

By og Havn I/S / Copenhagen Malmö Port AB

Carsten Nieburhs Gade 43  
1577 København V  
Telefon 7221 8800  
Fax 7262 6790  
nave@tbst.dk  
www.tbst.dk

Sagsnr.: TS6040102-00007

Dato: 09-10-2019

## **Tilladelse til uddybning og opfyldning i Københavns Ydre Nordhavn**

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen har den 25. september 2017 modtaget anmeldelse fra By og Havn I/S og Copenhagen Malmö Port AB, om tilladelse til uddybning og et mindre opfyld i Ydre Nordhavn, Københavns Havn, i forbindelse med udvidelse af krydstogtterminalen med en ekstra kaj og flytning af containerterminalen til den ydre del af Københavns Nordhavn samt anlæg af kaj i forbindelse hermed.

For at opnå tilstrækkelig dybde til de skibe, der anløber terminalerne, er det nødvendigt at uddybe havnen i et område op til container- og krydstogtterminalernes kajer. Der er behov for at uddybe til en vanddybde på 12,5 m. Herudover ønskes der et mindre opfyld for enden af containerterminalkajen i forbindelse med etableringen af kajen.

Ansøgningen er et tillæg til det allerede tilladte projekt om container- og krydstogtterminaler og opfyldning i forbindelse hermed, som er tilladt ved anlægslov, lov nr. 551 af 06/06/2007.

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen er myndighed for uddybning, opfyldning samt etablering af faste anlæg inden for Københavns Havns søområde, jf. § 24, stk. 4, i lov om Metroselskabet I/S og Udviklingselskabet By og Havn I/S. Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen og Miljøstyrelsen er begge miljømyndigheder i forbindelse med forskellige dele af projektet, og projektet har derfor været i fælles høring fra de to myndigheder. Miljøstyrelsen er myndighed for tilladelse til miljøgodkendelse af virksomhederne på land og eventuelle miljøkonsekvenser heraf, og denne del har sin egen tilladelse fra Miljøstyrelsen, og er ikke en del af Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens tilladelse.

Projektet er VVM-pligtigt, jf. bekendtgørelse nr. 450 af 8. maj 2017 om vurdering af virkning på miljøet (VVM) af projekter vedrørende er-

hvervshavne og Københavns Havn samt om administration af internationale naturbeskyttelsesområder og beskyttelse af visse arter for så vidt angår anlæg og udvidelse af havne med senere ændringer, bilag 1, pkt. 8., b).

Der er derfor udfærdiget en miljøkonsekvensrapport for hele tillægsprojektet, herunder anlæg af containerterminal og krydstogtterminal på land samt uddybning i havnen ud for de to kajer. Miljøkonsekvensrapporten har været i offentlig høring fra 28. maj til 12. august 2019.

### **Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens afgørelse**

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen meddeler herved tilladelse til, at den ansøgte uddybning og opfyldning kan ske i overensstemmelse med den udarbejdede miljøkonsekvensrapport, og på de vilkår, som fremgår nedenfor.

Endelig meddeler Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen, at der ikke skal udarbejdes konsekvensvurdering i forhold til nærtliggende Natura 2000-områder af projektet jf. miljøkonsekvensrapporten.

### **Tilladelsen gives på følgende vilkår:**

1. Såfremt der rammes/pilotes, skal der anvendes afværgeforanstaltninger i form af soft-start procedure og/eller pingere med henblik på at modvirke støjgener bl.a. for marsvin.
2. Der skal ske indberetning vedrørende impulsstøj (ramning) i forbindelse med anlægsarbejdet. Indberetningen skal omfatte:
  - a. Tidspunkt for den støjende aktivitet (dag),
  - b. position,
  - c. lydniveau om muligt og
  - d. en angivelse af hvilken aktivitet, der har forårsaget impulsstøjen.

Efter endt aktivitet udfyldes et registreringskema for impulsstøj (Bilag 1) og indberetningen sendes til Miljøstyrelsen Fyn [cekan@mst.dk](mailto:cekan@mst.dk) med cc til [vvm@tbst.dk](mailto:vvm@tbst.dk).

3. Anlægsarbejdet udføres under hensyn til støjreglerne for Københavns Kommune, Bygge- og anlægsforskrift i København, december 2016, hvoraf fremgår, at der kan arbejdes med en støjgrænse på 70dB(A) ved nærmeste boligområde mandag-fredag 07-19 og lørdag 08-17. Nedramning af spuns må dog kun finde sted på hverdage mandag til fredag 08.00-17.00, jf. forskriftens § 8, stk. 1.
4. I anlægsfasen skal der etableres en støjovervågning, som korrigerer for baggrundsstøj, og som dokumenterer, at ovenstående vilkår er overholdt.
5. Uddybningsarbejdet skal foregå i perioden 1. oktober til 1. marts, jf. miljøkonsekvensrapporten af hensyn til bl.a. mindre

påvirkning ved sedimentspredning, badesæson og fritids- og krydstogtsejlads.

6. Indehaveren af tilladelsen er forpligtet til at vedligeholde anlægget i god forsvarlig stand.
7. Anlægget må ikke ændres væsentligt eller udvides uden Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens godkendelse.
8. Tilladelsen eller anlægget må ikke uden forudgående tilladelse fra Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen overdrages til andre.
9. Anlægget eller dele heraf kan af Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen kræves fjernet for ejers regning, såfremt:
  - a) Anlægget ikke vedligeholdes, eller det ødelægges
  - b) Anlægget ikke længere anvendes som havn
  - c) Vilkår for tilladelsen ikke opfyldes eller overholdes
10. Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen, Søfartsstyrelsen og Geodatastyrelsen skal underrettes umiddelbart efter anlæggets permanente fjernelse. I forbindelse med en evt. fjernelse af anlægget skal området bringes i en stand så tæt på de forhold, som eksisterede inden anlæggets etablering, som muligt. Der skal tilsendes Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen, Søfartsstyrelsen og Geodatastyrelsen dokumentation for reetablering.
11. Såfremt anlægget ikke måtte blive fuldført, eller hvis Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen af anden årsag finder det påkrævet, påhviler det tilladelsens indehaver at udføre de nødvendige foranstaltninger, herunder at fjerne anlægget eller dele af dette til sikring af, at anlægget ikke er til unødigt ulempe for berørte interessenter.
12. Efter en sådan fjernelse skal Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen og Søfartsstyrelsen underrettes med dokumentation for, at den påbudte tilstand er etableret.
13. Samtidig med at anlægsarbejdet afsluttes, skal Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen, Søfartsstyrelsen og Geodatastyrelsen underrettes herom. Snarest herefter skal de samme myndigheder have tilsendt en færdigmelding, som dokumenterer, at projektet er opført i overensstemmelse med tilladelsen samt angiver anlæggets endelige position.
14. Anlægget skal snarest muligt efter arbejdets afslutning matrikuleres på ansøgers bekostning. Dokumentation herfor sendes til Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen.
15. Denne tilladelse fritager ikke modtageren for pligt til at opnå tilladelser og godkendelser, der måtte være nødvendige for gennemførelse af projektet i henhold til anden lovgivning.
16. Denne tilladelse erstatter ikke privatretlige aftaler med fysiske og juridiske personer, som kan være berørt af projektet.
17. Det bemærkes endvidere, at en meddelt tilladelse kan fortabes, såfremt nogle af de for tilladelsen fastsatte vilkår ikke måtte blive opfyldt.

