (DI)  
Dansk Transport og Logistik (DTL)  
Håndværksrådet  
DI Transport  
Arbejderbevægelsens Erhvervsråd  
Fælles Fagligt Forbund 3F  
Landsorganisationen i Danmark (LO)  
Dansk Jernbaneforbund  
HK Trafik & Jernbane  
Teknisk Landsforbund  
Dansk Cyklist Forbund (DCF)  
NOAH – Trafik  
Danmarks Naturfredningsforening  
Forbrugerrådet  
Menighedsråd og sognepræst i Frederiks Kirke  
DFDS Canal Tours (Havnerundfarten)  
Københavns Museum  
Dansk Handicap Forbund  
Danske Handicaporganisationer  
Det Centrale Handicapråd  
Friluftsrådet  
Ejerforeningen Tuborg Kanal  
Landbrug & Fødevarer  
Grundejerforeningen for Hellerup-Maglegårds Sogne  
Dansk Ornitologisk forening Gentofte afdeling  
FOGUS  
Kgl. Dansk Yachtklub  
Hellerup sejlkлуб  
Havneudvalget Hellerup Havn

Østerbro lokaludvalg  
Østerbro lokalråd  
Agenda 21 Østerbro  
Hellerup roklub  
Hellerup kajakklub  
Svanemølle gruppen  
Østerbro havnekommite  
Østerbro lokalhistorisk forening  
Grundejerforeningen Svanevænget  
Danmarks sportsfiskerforbund  
Foreningen danske havnevirksomheder