



MINISTEREN

Transport-, Bygnings- og Boligudvalget
Folketinget

Dato 6. 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 26. februar 2019 stillet mig følgende spørgsmål vedrørende L153 – Forslag til lov om ændring af lov om Metroselskabet I/S og Udviklingsselskabet By & Havn I/S (Erstatning for udvikling af Ørestad Fælled Kvarter), som jeg hermed skal besvare.

Spørgsmål nr. 22:

Ministeren bedes kommentere henvendelsen af 18. februar 2019 fra Danmarks Naturfredningsforening og DN København, jf. L 153 – bilag 6.

Svar:

Henvendelsen fra Danmarks Naturfredningsforening og DN København indeholder ti spørgsmål, som er gengivet og besvaret i det følgende.

Spm. 1:

Hvor mange gange har Folketinget ophævet en fredning med lov, og hvilket samfundshensyn har begrundet at fredningerne er blevet ophævet, og er der eksempler på ophævelser ved lov, hvor der ikke har været en fysisk nødvendighed?

Svar:

Jeg har ikke en udtømmende liste over, hvor mange gange Folketinget har ophævet en fredning ved lov.

Jeg kan nævne, at Folketinget eksempelvis ved lov om Skjern Å Naturprojekt fra 1998 bemyndigede ministeren til at træffe beslutning om at ophæve 2 fredningskendelser.

Det afgørende er dog ikke, hvor mange gange Folketinget har ophævet en fredning ved lov. Det afgørende er, om Folketinget har adgang hertil. Og det har Folketinget efter grundloven.

Spm. 2:



Hvilke forhold anses ifølge naturbeskyttelsesloven og dens praksis at udgøre "Tungtvejende samfundsmæssige hensyn" og i hvilket omfang indgår der i kendelserne en fysisk nødvendighed?

Svar:

Jeg skal henholde mig til, hvad der ud fra ministeriets vurdering anses for tungtvejende samfundsmæssige hensyn, jf. mit svar på spm. 3 nedenfor.

Spm. 3:

Er der eksempler på kendelser i fredningsnævn og – klagenævn, at der er ophævet fredning for at tilvejebringe midler til en offentlig investering, og hvad bygger ministeriet sin vurdering på, når det skriver at det mener, at investering i Metro i fredningsforstand er "tungtvejende samfundshensyn"?

Svar:

Det er ministeriets vurdering, at en udvidelse af den Københavnske metrocityring udgør et tungtvejende samfundsmæssigt hensyn.

Der er tale om et løft af den kollektive trafikbetjening i København, som vil komme rigtig mange mennesker til gode. Et meget stort antal mennesker benytter sig allerede i dag af Metroen. Dagligt rejser omkring 180.000 passagerer med Metroen. Dette tal forventes at stige betydeligt, når Cityringen med 17 nye stationer og forgreningerne til Syd- og Nordhavn åbner.

Spm. 4:

Er det i overensstemmelse med praksis i fredningsnævn og -klagenævn, at en fredning af et område kan medføre, at man kan ophæve en fredning i andet område?

Svar:

Det har jeg ikke kendskab til. Spørgsmålet bør rettes til fredningsnævn og -klagenævn.

Spm. 5:

Hvilke konsekvenser vil det få for fredninger, hvis ministeriets vurdering af hvad der er 'tungtvejende samfundshensyn', fremover bliver anvendt i fredningsnævn og -klagenævn til afgørelse af, om et område kan affredes?

Svar:



Det kan jeg ikke udtale mig om. Det må bero på en konkret vurdering af fredningsnævnet i det konkrete tilfælde.

Side 3/4

Spm. 6:

Hvilken værdi er der lagt vægt på i fredningskendelserne for de områder, hvor fredningerne planlægges ophævet, som rekreative frilufts- og naturområder, og hvorfor lægges der i bemærkninger til loven kun vægt på, at områderne har et lavt naturværdi-indeks?

Svar:

Lovforslaget bygger på den omfattende undersøgelse, som Københavns Kommune har foretaget vedr. alternative byggemuligheder fra august 2018. Undersøgelsen er offentlig tilgængelig på Københavns Kommunes hjemmeside og indeholder også en redegørelse for vurderingen af de enkelte områders naturværdi.

Spm. 7:

Hvor lang tid vil det tage før Lærkesletten (området nord for Vejlands Alle) efter naturværdi-indekset har samme naturværdi som det nuværende Amager Fælled, der ligger på tidligere losseplads?

Svar:

Det har jeg ikke nogen viden om. Spørgsmålet falder uden for dette lovforslags rammer.

Spm. 8:

Hvilke konsekvenser vil det få for strandengens flora og fauna, at der bliver placeret en mindre bydel med ca. 4500 beboere ved siden af den biologisk sårbare strandeng og herunder også, hvis der kommer en befærdet sti med permanent lys om aftenen og eventuelt en sti med asfaltbelægning gennem strandengen til Metrostationen?

Svar:

Som det fremgår af lovforslaget og høringsnotatet, vil By & Havn i den videre planlægningsproces gennemføre en VVM-undersøgelse af, hvordan byudvikling på arealerne vil påvirke det omgivende miljø. Hvad det konkrete område angår, altså Ørestad Fælled Kvarter, kan der efter lovforslaget rejses en fredningssag, således at Fredningsnævnet kan fastlægge de nærmere vilkår for områdets anvendelse, herunder også med hensyn til stiernes udformning, belysning etc.



Spm. 9:

Side 4/4

Der ønskes en redegørelse for, hvorledes By & Havn er nået frem til at byggefelter på strandengen har en værdi for By & Havn på 1,3 + 0,6 mia. kr., samt herunder angivelse af væsentlige forudsætninger for By & Havn beregning.

Svar:

Værdien for By & Havn ved at udvikle Ørestad Fælled Kvarter baserer sig på en forretningsplan, som der var opnået enighed om med PensionDanmark. By & Havn og PensionDanmark havde således indgået aftale om etablering af et fælles projektselskab, som skulle stå for udviklingen af Ørestad Fælled Kvarter.

Den samlede gevinst for By & Havn bestod af salgssummen for byggeretterne, som By & Havn skulle skydes ind i projektselskabet (1,3 mia. kr.) samt en udviklingsgevinst (0,6 mia. kr.). Udviklingsgevinsten byggede på antagelser om byggeomkostninger, udlejnings- og salgspriser m.m.

By & Havns eksterne revisor, Deloitte, har valideret By & Havns værdiberegning.

Spm. 10:

Hvilke bestemmelser i natur- og planlovgivningen kan medføre at By & Havn har krav på erstatning?

Svar:

Det forholder lovforslaget sig ikke til.

Lovforslaget konstaterer, at By & Havn ikke som længe forudsat kan udvikle Ørestad Fælled Kvarter. Derfor har Københavns Kommune undersøgt en række alternative byggefelter, som kan erstatte udviklingen af Ørestad Fælled Kvarter. Københavns Kommune er for sit vedkommende ikke i tvivl om, at kommunen er erstatningspligtig, jf. besvarelsen af spørgsmål 36.

Lovforslaget skal bane vej for, at disse alternative byggefelter kan byudvikles af By & Havn efter den fornødne lokale behandling af de konkrete byggeplaner.

Med venlig hilsen



Ole Birk Olesen