18. Det gælder desuden for tilladelsen, at den ikke indeholder en garanti for de projekterede konstruktioners sikkerhed eller stabilitet, ligesom den ikke fritager ejeren af anlægget for et i forbindelse med dettes tilstedeværelse opstået civilretligt ansvar.

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen gør opmærksom på, at hvis der under anlægsarbejdet afdækkes kulturhistoriske fund, skal arbejdet straks indstilles, og der skal rettes henvendelse til Slots- og Kulturstyrelsen, jf. museumslovens § 29h.

### **Begrundelse for afgørelsen**

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen har ved afgørelsen om at give tilladelse til projektet lagt vægt på, at projektet ikke ses at have væsentlige negative konsekvenser for miljøet på søterritoriet, når projektet udføres i overensstemmelse med miljøkonsekvensrapporten og de ovennævnte vilkår.

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen har endvidere på baggrund af undersøgelserne i miljøkonsekvensvurderingen vurderet, at projektet ikke forventes at have en væsentlig påvirkning af de nærtliggende Natura 2000-områder og deres udpegningsgrundlag. Ved vurderingen er der lagt vægt på projektets lille og meget lokale påvirkning på det omkringliggende havmiljø, projektets begrænsede geografiske udstrækning og kortvarige anlægsperiode.

Det ansøgte forventes dermed ikke i sig selv eller i forbindelse med andre planer og projekter at påvirke udpegningsgrundlaget for Natura 2000-områderne væsentligt. De nærmeste Natura 2000-områder er område N143 (H126 og F110) Saltholm og omliggende hav, der ligger i en afstand på ca. 6,4 km fra projektområdet, og Natura 2000-område Vestamager og havet syd for (Kalveboderne), der ligger ca. 9,9 km væk.

### **Sagsfremstilling**

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen har modtaget ansøgning fra By og Havn I/S og Copenhagen Malmö Port AB den 25. september 2017, om tilladelse til uddybning af havbunden ved Nordhavn i forbindelse med udvidelse af krydstogtterminalen med en ekstra kaj og flytning af containerterminalen i Københavns Nordhavn, herunder anlæg af en ny kaj. Projektet er et tillæg til et tidligere tilladt projekt om udbygning af krydstogt- og containerterminaler, som er tilladt ved anlægslov, lov nr. 551 af 06/06/2007 (metroloven).

For at opnå tilstrækkelig dybde til de skibe, der anløber terminalerne, har det vist sig, at det er nødvendigt at uddybe havnen i et område op til container- og krydstogtterminalernes kajer. Der er behov for at uddybe til på 12,5 m i en afstand på hhv. 300 m og 125 m udfor kajerne, hvor der i dag er mindre vanddybde.

Herudover ønskes der et mindre opfyld i den ene ende af containerterminalkajen i forbindelse med etableringen af kajen (ro-ro anløbsplads - roll on–roll off i forbindelse med losning og lastning).

Eventuelle miljøkonsekvenser for uddybningen m.v. er behandlet i en miljøkonsekvensrapport for hele tillægsprojektet, som også omfatter bl.a. anlæg af containerterminal og krydstogtterminal på land. Miljøkonsekvensrapporten har været i offentlig høring fra 28. maj til 12. august 2019.

### Containerterminal

Etablering af containerterminalen omfatter vedr. de dele, der omfatter søterritoriet:

- Færdiggørelse og aptyring af 550 m kaj
- Anlæg af ro-ro anløbsplads
- Anlæg af 24,2 ha kaj- og bagarealer (inkl. fællesareal og ro-ro anløbsplads)

Den ansøgte containerkaj på den nordøstlige del af Ydre Nordhavn får en længde på ca. 550 m. Selve kajkonstruktionen er etableret i forbindelse med den tidligere tilladte opfyldning af søterritoriet, men kajen skal færdiggøres med forstøbning og hammer og apteres med pullerter, fendere mv.

### Ro-ro anløbsplads/opfyld

Som en del af containerterminalen anlægges en anløbsplads til ro-ro skibe på en opfyldning på ca. 30 x 50 meter (1.500 m<sup>2</sup>). Ro-ro anløbspladsen forventes udført ved ramning af en lukket spunsvægscelle med kombivæg som den eksisterende indfatning, men andre konstruktionsformer kan komme på tale. Nedbringning af spunsvæggene forventes at foregå over 1-2 måneder og påregnes udført dels ved vibrering og dels ved ramning med traditionelt ramslag. Arbejdet vil efter miljøkonsekvensrapportens oplysning fortrinsvis foregå i dagtimerne på hverdage. (Se Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens afgørelse vilkår nr. 3.)

### Krydstogtterminal

Etablering af den nye krydstogtterminal omfatter vedr. søterritoriet:

- Færdiggørelse og aptyring af 700 m kaj
- Anlæg af 6,5 ha kaj- og bagareal

Den eksisterende spunsvægsindfatning færdiggøres til brug som kaj ved udførelse af betonforstøbning og hammer. På kajen monteres fendere, pullerter og redningsstiger eller kæder.

Der forventes i alt 50 til 75 krydstogtanløb pr. år på den nye terminal.

Aptering af krydstogtterminalen, containerkajen og etablering af ro-ro anløbsplads vil dels ske fra landsiden, dels fra skibe, eksempelvis kraner og arbejdspramme. Arbejderne vil foregå umiddelbart op ad de eksisterende kajer.

### Uddybning

For at sikre tilstrækkelig vanddybde til at modtage større container-skibe vil det være nødvendigt at uddybe et område nordøst for containerkajen og ud for krydstogtkajen.

Vanddybderne ud for container- og krydstogtterminalerne i dag varierer med dybder på ca. 10-13 m.

Der skal derfor gennemføres en uddybning til 12,5 m vanddybde i ovennævnte områder til en afstand på op til ca. 300 m fra containerkajen og ca. 125 m udfør krydstogtkajen, hvor der i dag ikke er denne dybde. Der forventes at skulle afgraves ca. 138.000 m<sup>3</sup> marint sediment, fordelt på ca. 114.000 m<sup>3</sup> ud for containerterminalen, ca. 14.000 m<sup>3</sup> ud for krydstogtterminalen og ca. 10.000 m<sup>3</sup> til afretning af kanter og bund i uddybningsområdet.

