

Mødenotat fra off. møde 27. 1. 11 med transportminister Hans Christian Schmidt vedr. byudvikling af Nordhavnen.

Mødet havde ca. 150 deltagere, og indledtes med en tak til både transportminister Hans Chr. Schmidt og viceborgmester, MF for V, miljøordfører Eyvind Vesselbo, for deres aktive indsats for fremsættelse af et egentligt Forslag til en Anlægslov for et begrænset Nordhavnsprojekt.

Den udsendte dagsorden blev fulgt og gav anledning til det efterfølgende mødenotat, hvis punkter de to politikere ville tage med sig i udarbejdelsen af det Forslag til Anlægslov, som vil blive forelagt i Folketinget og i den videre behandling heraf.

Forslaget til Anlægslov **er ikke første skridt** til virkeliggørelsen af projekt "Urban Delta", og der foreligger ikke nogen andre vedtagelser end de, der omhandler, at der skal anlægges en ny krydstogtterminal og en ny containerterminal i Ydre Nordhavn.

Da ethvert lovforslag normalt indledes med en omtale af, hvad **hensigten er** med det, lovede Ministeren her at medtage, at det er forslagens hensigt med dets vedtagelse derved at afslutter Nordhavnsområdets udbygning i Øresund.

Kommunerne har ingen grænsedragninger for råderet på søterritorier. Det er alene Kystdirektoratet, som bestemmer over disse og kan meddele tilladelser til eventuelle opfyldninger. Klager herover sker til ministeren.

Der er ikke nogen vedtagne planer, som anviser opsætning af vindmøller på Ydre Nordhavn - i givet fald vil det kunne ske på søarealet i naboområde.

Vejen frem til vedtagelse påregnes som følger: fremlæggelse i Folketinget til førstebehandling (15. - 28. febr.) og afsluttende 3. behandling sidst i april. Der skulle være sikret et flertal for lovforslaget.

Ministeren betonedede, at lov er lov, og at der skal meget til for at opnå en ændring heraf uanset hvilken regering / minister, der senere kan komme.

Der **er vedtagelser** af, at udgravningsjorden fra den nye Ciryering og fra den nye vejforbindelse fra Nordhavnen til Lyngbyvej skal bruges til opfyldninger i Nordhavnen. Da denne mængde knapt er tilstrækkeligt til at opfylde behovet for arbejderne i indre Nordhavn, blev det på mødet oplyst, at man har påregnet også at modtage, behandle og opfylde med jord fra andre gravearbejder - endda også fra andre kommuner (der så skal betale for det).

Det fremgår af Forslag til Anlægslov, at hensigten med projektet for opfyldningen ud i Øresund på netop dette sted er behovet for en billig udgift til transport, behandling og deponering og en indbringende genanvendelse til nye byggegrunde i Nordhavnen. Begrundelsen herfor er ønsket om at kunne **dække Københavns Kommunes og Statens anlægsunderskud fra Ørestadsbyggeriet og Metroen.**

Der dannes med lovforslaget et nyt selskab til anlægsarbejdets gennemførelse: BY & HAVN I/S, hvori Statens andel er 45% og Kbh.'s 55%, og som tillægges de tilhørende nødvendige ekspropriationsbeføjelser.

Trods de deri nævnte indgreb i Gentofte Kommune vedr. anlæg af hofde ved Hellerup Havn, blev det på mødet oplyst af ro- og sejklubbernes repræsentant herfra, at der to dage tidligere mellem Gentofte Kommune og København Kommune / By & Havn I/S i fællesskab var indgået aftale om hofdeanlæg.

Der blev på mødet udtrykt bekymringer for de betydelige géner **Jordtransporterne** til og fra Nordhavnen vil medføre for bl.a. Gentofte, sådan som de er angivet i det vedtagne projekt til "Nordhavnsvejen".

Ministeren ville se på sagen.

Der blev på mødet udtrykt bekymringer over, at **tunnelrørene for Nordhavnsvejen** i de to kørselsretninger nu er vedtaget indskrænkede til kun to vejbaner i hver. Den betydelige trafik til og fra den nye bydels beboere, virksomheder og terminaler vil dermed flyde ud over det eksisterende vejnet, der i forvejen er godt fyldt op.

Ministeren ville se på sagen.

