



MINISTEREN

Transport-, Bygnings- og Boligudvalget  
Folketinget

Dato 5. marts 2019  
J. nr. 2019-1216

Frederiksholms Kanal 27 F  
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transport-, Bygnings- og Boligudvalget har i brev af 18. februar 2019 stillet mig følgende spørgsmål vedrørende L 153 - Forslag til lov om ændring af lov om Metroselskabet I/S og Udviklingselskabet By & Havn I/S (Erstatning for udvikling af Ørestad Fælled Kvarter), som jeg hermed skal besvare.

**Spørgsmål nr. 1:**

Ministeren bedes kommentere henvendelsen af 17. februar 2019 fra Fiskehav-  
nens Venner, jf. L 153 – bilag 3.

**Svar:**

Henvendelsen fra Fiskehavens Venner indeholder en række spørgsmål, som jeg for overskuelighedens skyld vil gengive, inden jeg besvarer dem.

Spm. 1:

Kan ministeren gøre rede for hvorfor affredning af Stejlepladsen og Lærkeslet-  
ten ligger under Trafikministeriet og ikke Miljøministeriet, når de affredede  
områder ikke er berørt af anlægsarbejde?

Svar:

Stejlepladsen (område øst for Bådehavnsgade), Områder Nord for Vejlands Alle  
(campingarealet) og arealet på Selinevej Nord indgår alle som erstatningsarea-  
ler for Ørestad Fælled Kvarter. De to sidstnævnte skal med lovforslaget indsky-  
des i By & Havn.

Ørestad Fælled Kvarter er – ligesom Stejlepladsen - ejet af By & Havn. Det er  
derfor naturligt, at denne ændring af arealer sker ved at ændre lov om Metro-  
selskabet I/S og Udviklingselskabet By & Havn I/S. På tilsvarende vis foreta-  
ges ændringen, hvorefter Ørestad Fælled Kvarter ikke kan bebygges også i den-  
ne lov, som hører under Transport-, Bygnings- og Boligministeriets ressortom-  
råde.

Lovforslaget er i øvrigt udarbejdet i tæt samarbejde med både Miljø- og Føde-  
vareministeriet og Erhvervsministeriet.



Spm 2-5:

Side 2/10

Spm. 2. Københavns kommune betegner Stejlepladsen og Fiskerhavnen som et sårbart, unikt og værdifuldt kulturelt miljø i samme klasse som Nyhavn, Lange- linje og Christianshavn.

1. Kan ministeren bekræfte denne vurdering?
2. Hvorfor er der ikke i forbindelse med lovforslaget foretaget noget konse- kvensvurderinger for bevaringen af de kulturelle bevaringsværdige miljøer?
3. Kan ministeren redegøre for, hvilke konsekvenser det vil få for de omhand- lede bevaringsværdige kulturelle miljøer at der bygges 550 lejligheder?

Spm. 3.

1. Hvad vil trafikministeren gøre for at bevare dette helt særlige maritime miljø, som ikke findes tilsvarende andre steder i havnen?
2. Vil ministeren stille særlige krav til By & Havn for at sikre et det helt særlige maritime miljø ikke lider skade?
3. Hvordan sikrer lovforslaget Københavns kommunes egen målsætning om at "Københavns værdifulde kulturmiljøer skal sikres, fordi de er et aktiv i byens udvikling og af uvurderlig betydning for byens egenart"?

Spm. 4. Hvordan vil ministeren sikre, at de kulturhistoriske værdier i Fisker- havnen ikke lider skade ved byggeriet?

Spm. 5.

1. Kan Ministeren redegøre for hvordan Københavns Kommune vil bibeholde muligheden for reaktivt område på Stejlepladsen når der skal ske en bebyg- gelse af 550 lejligheder på et område der er 200 x 200 meter?
2. Er det tiltænkte rekreative område alene tiltænkt beboerne i de 550 lejlig- heder, eller indgår de som rekreative område for offentligheden i alminde- lighed.
3. Kan ministeren redegøre for, hvor stor en del af den nuværende Stejleplads der fortsat skal fungere som stejleplads, for at der fortsat kan drives fiske- virksomhed?
4. Kan ministeren redegøre for, hvordan tørring af fiskenet på Stejlepladsen er foreneligt med en bebyggelsesprocent på 150 på et så lille areal?
5. Hvordan forholder ministeren sig til de lugtgener, som tørrende fiskegarn med rådrende tang og muslinger vil udsende midt i et tæt bebygget bolig- område?

