



Transportministeriet
Holmens Kanal 27 F
1220 København K

12. maj 2011

Høringssvar vedr.

Miljørapport for udflytning af containerterminal til Ydre Nordhavn, Københavns Havn, sags nr. 2010-4752, akm.

Miljørapporten er en strategisk miljøvurdering af udflytningen af containerterminalen, som foreslået i **Forslag til lov om ændring af lov om Metroselskabet I/S og Arealudviklingselskabet I/S (Flytning af containerterminal i Københavns Havn)**, fremsat for Folketinget af transportministeren den 2. marts 2011 – **L 162**.

De miljømæssige konsekvenser ved (selve) opfyldningen i Ydre Nordhavn (havområdet i Øresund nord og øst for det nuværende Nordhavn) er beskrevet i VVM-redegørelsen ”Udvidelse af Københavns Nordhavn og ny krydstogtterminal”, maj 2009, udarbejdet af Københavns Kommune og Kystdirektoratet.

Det tilkendegives, at ”Efter høringsfristen vil de indkomne svar blive sammenfattet i et resume, som tillige med høringssvarene vil blive fremsendt til Udviklingselskabet By & Havn I/S. Resume og høringssvar vil blive offentlig tilgængelige på ministeriets hjemmeside.”

Det tilkendegives ligeledes, at ”Udviklingselskabet By & Havn I/S vil således være ansvarlig for, at miljørapporten og de udtalelser, der kommer ind i offentlighedsfasen, bliver behandlet i henhold til LBK nr. 936 af 24. september 2009 § 9, i forbindelse med den videre projektering for en udflytning af containerterminalen og udarbejdelsen af en VVM-redegørelse herfor.”

FOGUS henstiller derfor, at lovforslaget ikke endelig vedtages, før høringssvarene er blevet behandlet. Efter lovforslagets fremsættelse er der yderligere kommet nye oplysninger, som ikke blevet behandlet i Miljørapporten eller i VVM-redegørelsen.

Transportministerens deltagelse i borgermødet den 27. januar 2011-05-11

Transportminister Hans Christian Schmidt var inviteret og deltog med sine embedsmænd i et meget velbesøgt borgermøde den 27. januar 2011 på Hellerup Parkhotel, arrangeret af FOGUS og Grundejerforeningen for Hellerup-Maglegaard Sogne i anledning af det forestående lovforslags fremsættelse. Blandt de deltagende borgere var der stor interesse for sagen. Mange spørgsmål blev rejst, og ministeren og embedsmændene svarede beredvilligt. Spørgsmålene drejede sig især om:

1. Sejlere, sejl- og roklubber. Kanal
2. Erosion af kyst og sandstrande
3. Mole / hofde foran Hellerup Havn
4. Havudsigten. Visualisering
5. Oversvømmelse under orkan og særlige vindforhold
6. Tangophobning, badevandskvalitet
7. Forøget lastbiltransport
8. Øresund som depot for affaldsjord



Ad 1. Sejlere, sejl- og roklubber. Kanal

De mange sejlere, sejl- roklubbers bekymringer vedr., at opfyldningen ud i Øresund samt containerterminalen ville umuliggøre sejlads ind mod København uden om containerhavnen, både på grund af strøm- og vindforhold på det åbne hav og forøgelsen af skibssejlads med de store containerskibe. Man diskuterede mulighederne for en kanal gennem Nordhavnsområdet til gennemsejling for mindre sejlskibe og både. Transportministeren lovede, at dette spørgsmål skulle løses. Så vidt vides, er det endnu ikke løst.

Ad 2. Erosion af kyst og sandstrande

VVM-rapporter og tekniske notater peger en øget erosion af kystlinje og sandstrande nord for Hellerup Havn grundet følgevirkningerne af en evt. opfyldning ud i Øresund i en lang tange på 100 ha mod øst, som nu foreslået. FOGUS har allerede i sit høringssvar af 17. februar 2011 til Transportministeriet behandlet dette spørgsmål. Der vil blive tale om en varig erosion og øget bølgepåvirkning på kysten, både hvor der er en naturlig sandstrand, og hvor sandstranden allerede er eroderet bort. For tiden er der flere steder atter opbygget en naturlig strand på 2 - 4 meters bredde efter skybruddet sidste sommer. Ved fremtidig øget erosion vil en naturlig genopbygning af sandprofilen langs kysten være i fare.