Uddybningen foretages med uddybningsfartøjer, der enten graver eller suger materialet op fra havbunden. Ved optagning af materialerne vil der uundgåeligt være et spild af sediment, når bundmaterialet føres op gennem vandsøjlen.

Samlet vurderer miljøkonsekvensrapporten, at uddybningsarbejderne vil kunne give anledning til sedimentspredning til nærområdet i et begrænset omfang. Påvirkningen vurderes at være lille, lokal og midlertidig.

Påvirkningen ved uddybningsarbejderne vurderes endvidere samlet at give anledning til mindre øget baggrundskoncentration af finkornet materiale i vandet og reduceret sigtbarhed, men påvirkningen vurderes at være lille, relativt lokal og midlertidig.

Uddybningen forventes udført i dagtimerne på hverdage og forventes at kunne gennemføres på ca. 2 - 4 måneder vinteren 2020/2021 ved anvendelse af 1 - 2 uddybningsfartøjer.

Under hensyn til støjreglerne for København vil der ifølge miljøkonsekvensrapporten kun blive arbejdet på hverdage mellem kl. 7-19 og lørdage kl. 8-17. Der lægges de støjgrænser til grund, der gælder på land, da der ikke findes regler om støjgrænser til vands. Den forventede graverate inkl. downtime (ventetid mv.) forventes at være ca. 200 m<sup>3</sup>/time i gennemsnit. Ved beregning af sedimentspild under arbejdets udførelse er det antaget, at gravearbejdet udføres i vinterperioden fra december til marts for at minimere effekten af sedimentspild på miljøet.

For at minimere gener for skibstrafikken, herunder krydstogtsskibe og fritidssejlere, og evt. gener som følge af påvirkning af fx sedimentspredning udføres arbejderne som anført ovenfor i vinterhalvåret.

Der forventes i driftsfasen ikke væsentlige påvirkninger af havmiljøet, idet, der bl.a. ikke forventes væsentlige ændringer af bundforholdene eller strømhastigheder hverken uden for området, som skal uddybes, eller i de uddybede områder.

Ved afledning af overfladevand er der en uvæsentlig miljøpåvirkning af Øresund, og projektet vurderes derfor ikke at hindre en opnåelse af god tilstand/godt potentiale i de havområder, hvor overfladevandet udledes til. Ligeledes vurderes projektet ikke at indebære afledning af miljøfarlige stoffer i et omfang, der vil kunne give anledning til overskridelse af miljøkvalitetskravene for miljøfarlige stoffer ud over en helt lokal påvirkning inden for få meters afstand fra udløbene.

Det vurderes samlet, at projektets påvirkning af overfladevand og vandområderne Øresund og Københavns Havn er lokal og lille.

#### Natura 2000-områder

Nærmeste marine Natura 2000-områder er Saltholm og omliggende hav, der ligger ca. 6,4 km fra projektområdet og Natura 2000-område Vestamager og havet syd for (Kalveboderne) ligger ca. 9,9 km væk.

Af miljøkonsekvensrapporten fremgår, at under uddybning af havbunden vil en mindre del af sedimentet blive spildt og spredes i vandet. Spredningen er modelleret og viser generelt små mængder sediment i vandet. De beregnede maksimale øgede koncentrationer i den marine del af Natura 2000-området ved Saltholm vurderes ikke at påvirke den marine flora og fauna væsentligt.

Af miljøkonsekvensrapporten fremgår videre, at fugle og marine pattedyr i projektområdet ikke forventes berørt af projektet ud over de lokale og midlertidige forstyrrelser i forbindelse med anlægsfasen af uddybningsarbejdet (sedimentspredning) i 2-4 måneder og opfyldningsarbejdet (undervandsstøj) i 1-2 måneder. Nedbringning af spuns til ro-ro anløbsplads vurderes at give anledning til undervandsstøj i en periode på 1-2 måneder. Idet der i området kun vurderes at forekomme få og strejfende individer af den beskyttede art marsvin (bilag IV-art), og området ikke udgør et yngle- og rasteområde for marsvin vurderes projektets påvirkning på marsvin at være ubetydelig.

#### Sammenfatning

Sammenfattende vurderes projektet at have en lille og midlertidig påvirkning på den marine flora, fauna og naturtyper i anlægsfasen og ingen påvirkning i driftsfasen.

## Høring

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen har i forbindelse med sagens behandling forelagt ansøgningen for Søfartsstyrelsen, Fiskeristyrelsen, Beredskabsstyrelsen, Naturstyrelsen, Miljøstyrelsen, Kystdirektoratet, Energistyrelsen, Slots- og Kulturstyrelsen, Forsvarsministeriets Ejendomsstyrelse, Dansk Ornitologisk Forening, Danmarks Naturfredningsforening, Friluftsrådet, Ejendomsforeningen Danmark, Fritidshusejernes Landsforening, Københavns Kommune, By- og Havn, HOFOR, Energinet og Vikingskibsmuseet, ligesom miljøkonsekvensrapporten (VVM'en) har været i offentlig høring.

Der er indkommet høringssvar fra:

Søfartsstyrelsen, Ejerforeningen CPH Porthouse og DI har ingen bemærkninger til projektet på søterritoriet.

Fiskeristyrelsen henviser til fiskerilovens § 76-§ 80 i forhold til eventuel klapning.

Vikingskibsmuseet henviser til museumslovens § 29h stk.1, og gør opmærksom på en skrivefejl i en dybdeangivelse i rapporten.

Københavns Kommune har kommentarer vedr. bl.a. udledning til havet og indhold af stoffer i sediment i forhold til vandkvaliteten og gør opmærksom på Maritime Nyttehavers tilladelse til dyrkningsanlæg af tang og muslinger vest for Københavns Nordhavn.

Østerbro Havnekomite har bemærkninger til havmiljøet, herunder til begrundelse for klassificeringen af uddybningsområderne i forhold til naturværdi, sedimentspredning, udledning af overfladevand til havet samt lystfiskeri.

Indkomne høringssvar og projektets håndtering heraf er nærmere beskrevet i vedlagte "Input til myndighedernes besvarelse, By & Havn/Copenhagen Malmö Port, Container- og Krydstogtterminal, Ydre Nordhavn".

Ingen af de indkomne høringssvar har givet anledning til særlige vilkår.

## **Offentliggørelse**

Afgørelsen vil blive offentliggjort på Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens hjemmeside i henhold til § 29, i bekendtgørelse nr. 450 af 8. maj 2017 om vurdering af virkning på miljøet (VVM) af projekter vedrørende erhvervshavne og Københavns Havn samt om administration af internationale naturbeskyttelsesområder og beskyttelse af visse arter for så vidt angår anlæg og udvidelse af havne.



## **Lovgrundlag**

Tilladelse er meddelt i henhold til § 24 i lov nr. 551 af 06/06/2007 om Metroselskabet I/S og udviklingsselskabet By og Havn I/S med senere ændringer (Metroloven).