Svar:

Med nærværende lovforslag ophæves eksisterende afgørelser om fredning for Stejlepladsen, ligesom den fastlagte strandbeskyttelseslinje for området ophæ- ves. Med lovforslaget ændres den juridiske status for området, men lovforsla- get indebærer ikke en fysisk ændring af området.

Lovforslaget giver ikke tilladelse til, at der dermed må bygges på området. By & Havn kan dog foretage forberedende arbejder, herunder fx jordbundsundersø- gelser mv., men forud for det påtænkte byggeri vil der skulle indhentes de tilla- delser, som følger af gældende lovgivning.



Jeg noterer mig, at By & Havn i den videre planlægningsproces vil gennemføre VVM-undersøgelse af byudvikling på arealet.

Side 3/10

Den præcise udmøntning af den fremtidige bebyggelse skal forelægges til godkendelse efter sædvanlig planproces med fastlæggelse af kommuneplanramme samt lokalplan for området. I den forbindelse vil lokalplanen blive sendt i offentlig høring.

Spørgsmål til områdets konkrete udformning, herunder rekreative områder samt, hvordan det maritime miljø og de kulturhistoriske værdier bevares, bør derfor rettes til Københavns Kommune i forbindelse med planprocessen.

Københavns Kommune har i øvrigt overfor ministeriet oplyst følgende:

”Af Københavns Kommunes Kommuneplan 2015 (retningslinjerne) fremgår:  
”En væsentlig del af de udpegede kulturmiljøer rummer et potentiale for byudvikling eller -fornyelse og mange er i kommuneplanen udpeget til omdannelse på kort eller langt sigt. I planlægningen af byudviklingen skal det sikres, at der også tages højde for områdets kulturhistoriske værdier og sammenhænge, så de væsentlige kvaliteter kan udnyttes som et aktiv og synliggøres til gavn for bevarelsen og oplevelsen af byens historie såvel som for identiteten i de omdannede byområder.

Den foretagne vurdering af kulturmiljøerne er oversigtlig. En endelig vægtning af kulturmiljøhensynet i forhold til andre faktorer vil foregå i en konkret, detaljeret planlægning eller byggesagsbehandling.”

Spm. 6,9 og 10:

Spm. 6.

1. Hvad er grundlagt for denne beregning?
2. Hvor stor bebyggelsesprocent skal der til, før at grunden er mere end en kvart milliard værd?
3. Ministeren bedes fremlægge beregningsgrundlaget for værdisætningen af arealet for Folketinget.

Spm. 9. Forudsætter værdsættelsen af Stejlepladsen, at beboere i nybyggeriet kan medkøbe herlighedsværdier i form af bådpladser i Fiskerhavnen eller Kalvbodløbet?

Spm. 10

1. Hvordan er den beregnet?
2. Hvilken betydning har den for etagehøjden af det planlagte byggeri?
3. Kan det garanteres, at bebyggelsesprocenten ikke bliver højere, hvis der også skal anlægges veje og dagligvarebutikker, som i øjeblikket ikke findes i området?

Svar:



Beregningen er foretaget af Københavns Kommune, og jeg henviser derfor til følgende links til Københavns Kommunes hjemmeside:

Arealet fremgår af hoveddokumentet fra undersøgelsen vedr. alternative byggemuligheder fra august 2018:

[https://www.kk.dk/sites/default/files/yderligere\\_undersoegelse\\_af\\_alternative\\_byggemuligheder\\_til\\_oerestad\\_faelled\\_kvarter\\_o.pdf](https://www.kk.dk/sites/default/files/yderligere_undersoegelse_af_alternative_byggemuligheder_til_oerestad_faelled_kvarter_o.pdf) samt i bilag 24 til undersøgelsen:

[https://www.kk.dk/sites/default/files/bilag\\_24\\_-\\_ny\\_screening\\_af\\_byggemuligheder\\_paa\\_kommunalt\\_ejede\\_arealer.pdf](https://www.kk.dk/sites/default/files/bilag_24_-_ny_screening_af_byggemuligheder_paa_kommunalt_ejede_arealer.pdf) (side 12 og side 274-279).

Spm. 7:

By & Havn I/S har i foråret 2017 og for regnskabsåret 2016 ansat værdien af Strandengen til 422 mio. kr. Københavns Kommune påstår, at By & Havn I/S har ret til erstatning, men denne vurdering baseres på en hemmeligholdt juridisk analyse fra advokatfirmaet Horten, som kommunen har bestilt.

1. Kan ministeren bekræfte, at Horten har ret i sin analyse?
2. Ministeren bedes fremlægge den juridiske analyse for folketinget.