Der var på mødet ingen forståelse for rimeligheden i at udbygge en ny containerterminal netop i Nordhavnen, der ved byudviklingen får 600.000 nye etagemeter til boliger og erhverv og hvis primære kystområdes rekreative værdi afskæres af en indhegnet terminal i døgdrift med opstablinger i 21 m.s højde, med bygninger i 25 m.s højde og talrige belysningsstandere samt med 4 galgekraner i 120 m.s højde. Det er støjende samt syns- og lysforurenende og dertil med højder, som intet foranliggende **beplantningsbælte** vil kunne skjule eller afbøde nævneværdigt.

Ministeren oplyste, at man havde undersøgt andre placeringer bl.a. syd og vest for København, men denne var den mest fordelagtige af de undersøgte..

Det bragte behovet for en **havnetunnel** med forbindelse mod syd i spil.

Man anså det for helt urimeligt først at sende den sydgående trafik mod nordvest via den i forvejen stærkt belastede Lyngbyvej.

Ministeren ville se på sagen.

VVM-redegørelsen for følgerne ved realisering af Forslag til Anlægslov omtaler behovet for at afbøde virkningerne fra den øgede erosion af Hellerup Strand ved at etablere en østgående 50 m. lang hofde ud fra Hellerup Havns østlige molehoved.

Dette er en **fejlagtigt oplysning** ! Hofden er nødvendig for havnens sejlbarehed ved at opfange det sand, som den øgede erosion langs hele Hellerups kyst foranlediger.

Vi ønskede på mødet at Forslag til Anlægslov med denne rettelse fortsat skal indeholde omtale af **behovet for en sikring af kysten** mod følgerne af den stærkt øgede erosion af denne og derved forringelser af grundarealerne og ejendommene langs denne.

Ministeren ville se på sagen.

Naturfredningsforeningens Lokalafdeling, Foreningen til Gentofte Kommunes Udvikling og Forskønnelse FOGUS samt Hellerup & Maglegaard Sognes Grundejerforening har undersøgt vor kyststræknings klimaforhold i forbindelse med et kystsikringsprojekt, som Kystdirektoratet har haft til høring og kunnet anbefale. Hyppighed og voldsomhed af vand, vind og strøm og virkninger heraf ved forskellige vind- og strømretninger er der heri gjort rede for både aktuelt og ved forudsigelige klimæændringer fremover.

I forbindelse med implimenteringen af EU-oversvømmelsesdirektiv skal der senest i slutningen af 2013 være udarbejdet kort over den nuværende oversvømmelsesrisiko i de enkelte medlemslande. Materialet for københavns området og området nord og syd herfor foreligger.

Ministeren blev opfordret til at inddrage begge redegørelser, når han som lovet ville se på sagen.

Det fremgår af materialet, at der ved højvande og opstuvning af vand i Østersøen fra en kraftig NØ-vindretning ved dennes spring til vind fra NV, vil blive presset store vandmængder ind i Svanemøllebugtens tragt - der jo ved Forslag til Anlægslov vil blive yderligere øget. Dette vil forårsage oversvømmelse af kystområdet.

Problemet er aktuelt, idet Nordhavnsprojektets oprindelige plan omfattede en **kanal fra bunden af Svanemøllebugten til Københavns Havn, men denne er nu sløjfet !**

Formålet var ud over det nævnte, at mindre både og roere kunne undgå det ulovlige og risikoen ved at skulle langt ud til havs i Øresund for at komme uden om den ny containerhavn ved nord- og sydgående sejlads langs kysten ved i stedet at kunne sejle her. Kanalen blev på mødet anslået til en bredde på ca. 10 -15 m. og en dybde på ca. 3 m.

Om bredderne skal forhøjes, bredden øges og /eller bunden graves dybere for at kanalen også kan klare vandpresset ved spidsbelastninger må undersøges nærmere.

Ministeren ville se på sagen.

Arrangørerne af mødet og forsamlingen udtrykte stor tak til Ministeren for hans vilje til at sikre begrænsningen af Nordhavnsprojektet ved en anlægslov og for hans forelæggelse samt lydhørhed for de problemer, som var blevet fremført på mødet samt hans tilsagn om at tage løsningerne heraf op i forslaget til en anlægslov i forbindelse med dens forelæggelse i Folketinget. Forsamlingen blev takket for fremmødet og en engageret deltagelse i debatten og ordstyreren, advokat Chr. Emmeluth, for god ledelse heraf.