Afgørelsen om Natura-2000 væsentlighedsvurdering er truffet i henhold til § 3 i bekendtgørelse nr. 450 af 8. maj 2017 om vurdering af virkning på miljøet (VVM) af projekter vedrørende erhvervshavne og Københavns Havn samt om administration af internationale naturbeskyttelsesområder og beskyttelse af visse arter for så vidt angår anlæg og udvidelse af havne.

## **Klagevejledning**

Afgørelsen, som er truffet i henhold til Metroloven, kan ikke påklages til transportministeren eller anden administrativ myndighed, jf. § 43, i bekendtgørelse nr. 1197 af 28/09/2018 om Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens opgaver og beføjelser, klageadgang og kundgørelse af visse af Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens forskrifter.

Med venlig hilsen

Christina Bergendorff

Specialkonsulent

Kopi til:       Ovenstående høringsparter

---

## INPUT TIL MYNDIGHEDERNES BESVARELSE

---

BY & HAVN / COPENHAGEN MALMÖ PORT

### CONTAINER- OG NY KRYDSTOGTTERMINAL YDRE NORDHAVN



2. SEPTEMBER 2019

UDARBEJDET AF SWECO FOR BY & HAVN  
OG COPENHAGEN MALMÖ PORT

---



## 1. Indledning

Høringen over miljøkonsekvensrapport for container- og ny krydstogtterminal i Ydre Nordhavn, København afsluttede den 29/7 2019. Høringen blev gennemført af Miljøstyrelsen og Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen, der modtog henholdsvis nedenstående 8 og 4 høringssvar samt bemærkninger fra kongeriget Sverige.

Miljøstyrelsen og Trafik- Bygge- og Boligstyrelsen har anmodet om besvarelse af spørgsmål til visse miljøforhold, som er blevet fremhævet i nedenstående høringssvar.

| MST          | Nr. | Afsender  |
|--------------|-----|---|
|              | 1   | Københavns Kommune                                |
|              | 2   | Gentofte Kommune                                  |
|              | 3   | Borger – Strandvænget 3, 2. th. 2100 Kbh. Ø       |
|              | 4   | Østerbro Lokaludvalg                              |
|              | 5   | Indre By Lokaludvalg                              |
|              | 6   | Kredsbestyrelsen for roklubber mv                 |
|              | 7   | Østerbro Havnekomite                              |
|              | 8   | Ejerforeningen CPH Porthouse                      |
|              |     |   |
| <b>TBST</b>  | 9   | Søfartsstyrelsen                                  |
|              | 10  | Fiskeristyrelsen                                  |
|              | 11  | Dansk Industri                                    |
|              | 12  | Vikingskibsmuseet                                 |
|              |     |   |
| <b>Espoo</b> |     | Sveriges svar til Danmark                         |
|              |     | Trafikverket                                      |
|              |     | Länsstyrelsen Skåne                               |
|              |     | Sveriges geologiska undersökning                  |
|              |     | Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut |
|              |     | Remissbrev i Sverige                              |

*Modtagne høringssvar i Miljøstyrelsen (MST) og Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen (TBST).*

---

## 2. Besvarelse af spørgsmål

### 2.1. Referencescenariet (jf. høringsvar 1)

Referencescenariet og scenarier er beskrevet i afsnit 3.1 og 3.3 i Miljøkonsekvensrapporten. Københavns Kommune ønsker en præcisering af hvad der er anvendt som sammenligningsgrundlag i VVM.

Som sammenligningsgrundlag til vurdering af miljøpåvirkningerne i miljøkonsekvensrapporten er anvendt dels de eksisterende forhold i 2017-2018, dels referencescenariet.

Referencescenariet omfatter, jf. afsnit 3.1:

- Den eksisterende containerterminal på Levantkaj nedlægges og arealanvendelsen ændres til bolig og erhverv.
- Drift af de tre eksisterende krydstogtterminaler fortsætter.
- Udvikling af Nordhavn vil ske i henhold til den gældende planlægning og anlægsloven.

I miljøkonsekvensrapporten er der, jf. afsnit 3.3, opstillet to scenarier og der foretages beskrivelse og vurderinger af følgende situationer:

- Eksisterende drift i 2017-2018. Scenariet omfatter drift af containerterminalen på Levantkaj og drift af de tre eksisterende krydstogtterminaler.
- Fremtidig etablering og drift af den nye, udflyttede containerterminal og ro-ro anløbsplads, samt fællesareal, bygninger og adgangsvej, og desuden etablering og drift af en ny krydstogtterminal inkl. drift af de eksisterende tre krydstogtterminaler i Ydre Nordhavn. Scenariet omfatter desuden uddybning af havbunden udfor hhv. den nye container- og den nye krydstogtterminal.

Som sammenligningsgrundlag for vurdering af miljøpåvirkningerne vil de eksisterende forhold for en række temaer være det samme som referencescenariet. Men for de temaer, hvor der er tale om kvantificerbare parametre, eksempelvis trafik-, støj- og luftpåvirkning, er der foretaget beregninger, sådan der kan skelnes mellem de eksisterende forhold og referencescenariet, for både containerterminalen og krydstogtterminalerne.

Ved miljøvurdering af trafikforholdene, jf. afsnit 7.6, er trafikbelastningen fra hhv. eksisterende containerterminal og de tre eksisterende krydstogtterminaler opgjort. Belastningen er dels sammenholdt med den eksisterende trafik på Sundkrogsvej (Tabel 7.2), dels med den fremskrevne situation i 2025 (Tabel 7.6 og 7.7, hhv. uden og med øget trafik som følge af forventet byudvikling).

Ved miljøvurdering af støj- og luftpåvirkning, jf. afsnit 7.7 og 7.8, er der opstillet yderligere scenarier med beskrivelse og vurdering af følgende 4 situationer:

1. Virksomhedsbidrag fra containerterminalen ekskl. bidraget fra skibe ved kaj,
2. Krydstogtterminal 4 ekskl. bidrag fra skibe,

- 
3. Projektets samlede bidrag, dvs. virksomhedsbidraget (nr. 1) + bidraget fra skibe ved kaj ved containerterminalen + krydstogtterminal 4 (nr. 2) + bidraget fra krydstogtskibe ved kaj ved terminal 4,
  4. Projektet (nr. 3) i kumulation med eksisterende 3 krydstogtterminaler med krydstogtskibe ved kaj.

## 2.2. Trafikale forhold (jf. høringsvar 1, 3, 4, 5, 7, 8)

På baggrund af høringsvarene præciseres trafikbelastningen og afviklingen af trafikken fra projektet i spidsbelastningsperioder, særligt i krydset Sundkrogsgade/Kalkbrænderihavnsgade, og betydningen heraf vurderes.

I teksten om trafik står at By & Havn udvider krydset Sundkrogsgade/Kalkbrænderihavnsgade i 2018-19. Dette er en fejl, som påpeget af Københavns Kommune. By & Havn anlægger en ekstra vejbane på en del af Sundkrogsgade, så vejens kapacitet øges. Det var dette projekt, der burde være beskrevet.

