

Til
Transportministeren,
Transportministeriet,
Holmens Kanal 27 F
1220 Kbh. K.



Hellerup d. 9. Maj 2011

Høringssvar til **strategisk miljørapport** af 7. marts 2011 for udflytning af containerterminal til ydre Nordhavn, Københavns Havn.

sag nr. 2010 - 4752. akm.

Rapporten er et **supplement til lovforslag** fremsat i Folketinget d. 2. marts 2011.

L 162.

Vi henviser til vort høringssvar af 10.2.2011 på dette lovforslag som del af vort på den strategiske miljøvurdering, der er vurderet ud fra **kendskabet til de eksisterende forhold**, samt at der **ikke anlægges bebyggelse i Ydre Nordhavn**. Dertil er føjet vurderinger for **havmiljøet** og for de **samspilsmæssige effekter**.

De principaftaler eller vedtagelse, som der henvises til, angiver, at containerterminalen skal være flyttet senest 8 måneder efter, at en endelig lokalplan for bebyggelsen af Nordhavnen er vedtaget. En udbygning ud i Øresund fra Nordhavnen er ikke en del af den omtalte Fingerplan, men kun en mulig ændret udnyttelse af den eksisterende Nordhavn. **Jordmængden** hertil fra udgravningerne af den nye cityring og fra de nye vejanlæg til og fra Nordhavnen kan rummes helt indenfor dette område uden videre udfyldning ud i Øresund og tilfredsstillende anlæggelsen af den nye krydstogtskibskaj her.

Da formålet med anlæggelsen af den nye bydel i Inder Nordhavn med op til 40.000 m. bolig- og 40.000 m. erhvervsareal - ud over at give mulighed for at dække underskuddet fra anlæggelsen af Ørestaden og det gl. Metrobyggeri - også er at skabe en **CO neutral, trafik- og miljørigtig, energiminimeret "grøn" bydel**, forekommer génerne fra en fordoblet containerhavn ud for denne helt urimelig med de efterfølgende store trafikale og miljø-mæssige problemer, det vil afstedkomme i fremtiden..

Da søterritoriet ud for – såvel som selve kyststrækningen mellem Nordhavn og Skovshoved – er et stort rekreativt område for tusindvis af mennesker fra hele "Storkøbenhavn", vil de visuelle, trafikale, støj- og møg-mæssige og vandkvalitetsmæssige følger af at opfylde en "finger" på 100 ha. ud i Øresund og dér anlægge en stor containerhavn – uanset en umulig men påstået "formildende" beplantning af dens nordside – være ødelæggende.

Som følge af ovenstående er det stadig vor holdning; især efter den supplerende her udsendte strategiske miljørapports vurderinger, at:

En containerhavn bør ikke anlægges på en opfyldning ud for Nordhavnen og opfyldning i Øresund ud fra denne bør heller ikke finde sted !

Da vi nu igen d. 5. Maj 2011 i Berlingske Tidende fik præsenteret Københavns planer for et udbygget Metronet, med en linieføring ud i Øresund ud for Nordhavnen til en ny bydel her, må vi **nu berettiget kræve:**

At der **inden den nu høringsudsendte opfyldning eventuelt kan finde sted** – trods alle indsigelser – **skal iværksættes en VVM-undersøgelse** med efterfølgende høringsperiode og debat om følgerne af opfyldningen ud i Øresund til **hele det store bydelsprojekt "Urban Delta"** foran kysten af Hellerup, idet vi stadig anser den aktuelle opfyldning, som første del af denne store byudviklingsplan.

Med Venlig hilsen v. formanden

Britta K. Andersen
Britta Andersen
Hambros Allé 8
2900 Hellerup

Supplerende bilag:

- a) Begrundet forslag til en anden placering af Containerhavnen
- b) Begrundet analyse af, hvorfor opfyldning ud i Øresund ikke bør finde sted.

a) **Begrundet forslag til en anden placering af containerhavnen.**

Der henvises til den offentliggjorte brede information om etablering af en ny miljørigtig bydel i Københavns Nordhavn og om en forøgelse af metronttet til dens betjening, der omfatter områder langt ud i Øresund ud for Nordhavnen. Det angiver, at **der påregnes en snarlig endnu større opfyldning her**, som basis for hele byudviklings-projektet "Urban Delta", hvorfor det forekommer selvmodsigende at placere en stærkt miljøbelastende containerterminal midt i dette område.

Den eksisterende containerterminal i Nordhavnen **betjenes i dag af ca. 600 lastbiler.** En fordobling af størrelsen og frekvensen af skibsanløb vil tilsvarende belaste bydelen, søområdet og baglandet indenfor. Når man samtidigt er vidende om, at de fleste industriområder på Sjælland er beliggende syd og vest for København, forekommer det uhensigtsmæssigt at sende trafikken mod nord over Lyngbyvej, der tilmed allerede i dag er **overbelastet**, og det vil give en skønsmæssig forurening fra de **daglige 15.000 overflødige km.** (600 x 25 km.) for at nå frem til Køge Bugt motorvejen.

Sejlrenden til og langsmed den nye containerhavn kræver **udgravning af havbunden** til en yderligere bredde og dybde, som vil medføre en forurening af vandet med giftigt havneslam, også inde i havnen med dens havnebade. Da området er den eneste adgangsvej til Københavns Havn, vil **den øgede manøvreringsfrekvens og tid i havneløbet belaste havnetrafikken generelt og sikkerhedsmæssigt.**

En anden placering af den nye containerhavn kan derfor anbefales: Avedøre Holme.