Ad 3. Mole / hofde foran Hellerup Havn

Som afværgeforanstaltning foreslås en mole / hofde på 50 meter foran Hellerup Havn. Hofden skal (efter lovforslaget) ”sikre mod nedbrydning af kysten på den nordlige del af Hellerup Strand, og dermed forhindre de skadevirkninger en sådan nedbrydning kan medføre”. Som omtalt i FOGUS’ høringssvar af 17. februar 2011, er dette direkte forkert. Hofden sikrer på ingen måde mod nedbrydning af kysten; men alene mod, at nedbrydningsmateriale lægger sig foran indsejlingen til Hellerup Havn.

Samme fejlslutning kan læses i Teknisk Notat – 018 fra Carl Bro af 24. januar 2011.

Den foreslåede hofde vil efter lovforslaget kunne påtvinges Hellerup Havn og Gentofte Kommune. Dette minder om et tvangsindgreb af ekspropriationslignende karakter. Ganske vist er der ikke tale om en direkte afståelse af ejendom; men spørgsmålet er, om de samme betingelser ikke skal være til stede i denne sag. Man kan i høj grad stille spørgsmålet, om almenvældet kræver det.

Ad 4. Havudsigten. Visualisering

På borgermødet den 27. januar 2011 blev mange spørgsmål om havudsigten over Øresund fra forskellige vinkler på kystlinjen efterlyst. I ”Miljørapport for udflytning af containerterminal til Ydre Nordhavn, Københavns Havn” er der nu medtaget en række visualiseringer (Bilag 3), som tydeligt viser ændringer af udsigten over Øresund fra flere punkter på kysten, hvis opfyldningen med containerterminalen m.m. bliver gennemført.

Visualiseringerne viser, at jo længere fra udsigten til Nordhavn man kommer, jo mere vil udsigten fra kysten over Øresund blive påvirket af forandringerne. Ses f.eks. visualiseringen fra Skovshoved Havn (side 23), er der direkte i billedteksten er beskrevet, at ”*Det frie kig til den åbne horisont mod syd, over Øresund, er i væsentlig grad blokeret.*”



Ad 5. Oversvømmelse under orkan og særlige vindforhold

På borgermødet blev spørgsmålet om en øget oversvømmelsesrisiko også rejst. Langs Øresundskysten er beboerne gennem generationer vant til periodevise oversvømmelser af kysten under orkan og særlige vindforhold. Senest da orkanen rasede den 2. november 2006.

Ingeniør Jørgen de Four forklarede i sit indlæg (citeret af Pernille Stensgaard i Weekendavisen den 4. marts 2011): *"Nu er vi nogle, der har den vanvittige idé at hoppe i Øresund året rundt, hver dag. Vores erfaring er, at netop når vinden står i nordøst, kommer de største vandmængder ned gennem Øresund. Se på planchen [samme oversigtskort, Bilag 1, side 22 i Miljørapporten], den danner en tragt! Vandet er oppe ved kanten, oversvømmer Rosenhaven og Staudehaven og sundvejene. Enhver husmor ved, at når man hælder vand i en tragt, hvor der ikke er hul i bunden, så flyder vandet over. ..."*

Transportministeren lovede, at dette spørgsmål også skulle undersøges. FOGUS håber, at det sker, inden lovforslaget vedtages som fremsat.

Imidlertid kan man muligvis danne sig et indtryk af forholdene ved at se på Miljørapportens Visualiseringer, Bilag 3, navnlig siderne 19 og 22. Her vises synsvinklerne fra hhv. Tuborg Nord og Charlottenlund Fort. Ændringerne ved opfyldningen ud i Øresund vises i skraverede felter, som også aftegner den nye tragts havområde og -areal (men ikke rumfang) i forskellige afgrænsninger. De skraverede felter viser, at den ny kunstige tragt vil forøges med hen ved det dobbelte i havareal (ikke rumfang), uanset om vinden i ekstreme forhold står i nord eller i nordøst.