Spidsbelastning i krydset Sundkrogsgade/Kalkbrænderihavnsgade er vurderet i rapporten Trafikanalyse Nordhavn 2018, som er udarbejdet for By & Havn af Moe/Tetraplan. Konklusionerne fra rapporten gengives i det følgende (kursiveret).

*Trafikken på Sundkrogsgade er i Basis 2018 17.120 køretøjer per hverdagsdøgn og den stiger med 20% frem til Basis 2025. I analysen er der set på trafikafviklingen i krydset i morgenspidstimen kl. 8-9 og eftermiddagsspidstimen kl. 16-17 for at simulere de perioder, hvor trafikbelastningen er højest og hvormed krydset vil blive hårdest belastet. I Basis 2025 med en udbygning på 870.000 etagemeter i Nordhavnen viser kapacitetsberegningerne, at venstresvingsbanerne på Kalkbrænderihavnsgade N og Sundkrogsgade er belastede i morgenmyldretiden og at kølængden for de venstresvingene på Kalkbrænderihavnsgade N i nogle omløb vil spærre for de ligeudkørende. Kapacitetsberegningerne for eftermiddagsmyldretiden viser, at ligeud- og venstresvingsbanerne på Kalkbrænderihavnsgade S er belastede, og at de gennemsnitlige kølængder for de ligeudkørende spærre for svingbanerne. Vordingborggade bliver overbelastet med lange gennemsnitlige ventetider og kølængder i både morgen- og eftermiddagsspidstimen for Basis 2025.*

I Trafikanalyse Nordhavn 2018 specificeres:

*Krydset har samlet set i morgenspidstimen en gennemsnitlig forsinkelse på 62 sekunder. Venstresvingsbanerne på henholdsvis Kalkbrænderihavnsgade N og Sundkrogsgade er overbelastede. Den gennemsnitlige kølængde på 199 m for venstresvingsbanerne på Kalkbrænderihavnsgade N medfører, at svingtrafikken i nogle omløb vil spærre for de ligeudkørende.*

*I eftermiddagsspidstimen har krydset en gennemsnitlig forsinkelse på 77 sekunder. Venstresvings- og ligeudbanen på Kalkbrænderihavnsgade S er overbelastede. For ligeudkørende på Kalkbrænderihavnsgade S opstår der kølængder på gennemsnitligt 218 m, som dermed i nogle omløb vil spærre for svingbanerne på strækningen.*

I Trafikanalyse Nordhavn 2018 er der taget hensyn til den forventede fremtidige trafik til/fra container- og krydstogsterminalen i Nordhavn. I miljøkonsekvensrapporten anføres, med korrigerede trafiktal for hhv. containerterminalen og krydstogtterminalerne, at den øgede trafik som følge af

---

projektet vil udgøre en mindre del af den samlede trafik (den samlede andel øges fra 8,6% i 2018 til 9,4% i 2025). Den indregnede øgede trafik fra containerterminalen forventes ikke at påvirke trafikken i spidsbelastningstimerne på hverdage. Den indregnede øgede hverdagsdøgntrafik for den nye krydstogtterminal udgør 244 personbiler, 5 lastbiler og 9 busser, idet 60 % af krydstogtskibene anløber i weekenderne.

Som anført i Trafikanalyse Nordhavn 2018 vil krydset i 2025 i de to myldretidsperioder have serviceniveau E, som beskrives således "Den enkelte trafikant medfører konstant gensidige hindringer for andre trafikanter. Bevægelsesfrihed forefindes kun i begrænset omfang. Ubetydelige forværringer af tilstrømningen kan medføre trafiksammenbrud. Trafikken omfatter stabile og ustabile situationer. Kapaciteten er nået."

Med de modelberegnedede trafikbelastninger for krydset Kalkbrænderihavnsvej/Sundkrogsgade er kapaciteten i krydset nået i Basis 2025 i de to spidstimer.

Det vurderes, at projektet i sig selv ikke forventes at forværre situationen i krydset i spidstimen væsentligt.

### 2.3. Overfladevand (jf. høringsvar 1)

Der er stillet spørgsmål til datagrundlaget for beregninger for overfladevand, der afledes. Det undersøges om alle beregningerne er korrekte og eventuelt korrigeres forkerte værdier. Såfremt værdierne ændres væsentligt, bedes bygherre revurdere påvirkningen.

Der er foretaget en genberegning af koncentrationen af miljøfremmede stoffer i recipienten ved 50 ganges fortynding. Beregningen er baseret på bruttoarealet af et sammensat opland af 1,19 ha bygninger (tage), 10 ha vej (500<ÅDT<5000) og 20,77 ha almindelig p-plads. Det er fundet, at beregningsresultaterne, inkl. 50 ganges fortynding i recipienten, er i overensstemmelse med værdierne anført i miljøkonsekvensrapportens Tabel 6.7.

Der er desuden foretaget en ny tilsvarende beregning, hvor der er anvendt "p-plads for lastbiler og busser" i stedet for "p-plads". Det skal bemærkes, at der ikke foreligger referencer for denne type p-plads, jf. regnkvalitet.dk, og beregningen giver således resultater, der generelt er lavere end det i miljøkonsekvensrapporten anførte.

Sweco vurderer, at den førstnævnte beregning er retvisende.

Beregningerne og vurderingerne er foretaget for en samlet udledning på 5,2 l/s fra det samlede areal for containerterminal, ro-ro manøvreplads, fællesarealer, adgangsveje og den ny krydstogtterminal. Afledning af overfladevand fra de enkelte deloplande fremgår af miljøkonsekvensrapportens Tabel 6.6. Det arealmæssigt største delopland (delopland 1) vil på årsbasis give anledning til udledninger på 0,82 l/s, mens der for delopland 9 (krydstogtterminalen) vil ske udledning på 0,74 l/s. Derfor vil der, for udledning fra de enkelte deloplande, beregningsmæssigt kunne opnås højere fortyndingsfaktorer, men hvis det forudsættes, at alle udledningspunkter etableres som skitseret og anført i miljøkonsekvensrapporten, vil der kunne opstå en indbyrdes kumulativ påvirkning af recipienten. Det vurderes derfor, at beregning og vurdering af de samlede udledninger, som anvendt i miljøkonsekvensrapporten, er mest konservativ og til den miljømæssigt sikre side.

---

Genberegning af påvirkning af recipienten ved udledning af overfladevand giver således ikke grundlag for en ændret påvirkning og miljømæssig vurdering heraf, men bekræfter de i rapporten anførte konklusioner.

#### **2.4. Maritime nyttehaver og lystfiskeri (jf. hørings svar 1)**

Vandområdet vest for den nye opfyldning i Nordhavn er ikke omfattet af Københavns Havns søterritorium. Området administreres af Kystdirektoratet. By & Havn har således ikke været inddraget i tilladelser til etablering af dyrkningsanlæg for tang og muslinger, og der er ikke kendskab til tilladelser på Kystdirektoratets område.