Svar:

Jeg er ikke i besiddelse af den nævnte vurdering, som Københavns Kommune har fået udarbejdet af advokatfirmaet Horten.

Københavns Kommune har overfor ministeriet oplyst, at den overordnede konklusion er gengivet i undersøgelsen, august 2018 side 25:

[https://www.kk.dk/sites/default/files/yderligere\\_undersoegelse\\_af\\_alternative\\_byggemuligheder\\_til\\_oerestad\\_faelled\\_kvarter\\_o.pdf](https://www.kk.dk/sites/default/files/yderligere_undersoegelse_af_alternative_byggemuligheder_til_oerestad_faelled_kvarter_o.pdf)

Ministeriet kan bekræfte, at By & Havn, også efter ministeriets vurdering, har ret til en erstatning/kompensation for Ørestad Fælled Kvarter, som ikke - som forudsat - kan bebygges.

Ørestad Fælled Kvarter ejes af By & Havn og har været forudsat bebygget siden starten af 1990'erne. Idet Københavns Kommune ikke som forudsat kan tilvejebringe den fornødne lokalplan for området, har Københavns Kommune i stedet en forpligtelse til at tilvejebringe alternative byggefelter som erstatning for Ørestad Fælled Kvarter – alternativt skal Københavns kommune kompensere By & Havn økonomisk for den manglende indtjening, som det vurderes at udviklingen af Ørestad Fælled Kvarter vil indebære for By & Havn.

På den baggrund har Københavns Kommune undersøgt et omfattende antal byggefelter. På baggrund af denne undersøgelse, som kan findes på Københavns Kommunes hjemmeside, har et bredt flertal i Københavns Borgerrepræ-



sensation indgået en aftale om erstatning for det aflyste byggeri på Ørestad Fælled Kvarter i forbindelse med Københavns Kommunes budgetaftale for 2019.

Regeringen (Venstre, Liberal Alliance og Konservative Folkeparti), Socialdemokratiet, Dansk Folkeparti, Socialistisk Folkeparti og Radikale Venstre har den 25. oktober 2018 indgået en tilsvarende aftale om erstatning for byggeriet på Ørestad Fælled Kvarter, som skal sikre at Københavns Kommunes aftale kan realiseres.

Spm. 8:

1. Bekymrer det ikke ministeren, når Rigsrevisionen udtaler bekymring?
2. Vil ministeren tage initiativ til at samle folketingets partier til drøftelse af en anden realistisk finansieringsordning for Metro-byggeriet i København

Svar:

Der henvises i spørgsmålet til et hørings svar afgivet af Rigsrevisionen d. 23. oktober 2014 i forbindelse med høringen af forslaget til lov om ændring af lov om Metroselskabet I/S og Udviklings selskabet By & Havn I/S (Afgrening af Cityringen til Sydhavnen og reduktion af statens ejerandel af Udviklings selskabet By & Havn I/S). I hørings svaret skrev Rigsrevisionen bl.a. følgende:

*”Det er Rigsrevisionens opfattelse, at den indgåede principaftale indebærer, at Københavns Kommune reelt betaler næsten hele udbygningen af Cityringen dels ved betaling af 2 mia. kr., der er godkendt i Borgerrepræsentationen, og dels gennem investeringer i Cityringen via de 95. pct. ejerskab af By & Havn I/S.”*

Ministeriet har dengang i sit høringsnotat taget stilling til Rigsrevisionens hørings svar. Fra høringsnotatet kan følgende bl.a. gengives:

*”... staten overdrager 40 pct.-point af sin nuværende andel i By & Havn I/S på 45 pct. til Københavns Kommune, som vurderes at repræsentere en værdi svarende til et evt. statsligt indskud i Sydhavnsmetroen på ca. 2,3 mia. kr. Staten bidrager således også til projektet, idet statens bidrag udgøres af en overførsel af hovedparten af den nuværende statslige ejerandel af By & Havn I/S til Københavns Kommune. Københavns Kommune har således med principaftalen og overtagelsen af statens 40 pct. – point i selskabet fået mulighed for at foretage de ønskede infrastrukturinvesteringer. Så det er sandt, at staten ikke tilsvarende har indskudt kapital i udbygningen af Cityringen (på nær et kontant indskud på 263 mio. kr. inkl. korrektionsreserve til anlæg af afgreningsskammer til Sydhavnen, jf. aktstykke 149 tiltrådt af Finansudvalget den 4. september 2014), men har tilført sit bidrag gennem ejerandele i By & Havn I/S.”*



Der er således ikke tale om, at Københavns Kommune står alene med finansieringen. I øvrigt kan jeg oplyse, at jeg ikke agter at tage initiativ til at samle Folketingets partier til en drøftelse af en anden finansieringsordning for metrobyggeriet i København. Den ordning, der er besluttet, er både realistisk og økonomisk fornuftig.