Dette forhold er slet ikke belyst, hverken i VVM-rapporten eller i Miljørapporten.

Transportministeren sendte efter borgermødet et venligt brev af 30. marts 2011, med Notat af 25. marts 2011 fra Departementet, Selskabscenteret, hvor Københavns Klimatilpasningsplan og den fremtidige gradvise Vandstandsstigning blev belyst. Notatet giver imidlertid ikke svar på det aktuelle spørgsmål om en forøgelse af oversvømmelsesrisikoen under orkan og kraftig storm fra nord, hvor vandmængderne i en dybere kunstig tragt mellem den foreslåede containerterminal på opfyldt område og Øresundskysten ikke vil kunne undslippe.

Dette meget vigtige spørgsmål bør ikke stå uafklaret før en endelig vedtagelse af lovforslaget.

Ad 6. Tangophobning, badevandskvalitet

I de senere år, ret beset siden 1995, hvor Nordhavnen sidst blev udvidet i forbindelse med bygning af Øresundsbroen og flytning af Skudehavnen, har kysten nord for Nordhavnen, også Svanemøllekysten, været besværet af en stigende kraftig tangophobning. Tangen føres med den naturlige havstrøm mod syd, men bremses i den kunstige Svanemøllefjord.

Tang rådner og lugter, men det er for intet at regne mod de gener et stillestående, varmt vandområde, også saltvandsområde, kan udvikle sig til i løbet af en sommer.

Flere VVM-undersøgelser og -rapporter i forbindelse med udvidelsen af Nordhavnen har konkluderet, at havvandsmiljøkvaliteten i den ny Øresundsbugt nærmest skulle være forbedret på grund af de ny ændrede bølgeretninger, som bl.a. medfører den øgede erosion af kysten. Dette betvivles imidlertid af biolog, cand. scient. Ph.D. Kirsten Olrik. Kirsten Olrik belyser, efter at have deltaget i et offentligt borgermøde på Gentofte Rådhus den 4. april 2011, i en udførlig redegørelse for de gener af toksiske alger, affalds- og nedbrydningsstoffer den kunstige Øresundsbugt vil blive udsat for en varm sommer. Den oprindelige udskiftning i havvandet fra syd vil blive afbrudt ved opfyldningen i Nordhavnen.



Kirsten Olrik må bestemt siges at være ekspert på sit felt. FOGUS vil derfor kraftigt opfordre til, at disse spørgsmål undersøges nærmere, helst af et videnskabeligt institut med speciale i havbiologi, havstrømme eller havmiljø.

Ad 7. Forøget lastbiltransport

Spørgsmål om forøget lastbiltransport har gentagne gange været berørt i debatten om den ny containerterminal. Mange har undret sig over, at den nuværende containertransport fra Nordhavnen vil blive fastholdt, blot i øget mængde efter udflytningen og samtidig skulle køre igennem et nybygget boligområde på Nordhavnen og derefter ud af boligområderne ved Tuborgvej, Lyngbyvej osv. Miljørapporten giver ikke noget klart svar på dette, men henviser blot til, at en flytning af den nuværende containerdrift er nødvendig, når det ny bolig- og erhvervskvarter i Nordhavnen skal etableres.

Den foreslåede ny containerterminal forudsætter en drift langt større end den nuværende, med langt større kraner (120 meter) og containerskibe. Det vil formentlig være nødvendigt at udgrave sejltrenden. Desuden betvivler mange, at en større containerdrift i Nordhavn ikke vil være konkurrencedygtig i forhold til en international containerdrift. Der foreligger, så vidt FOGUS er orienteret, ikke nogen dokumentation for dette.