Af hjemmesiden [www.havhøst.dk/landet-rundt/](http://www.havhøst.dk/landet-rundt/) (tidligere den selvejende institution Maritime Nyttelhaver) fremgår det, at Foreningen Maritime Nyttelhaver KBH er stiftet og arbejder på at etablere en dyrkningsenhed ved Middelgrundsfortet. Uddybningen af havbunden udfør den ny container- og krydstogtterminal vurderes på baggrund af de gennemførte sedimentspredningsberegninger ikke at påvirke nærområdet omkring Middelgrundsfortet.

I forhold til fiskeri er det nævnt i hørings svar 7, Lystfiskeri på Nordhavnen påpeges og vi er derfor af Miljøstyrelsen anmodet om at redegøre for de fremtidige muligheder for lystfiskeri.

Det er tilladt at fiske fra flere positioner i Nordhavn, men den østlige og nordøstlige del af den nye opfyldning vil, som container- og krydstogthavn være omfattet af de særlige regler for sikring af havnefaciliteter (ISPS-reglerne) som medfører, at der ikke er offentlig adgang til områderne.

#### **2.5. Landskabelige forhold (jf. hørings svar 2)**

Gentofte Kommune anfører, at det er vigtigt at de påtænkte afskærmende foranstaltninger til at nedbringe den visuelle påvirkning etableres.

Bygherre bedes på den baggrund redegøre for tidsplanen for etablering af afskærmning (terrænregulering, beplantning mv) vest for container- og krydstogtterminal. Tidsplanen skal sammenholdes med tidsplanen for etableringen af projektet. Det forudsættes i lovgrundlaget at området skal kunne indrettes med diversitet i terrænet. Det skal være muligt at skabe terrænbearbejdning op til kote ca. 25 meter for at skabe udsigtpunkter. Desuden fremgår det, at By & Havn I/S sikrer, at arealet vil blive beplantet således, at det fremtræder grønt og indbydende, og at der sker beplantning af træer især på den vestlige side af erhvervshavnen senest samtidig med ibrugtagning af containerterminalen. Disse træer vil i stort omfang ad åre kunne skærme af for udsigten fra land til erhvervshavnen.

Etablering af det bakkede rekreative landskab (terrænregulering) er påbegyndt.

#### **2.6. Landstrømsanlæg (jf. hørings svar 2, 3, 5, 7, 8)**

Flere hørings svar omhandler et ønske til at den nye krydstogtterminal etableres med mulighed for tilslutning til landstrøm. Et enkelt hørings svar omhandler også landstrøm til containerterminalen.

Flere hørings svar fra hørings processen om miljøkonsekvensrapport for Ny container- og ny krydstogtterminal nr. 4 i Ydre Nordhavn har fokuseret på landstrøm, og der har været fokuseret på følgende:



- 
1. Ønske om krav om etablering af landstrømsanlæg (eksisterende og kommende terminal)
  2. Ønske om krav om, at krydstogtskibene anvender landstrøm
  3. Ønske om, at der allokeres det nødvendige areal til anlægget

Ad 1)

Som det fremgår af VVM-redegørelsen vil den nye krydstogtterminal blive forberedt til etablering af landstrøm.

Tilslutning til landstrøm vil reducere emissionerne af NO<sub>x</sub>, SO<sub>x</sub> og partikler lokalt, og der vil også være en positiv indvirkning på klimaeffekten samt støjmissionen<sup>1</sup>. På grund af de positive effekter på lokalmiljøet ønsker Copenhagen Malmö Port, at kunne tilbyde landstrøm til krydstogtskibene, når de ligger ved kaj.

Der blev i maj 2019 etableret et partnerskab mellem Københavns Kommune, By & Havn og Copenhagen Malmö Port om grønne løsninger i Københavns Havn og begrænsning af emissionerne fra krydstogtskibe.

Samarbejdet er udmøntet i fire delprojekter:

1. Projektering m.v. af et landstrømsanlæg til krydstogtskibe i Nordhavn
2. Forslag til, hvordan der kan etableres landstrømsanlæg på Langelinie
3. Internationalt samarbejde om landstrøm til krydstogtskibe
4. Reduktion i emissioner fra kanalrundfartsbådene, herunder besejlingsaftaler

For nærværende høringsproces er delprojekt 1 relevant, da det er dedikeret til at projektere en landstrømsløsning til Oceankaj. Projekteringen skal pege på den mest fordelagtige løsning for både de eksisterende og den kommende terminal miljømæssigt og økonomisk, og kravspecifikationerne skal klargøres til udbud. Dette arbejde forventes afsluttet primo 2020. Der er en fælles hensigt fra projektdeltagerne om, at et landstrømsanlæg er etableret i Nordhavn i 2021. Tidsplanen er dog behæftet med den usikkerhed, at der udestår en afklaring af finansiering af anlægget.

Ad 2)

CMP er ifølge Havneloven forpligtet til at modtage skibe i det omfang plads- og sikringsmæssige hensyn tillader det. Det er derfor ikke en mulighed at nægte skibe at anløbe, hvis de ikke kan eller vil modtage landstrøm. Det er CMP's overbevisning, at jo flere havne, der tilbyder landstrøm, jo flere skibe vil indrettes til at kunne modtage det. Derfor er CMP engageret i at samarbejde med andre havne om at øge interessen for landstrøm, og delprojekt 3 i partnerskabet med Københavns Kommune og By & Havn har som formål, at etablere netværk med relevante byer og havne for netop at øge interessen for landstrøm til krydstogt.

Ad 3)

Et landstrømsanlæg til krydstogtskibe består af flere elementer, der kræver et vist areal. Erfaring fra andre anlæg viser, at anlæg på nuværende tidspunkt vil optage plads svarende til 8 40 fods

---

<sup>1</sup> Landstrøm vil dog ikke have nogen effekt på den støj, der hidrører fra skibenes ventilationsanlæg.

---

containere. Dette er ikke en begrænsende faktor for at etablere det i Ydre Nordhavn. Derimod er pladsforhold en udfordring i forbindelse med at etablere et eventuelt landstrømsanlæg ved Langelinie. Mulige løsninger på pladsudfordringen ved Langelinie undersøges i delprojekt 2 under partnerskabet med Københavns Kommune og By & Havn.

For så vidt angår landstrøm som løsning for at nedbringe emissioner fra containerskibe langs kaj er CMP ikke bekendt med at der i container-feeder segmentet findes skibe der er i stand til at modtage landstrøm, og det vurderes derfor at et landstrømsanlæg ikke vil blive benyttet ved idriftsættelsen af den udflyttede containerterminal. CMP læner sig dog op ad de generelle erfaringer der kan drages fra det igangsatte arbejde omkring landstrøm, primært med fokus på krydstogt, og CMP vil på den baggrund løbende se på mulighederne for at udvikle konceptet for landstrøm for flere typer erhvervsskibes anløb af CMP's terminaler.