Spm. 11:

1. Hvordan vil ministeren sikre at affredningen af stejlepladsen, som er samme fredning som det sydlige tippen, ikke åbner op for en yderligere affredning og byudvikling af dele af det sydlige tippen?
2. - Hvordan vil ministeren sikre, at der ikke bliver bygget på det nordlige tippen som blev fravalgt af borgerrepræsentationen i første undersøgelse, når området ud over at ligge i meget tæt nærhed til Stejlepladsen består af samme naturtype og rekreative værdi, men derudover ikke er fredet, strandbeskyttet, eller ligger op ad EU beskyttelsesområde – hvilket er gældende for Stejlepladsen?)

Svar:

Lovforslaget drejer sig konkret om at ophæve eksisterende afgørelser om naturfredning efter naturbeskyttelsesloven på tre konkrete områder – området nord for Vejlands Alle (campingarealet), på Selinevej Nord og øst for Bådehavnsgade (Stejlepladsen). Områderne er angivet med koordinater i lovforslagets bilag 2.

Det er således alene disse konkret angivne arealer, der med lovforslaget skal tages stilling til. Områder, der ikke er angivet i lovforslaget, skal der således ikke tages stilling til med lovforslaget.

Spm. 12:

Er det i byggeprojektet for Stejlepladsen påtænkt at opføre en del af byggeriet på det nuværende vandareal?

Svar:

Spørgsmål til områdets konkrete udformning bør rettes til Københavns Kommune i forbindelse med den videre planproces, jf. i øvrigt min besvarelse af spm. 2-5.

Spm. 13:

Er der i forbindelse med beslutningen om at bygge på Stejlepladsen foretaget en analyse af de trafikmæssige belastningsforhold i området?

Kan ministeren garantere, at byggeri på Stejlepladsen ikke nødvendiggør anlæggelse af tilkørselsveje på yderligere fredet grund på Sydhavnstippen?

Svar:



De trafikale forhold vil blive vurderet og fastlagt i forbindelse med den kommende planlægning af Københavns Kommune (planmyndigheden).

Der har ikke i forbindelse med det lovforberedende arbejde været drøftelser om behov for tilkørselsveje i tilknytning til Stejlepladsen, som påvirker Sydhavnstippen.

Spm. 14:

Er Københavns Kommunes melding om, at byggeriet på de omhandlede grunde skal omfatte en bestemt mængde almennyttige boliger juridisk bindende?

Svar:

Jeg har forelagt spørgsmål for Københavns Kommune, som har oplyst følgende:

”Planloven giver Københavns Kommune som planmyndighed mulighed for at fastlægge, at op til 25 % af de nyplanlagte boliger skal være almene boliger på baggrund af en planlægningsmæssig begrundelse. Det er således op til Københavns Kommune at sikre almene boliger i den kommende planlægning. Der forventes at blive krav om 25 % almene boliger på Stejlepladsen, da det indgår i Borgerrepræsentationens beslutning.”

Spm. 15:

1. Vil ministeren udelukke at omkostningerne ved en rensning af Stejlepladsen viser sig at være så omfattende at de økonomiske præmisser for affredning af Stejlepladsen ikke længere er til stede.
2. Kan ministeren oplyse om hvor meget det kostede at rense den gamle Stejleplads beliggende på Thomas Koppels Allé?
3. Hvor mange meter der måtte graves væk i forbindelse med rensningen af den tidligere stejleplads

Svar:

Jeg har ikke kendskab til disse oplysninger og agter ikke at gå ind i spekulationer om, hvordan fremtidige udgifter til rensning m.v. kan udvikle sig.

Spm. 16:

Stejlepladsen er én af kun tre grunde, ud af de af økonomiforvaltningen udvalgte 29 mulige, der både er omfattet af naturfredning og beliggende i værdifuldt kulturmiljø.

Ud af de 29 udvalgte grunde er der mange scenarier, som kunne erstatte økonomien for Ørestad Fælled Kvarter uden at skulle affrede Stejlepladsen og true det værdifuldt kulturmiljø, den er en del af.



1. Vil ministeren oplyse de begrundelser Københavns Kommune har formidlet i f.h.t. udvælgelsen af Stejlepladsen,
2. Kan ministeren stå inde for udvælgelsen af Stejlepladsen herudfra?