Arkitekt m.a.a. Mogens Wöhliche, København, har skrevet til miljøborgmester i København, Bo Asmus Kjeldgaard, netop om denne problemstilling. Mogens Wöhliches opridsning af spørgsmålene og problemstillingerne er umiddelbart overbevisende. F.eks. stilles spørgsmålet om, at Københavns nye containerterminal kan komme ”på kollisionskurs med en anden af kommunens nye store satsninger, nemlig ønsket om at gøre København til en CO₂ neutral hovedstad.” I stedet foreslås containerterminalen opført ved Avedøre Holme, tæt på et af Københavns store industriområder og motorvejen. Man slipper for en omvej på 25 km (fra Nordhavnen ud af Tuborgvej, rundt om rundkørslen ved Mariebjerg Kirkegård i Lyngby og videre af ringmotorvejen) for hver containerlastbiltransport.

Denne løsning burde undersøges nærmere.

Ad 8. Øresund som depot for affaldsjord

På borgermødet den 27. januar 2011 blev dette spørgsmål indgående drøftet. En deltager blev i Weekendavisen den 4. marts citeret for at spørge: ”Skal Øresund ofres, fordi København mangler plads til jordopfyldning og kalkulerer med fremtidige indtægter fra 14 etager høje krydstogtskibe og salg af dyre boliger på Nordhavnen til betaling af metrobyggeriet og evt. den ny Havnetunnel?”

Dette polemiske spørgsmål gav anledning til, at FOGUS spurgte, om det var korrekt, at vi på et møde i Københavns Kommune havde fået forklaret, at Metro-jorden ikke rakte til opfyldningen, men kun til udviklingen af byområdet i den Indre Nordhavn. Opfyldningen ude i Øresund, i det Ydre Nordhavn, skulle være fra opgravning af sejltrenden og jord fra andre byggearbejder i København, idet man nu havde fyldt affaldsdepoterne op. Dette blev bekræftet af Transportministeriets embedsmænd, som tillige fortalte, at også det øvrige Sjælland kunne afhænde sin affaldsjord mod betaling ude i opfyldningen i Øresund.

Et efterfølgende relevant spørgsmål: kunne man forestille sig, at en anden kommune i Danmark kunne få tilladelse til at placere sin affaldsjord ude i vandet (fjorden, bugten m.v.), hvis depoterne på land er brugt op?



Konklusion

Mange spørgsmål i denne komplicerede sag er flettet ind i hinanden, så det er vanskeligt at adskille dem fra hinanden. Der er forsøgt en opdeling med opstilling af de 8 punkter, som tydeligvis har optaget offentligheden.

FOGUS vil endnu en gang opfordre til, at de spørgsmål og undersøgelser, som endnu ikke er blevet prøvet, vil blive genstand for fornyede overvejelser forinden lovens vedtagelse.

Eftertanke

Det er på sin vis ejendommeligt at tænke på, at netop Danmarks første socialdemokratiske statsminister Thorvald Stauning var en foregangsmand for naturbeskyttelse og idéen om, at almindelige borgere, og ikke kun de rige villaejere, skulle have adgang til naturen, kysten og badestranden.

Stauning skabte Staunings Plæne i 1936 i tæt tilknytning til Bellevue. Staunings Plæne måtte ikke bebygges. Der skulle være frit udsyn til Øresund og adgang til kysten. Stauning var også foregangsmand til Naturfredningsloven, som bl.a. sikrede offentlighedens adgang til Danmarks lange kyststrækning.

Det interessante er, at netop socialdemokraten Stauning og hans ideer om naturen måske har været medvirkende til, at Øresundskysten som et kolossalt trækplaster for tusinder er blevet så eftertragtet, at huspriserne de sidste 20 år er steget til det ubetalelige. Alle vil have del i det eftertragtede. Alle kalkulerer at tjene på det.

Men hvorfor skal naturen betale prisen?

Det er der ingen, som vinder ved.

Med venlig hilsen

Gerda Rump Christensen, formand
A.N. Hansens Allé 12
2900 Hellerup
Tlf. 39 62 04 17

Bilag:

1. Hellerup Offentlige Strand
2. Hellerup Strand set fra Lille Strandvej
3. Udsigt fra Skovshoved Havn efter opfyldning (det orange felt)
4. Orkanen den 2. november 2006
5. Synsvinkel fra Charlottenlund Fort, skraveret felt (kunstig tragt efter opfyldning)
6. Kirsten Ollriks redegørelse
7. Mogens Wöhliches brev til Bo Asmus Kjeldgaard