Sejlrenden ind til Avedøreværket har i dag en vanddybde på 7,3 m., men skal selvfølgelig graves bredere, men génerne vil være mindre her, og opfyldningen til de 50 ha. vil have god plads her.

Dertil kommer, at containerterminalen her vil være placeret midt i et industriområde og tæt på motorvej som en ekstra kvalitet. Endvidere er der her god mulighed for at aflaste en forurenende biltrafik med **godsbanelinie fra Øresundsforbindelsen** via containerterminalen til Køge Bugt linien, der netop er vedtaget af Folketinget. En sådan forbindelse vil bl.a. kunne koble Avedøre- og Malmøterminalerne sammen med logistikcentret i Køge.

Endelig må **EU's Oversvømmelsesdirektiv** medtages i overvejelserne for anvendelse af Københavns overskudsjord. Der skal **senest i 2013 være udarbejdet kort** over den nuværende oversvømmelsesrisiko i de enkelte medlemslande. Kortet for København og omegn er udarbejdet og dette viser, **hvor der bør gøres en indsats for at forstærke kystlinien** i relation til de forventelige **klimaændringer.**

Med den ændrede placering af opfyldning til containerterminalen, som vi anviser, vil endvidere en række andre miljøbelastende faktorer kunne undgås for Svanemøllebugten samt for sø- og kystområdet nord for Nordhavnen.

Britta Andersen.

b) **Begrundet analyse af hvorfor opfyldning i Øresund ud fra Nordhavn ikke bør finde sted.**

I henhold til EU's **Vandrammedirektiv**, er hele Øresund målsat til "en god økologisk tilstand", der vægter biologiske kvalitetsmål højt. Her har områder ud for strande en skærpet målsætning. Det kan derfor undre, at Transportministeren af økonomiske grunde har afvist at tage hensyn hertil, idet en opfyldning ud i Øresund fra Nordhavnen påviseligt får store konsekvenser bl.a. for et

14 ha. stort værdifuldt ålegræsområde nordøst for opfyldningen.

VVM-rapporten til lovforslaget om opfyldning ud i Øresund for dér at anlægge en Containerterminal og den nu **supplerende strategiske miljørapport** viser, at der derved opstår et ned-sat vandskifte, bl.a. fordi den store opfyldning giver læ for bølger fra sydøst. I henhold til DHI's matematiske model for hydrauliske beregninger, vil vandet derved stagnere ud for Charlottenlund, og vandet indenfor i bugten vil i perioder med stille vejr blive stillestående. Alt, hvad der driver med det helt kystnære modstrøms idvand, vil lægge sig langs kysten. Ad den vej kan naturen i området blive toksisk for mennesker og dyr. Den allerede foretagne udvidelse af Nordhavnen igennem de seneste år har øget hyppigheden for disse ricisi, og den store nye opfyldning gange dem op. Her er nogle realistiske eksempler:

- 1) I isvintre kan den slimdannende, fisketoksiske algeflagellat (*Pseudochattonella*), som vi lige har haft, optrædende i masseforekomster.
- 2) Efter forårets kiselalgeopblomstring kan der komme vækst af andre fisketoksiske algeflagelater (*Prymnesium*, *Chrysochromulina*).
- 3) Her på sommeren kan der komme blågrønalger. De er levertoksiske for hunde og mennesker og kan også være nervetoksiske.
- 4) Når blågrønalger nedbrydes af for meget lys på det lave vand, er der masseforekomster af *Vibrio*-bakterier (*Vibrio parahaemolyticus*) og Havkolera-bakterien (*Vibrio vulnificus*), der er aktive. Begge giver opkastninger, diaré og mavesmerter, sår og byldeagtigt udslet. I 2006 var der allerede et større udbrud af havkolera i området omkring Øresund, hvoraf et dødsfald.
- 5) Noget lignende vil ske, når løstdrivende brunalger ("fedtenøg") i det sene forår transporteres ind i området langs kysten og når ålegræsset om efteråret smider bladene, og de driver af sted med kyststrømmen.
- 6) De sammenstuede alger/ålegræs vil i stille vejr samle sig i bugten syd for Charlottenlund Fort, hvor de vil synke til bunds.
- 7) Den høje bakterieaktivitet bruger ilt i vandet og der udvikles svovlbakterier, som danner svovlbrinte. Svovlbrinte er en mange gange værre drivhusgas end CO₂, den er ildelugtende og meget giftig for mennesker at indånde, da svovlet går ind og tager iltens plads i blodet.

I det omtalte kystområde findes **4 større offentlige badestrande** samt nogle mindre ved enderne af villavejene. Derud over findes der **en række af klubber, der benytter vandet** udfor: ro-, kajak-, sejl- og badeklubber. Brugere herfra er i alle aldre og fra hele Storkøbenhavn

Hvad der bør gøres for at modvirke uheldige miljøeffekter, hvis man fremturer i at ville opfylde og anlægge en containerterminal på en "finger" langt ud Øresund også set i relation til **klimaændringerne** (længere tids varme og vindstille vejr; mega-regnperioder; voldsomme storme; vindstuvningseffekter; oversvømmelser), er desværre ikke inddraget i vurderingerne, hverken i den ene eller den anden miljørapport. Den matematisk-hydraulisk-økologiske model kan heller ikke beregne transport, opstuvning og sedimentation af tang og ålegræs.

Der må derfor allerede nu udarbejdes **en VVM-undersøgelse** for følgerne af **en opfyldning ud i Øresund til hele den planlagte byudviklingsplan "Urban Delta"**.