Svar:

Borgerrepræsentationens beslutning om at arbejde for at erstatte Ørestad Fælled Kvarter med blandt andet Bådehavnsgade Øst (Stejlepladsen) er baseret på den undersøgelse, som Københavns Kommunes Økonomiforvaltning fremlagde i august 2018. Denne undersøgelse kan læses ved opslag på kommunens hjemmeside.

Spm. 17:

Kan trafikministeren bekræfte at området ved DR-byen ikke er

1. omfattet af fredningsmæssige bestemmelser?
2. har en størrelse, der kan rumme det ønskede antal lejligheder?
3. Ligger tæt på eksisterende infrastruktur som f.eks. metro
4. har en værdi der kan modsvare værdien af Strandengen?

Svar:

Hvis der med ”området” henvises til de grønne arealer ved DR-byen, er de ikke vurderet i forbindelse med Københavns Kommunes undersøgelse fra august 2018, da de hverken ejes af Københavns Kommune eller By & Havn, men af Grundejerforeningen Ørestad Universitets Kvarter.

Spm. 18:

1. Er det ministerens opfattelse at planlovens bestemmelser er blevet overholdt af Københavns Kommune?

Svar:

Som transport-, bygnings- og boligminister fører jeg ikke tilsyn med hverken Københavns Kommune eller andre kommuners overholdelse af planloven.

Den præcise udmøntning af den fremtidige bebyggelse skal forelægges til godkendelse efter sædvanlig planproces med fastlæggelse af kommuneplanramme samt lokalplan for området. I den forbindelse vil lokalplanen blive sendt i offentlig høring.

Spm. 19:





Kan ministeren svare på, hvorfor den københavnske metro skal finansieres af København alene, når andre anlægsarbejder med national betydning medfinansieres af staten og andre aktører?

Svar:

Den københavnske metro finansieres også af staten og andre aktører, herunder brugerne af metroen, og dermed ikke af Københavns Kommune alene.

Cityringen finansieres med indtægter fra den eksisterende metro, ejernes kontante indskud ved stiftelsen af Metroselskabet i 2007 og ved Metroselskabets optagelse af lån, der skal tilbagebetales med de kommende driftsindtægter fra Cityringen.

Metroselskabet blev stiftet i 2007 af staten, Københavns Kommune og Frederiksberg Kommune. Parterne indskød ved stiftelsen samlede værdier for 9,6 mia. kr. Indskuddene blev fordelt med 4 mia. kr. fra staten, 4,8 mia. kr. fra Københavns Kommune og 0,8 mia. kr. fra Frederiksberg Kommune.

Nordhavnsmetroen finansieres ved Metroselskabets optagelse af lån, der skal tilbagebetales med de kommende driftsindtægter fra Nordhavnsmetroen.

Foruden dette blev partierne i forligskredsen bag aftalerne om en grøn transportpolitik (Venstre, Socialdemokratiet, Socialistisk Folkeparti, Radikale Venstre, Dansk Folkeparti, Liberal Alliance og Det Konservative Folkeparti) med den politiske aftale af 20. juni 2012 om anlæg af metro til Nordhavnen enige om at afsætte et statsligt bidrag på 328 mio. kr. (2012 pl) til metrolinjen til Nordhavnen.

Sydhavnsmetroen finansieres ved Metroselskabets optagelse af lån, der skal tilbagebetales med de kommende driftsindtægter fra Sydhavnsmetroen. I henhold til principaftale om metro til Ny Ellebjerg via Sydhavnen samt udbygning af Nordhavnen mellem staten v. transportministeren og Københavns Kommune af 27. juni 2014 består statens bidrag desuden i overdragelse af 40 procentpoint af statens ejerandel af By og Havn I/S til Københavns Kommune. Af principaftalen følger, at overdragelsen vurderes at svare til et statsligt tilskud på 2¼ mia. kr.

Med *Aftale om metro, letbane, nærbane og cykler* mellem regeringen, Dansk Folkeparti, Socialistisk Folkeparti og Enhedslisten af juni 2014 blev der reserveret i alt 263,0 mio. kr. (2014 pl) til statens andel af finansieringen af et afgreningskammer til Sydhavnsmetroen på Cityringen. Etableringen af et afgreningskammer på Cityringen er en forudsætning for anlæggelsen af en Sydhavnsmetro. Afgreningskammeret betragtes som et tilkøb til Cityringen.



Med venlig hilsen

Side 10/10

  
Ole Birk Olesen