## **2.7. Manglende borgermøde (jf. høringssvar 2)**

I Høringssvar er udtrykt forundring over at der ikke er planlagt borgermøde ifm. den offentlige høring. By & Havn og CMP gør opmærksom på at der er afholdt borgermøde den 25.6.2019 i Terminal 3 på Oceankaj. Mødet har været annonceret på CMP og By & Havns hjemmesider, sociale-medier og i en lokalavis.

## **2.8. Luftforurening (jf. høringssvar 3, 5, 7)**

Flere høringssvar problematiserer luftforureningen i København herunder fra terminalaktiviteterne – både de nye og generelt. Bygherre anmodes om at redegøre for projektet i relation til lokale og statslige indsatser for at nedbringe luftforureningen i København.

Høringssvarene fra beboere på Strandvænget og Indre By Lokaludvalg efterlyser en konkret vurdering af luftforureningen med visse stoffer fra projektet i området ved Strandvænget og i Indre By.

Bygherre anmodes om at redegøre for luftforureningen (NO<sub>2</sub>, PM<sub>2.5</sub> og PAH) fra projektet til de konkrete lokaliteter samt i forskellige afstande og højder fra kilden samt holde disse op mod baggrundsniveauet og vurdere betydningen af projektet.

Nærværende projekt vil alt andet lige (som andre projekter, som har udledning af luftforurenende stoffer) kunne medføre en merforurening i lokalområdet. Dette er naturligvis under forudsætning af, at påvirkningen fra øvrige projekter er konstant.

Samme borgere har også anført, at selv om grænseværdierne overholdes, betyder dette ikke, at luftforureningsniveauet er uskadeligt. Det er korrekt, idet EU's grænseværdier for luftforurening er fastsat ud fra et kompromis mellem sundhed og hvad der praktisk vil være muligt at overholde for medlemslandene. Megen luftforurening er naturskabt og det antages normalt, at der ikke er nogen nedre grænse, hvor det ikke længere er farligt. Det vil derfor aldrig være muligt at opnå en situation, hvor luftforureningen kommer ned på et niveau, hvor den ikke længere vil være skadelig.

Formålet med en miljøkonsekvensrapport er at redegøre for, om et projekt i forhold til en referencesituation medfører en væsentlig negativ påvirkning. Der er dog ikke en fast definition af, hvad der er væsentligt og hvad der ikke er væsentligt. Hvis de beregnede forskelle (mellem projektforslag og referencesituation) er mindre end usikkerheden på beregningerne betragtes påvirkningen

---

normalt som uvæsentlig. Samme gælder, hvis påvirkningen kun udgør få procent af baggrundsniveauet.

Er der tale om en merpåvirkning i et område som i forvejen er belastet så meget, at grænseværdierne her allerede er overskredet, vil der normalt blive set kritisk på en evt. merbelastning.

Der er i nærværende projekt foretaget beregninger for luftforurening og klimabelastning på to forskellige måder.

- Beregning af de samlede årlige udledte mængder af luftforurenende stoffer og af klimagassen CO<sub>2</sub>
- Beregning af bidraget til koncentrationen af NO<sub>2</sub> i omgivelserne for projektets forskellige grupper af kilder og for den samlede påvirkning.

Beregningen af de samlede årlige udledte mængder af luftforurenende stoffer og CO<sub>2</sub> viste, at projektforslaget i forhold til nuværende situation medfører et fald i udledningen af CO på ca. 30 %, en stigning i NO<sub>x</sub> på 4,5 %, en stigning for partikler på 8,1 % og en stigning i udledning af klimagassen CO<sub>2</sub> på ca. 2,5 %. De beregnede forskelle er her mindre end usikkerheden på beregningerne og det er derfor ikke muligt at afgøre, om projektet betyder en merudledning af luftforurenende stoffer i forhold til scenarier. Det er derfor heller ikke muligt at afgøre om luftforureningsniveauet i omgivelserne forbedres eller forringes som funktion af projektet. Kildernes lidt forskellige placeringer vil dog kunne betyde, at der i visse områder kan forekomme en lidt større forurening og i visse andre områder en lidt mindre forurening. Da aktiviteterne flyttes ud fra Indre Nordhavn er der generelt tale om, at kilderne flyttes længere væk fra bymæssig bebyggelse. Det vurderes alt andet lige at betyde en mindre forurening for de fleste beboere.

Det vurderes dog, at forskellene her vil være så små, at de i praksis ikke vil kunne registres, f.eks. i form af målinger. Set i forhold til hvordan beregninger og vurderinger anvendes i forbindelse med miljøkonsekvensvurderinger er der således ikke forhold der indikerer, at det beskrevne projekt medfører nogen væsentlig merpåvirkning i forhold nuværende situation.

Den udførte miljøkonsekvensrapport omfatter beregning af koncentrationen af luftforurenende stoffer i ud til en afstand af ca. 2.000 m fra beregningspunktets 0-punkt. Beregningerne er kun udført for projektforslaget og ikke for referencescenariet. Beregningerne omfatter alle kilder, herunder krydstogtskibe, containerskibe samt aktiviteter på containerterminalen. Resultaterne er afbildet som iso-kurver (afstande med samme koncentration), som viser summen af bidraget fra aktiviteterne og en skønnet konstant baggrundsforurening. Værdierne på de afbildede kurver kan sammenlignes med EU's luftkvalitetsgrænseværdier, dog under hensyntagen til beregningsusikkerheden.

Isokurven for koncentrationen 60 µg/m<sup>3</sup> rækker ud til maksimalt ca. 1.500 m fra beregningspunktets 0-punkt. Værdien inkluderer en skønnet baggrundsværdi på 40 µg/m<sup>3</sup>. (Der er her ikke anvendt værdien for den målte bybaggrundsværdi for den 19. højeste time på 84 µg/m<sup>3</sup>, da det er usandsynligt, at der tidsmæssigt er sammenfald mellem de største værdier for bybaggrund og tidspunkter for maksimale påvirkninger fra projektets aktiviteter).

Det betyder, at det beregnede bidrag fra de samlede aktiviteter kun udgør 20 µg/m<sup>3</sup> i den viste afstand fra projektet. For områder uden for denne kurve er projektets bidrag mindre end 20 µg/m<sup>3</sup>.

Alle værdier er 19. højeste årlige timeværdier. For de fleste af årets timer er forureningsbidraget fra aktiviteterne betydeligt mindre.

Der er i miljøkonsekvensrapporten ikke foretaget beregning for andre stoffer end NO<sub>2</sub>. Årsagen hertil er, at de indledende beregninger viste, at det var NO<sub>2</sub>, der var dimensionerende for belastningen med luftforurenende stoffer. Den relative belastning med andre stoffer er derfor mindre, hvorfor beregning heraf ikke er nødvendig for vurdering af de største sundhedsbelastninger. For besvarelse af de indkomne høringssvar er der dog efterfølgende foretaget en beregning af forureningsbidraget med partikler for områderne Strandvænget og Indre By. Beregningen omfatter alle partikelstørrelser, herunder både PM10 og PM2,5. Det er beregningsmæssigt antaget, at alle partikler er PM10, da kun partikler under 10 µm kan regnes som gas. Beregningen er på den måde udført konservativt. Afstanden fra projektområdets beregningspunkt er ca. 1.800-5.000 m. De beregnede værdier er vist i Tabel 1, hvor de er sammenlignet med EU's luftkvalitetsgrænseværdier.

Tabel 1: Beregning af forureningsbidrag for nærmeste afstande til Strandvænget og Indre By

| Stof            | Midlingstid, fraktil         | Beregnet<br>** forureningsbidrag<br>µg/m <sup>3</sup> | Bybaggrunds-niveau i København*<br>(Målestation)<br>µg/m <sup>3</sup> | Modelberegning<br>Strandvænget og Indre By) *** | EU luftkvalitetsgrænseværdi<br>µg/m <sup>3</sup> |
|-----------------|------------------------------|---|---|---|--|
| NO <sub>2</sub> | 19. højeste time-middelværdi | 13-17   | 84  | NA  | 200  |
| NO <sub>2</sub> | Årsmiddelværdi               | 0,25-0,35   | 16  | 15 – 25   | 40   |
| PM10            | Årsmiddelværdi               | 0,02-0,03   | 17  | 13 - 16   | 40   |

\*: Kilde: DCE årsrapport <https://dce2.au.dk/pub/SR281.pdf>

\*\* : Beregnet for højden 38 m over terræn.

\*\*\*: Kilde: "Luften på din vej".

Det ses af Tabel 1, at projektet, for områderne Strandvænget og Indre By, kun bidrager ganske lidt i forhold til luftkvalitetsgrænseværdierne og i forhold til den almindelige bybaggrundsforurening. Når værdierne i tabellen sammenlignes, skal der gøres opmærksom på, at de viste værdier for bybaggrunds-niveauet allerede indeholder forureningsbidraget fra de eksisterende aktiviteter fra nuværende containerterminal og krydstogtterminaler. Der er således ikke tale om en ny ekstra forurening som følge af projektet. Herudover skal der gøres opmærksom på, at 19. højeste årlige timeværdier ikke kan adderes, da højeste timeværdier fra de enkelte kilder sjældent vil optræde på samme tid og sted. De to værdier "beregnet forureningsbidrag" og "baggrundsværdi" kan derfor ikke lægges sammen og sammenlignes med grænseværdien, da dette vil give for høje værdier.

I tabel 1 er der også sammenlignet med et modelberegnet forureningsniveau i de to områder. Der er her hentet data fra kilden "Luften på din vej" (<http://lpdv.spatialsuite.dk/spatialmap>). Der er set

---

bort fra værdier langs større trafikårer, hvor der altid er et forhøjet forureningsniveau tæt på vejen. Værdierne fra "Luften på din vej" er fra 2012 og er for de fleste lokaliteter mindre i dag grundet den generelle forbedring af luftkvaliteten i Danmark (Kilde: DCE: <https://mst.dk/service/nyheder/nyhedsarkiv/2016/sep/nyt-interaktivt-kort-viser-hvor-ren-luften-er-paa-din-vej/>).

Det ses, at årsmiddelværdierne for NO<sub>2</sub> for Strandvænget og Indre By ligger på 15 – 25 µg/m<sup>3</sup>. Tilsvarende årsmiddelværdier for PM10 ligger på 13 – 16 µg/m<sup>3</sup>. Bidraget fra skibe udgør mindre end 1 % heraf.

Det kan samlet konkluderes, at forureningsbidraget fra krydstogtskibe, containerskibe og aktiviteter på containerterminalen kun bidrager ubetydeligt til luftforureningen i området for Strandvænget og Indre By.

I høringsvaret fra Østerbro Havnekomite anføres at krydstogtskibe overskrider EU's grænseværdier. Det fremgår ikke hvilke grænseværdier, der her henvises til. Af Miljøkonsekvensrapporten fremgår, at der kun er overskridelse af grænseværdier for luftkvalitet ved højhusbyggeri tæt på skibene. Det er en generel problemstilling for højhusbyggeri tæt på store kilder, f. eks også ved højhusbyggeri tæt på kraftværker og forbrændingsanlæg. Overholdelse af krav reguleres her af planlovens bestemmelser.

Det har ikke været muligt at forholde sig til høringsvaret fra beboere i Strandvænget for så vidt angår PAH. Det vides dog, at skibsmotorer udleder PAH. Dette er beskrevet i en rapport fra Miljøstyrelsen (Miljøprojekt 597/2001, Kilde: <https://www2.mst.dk/udgiv/publikationer/2001/87-7944-505-5/pdf/87-7944-506-3.PDF>). Det kan derfor ikke afvises, at de observationer der er gjort af borgere, og hvor der er foretaget analyser af prøverne, stammer fra krydstogtskibene. I den nævnte rapport er anført koncentrationer af PAH i røggasserne, men det vides ikke, om værdierne er repræsentative for skibsmotorer i dag. Samtidig er der ikke luftkvalitetsgrænseværdier for disse stoffer, så en evt. mulig beregning og sammenligning med grænseværdier er derfor ikke umiddelbar mulig.

På samme måde har det ikke været muligt at forholde sig til, at der i samme høringsvar beskrives uønsket forurening fra udmunding af vejttunneller. Generelt kan det dog siges at grænseværdier for luftforurening skal overholdes alle steder, og at det er en myndighedsopgave at sikre dette og løbende forbedre luftkvaliteten.

Der har over årene været en løbende positiv udvikling af luftkvaliteten i Danmark. Dette fremgår af de årlige rapporter over monitoring af luftkvaliteten i by og landområder fra (Kilde: DCE, Nationalt Center for Miljø og Energi). Den løbende positive udvikling har sin baggrund i bekendtgørelser omfattende begrænsning af forurening fra virksomheder, kraftværker, affaldsforbrændingsanlæg og fra transportsektoren, herunder de over årene skærpede Euronormer for bilers forurening. Det forventes at denne udvikling vil fortsætte i årene fremover. DCE har her udarbejdet rapporten: "Udvikling af luftkvaliteten for 2030 i relation til nationalt program for reduktion af luftforurening". (Kilde: <https://dce2.au.dk/pub/SR315.pdf>)

Der er i rapporten set på udviklingen på baggrund af den danske regerings planer og initiativer, herunder:

- Stop for salg af nye benzin og dieselmotorer i 2030 og for nye plug-in hybridbiler fra 2035
- Slut med udledning af CO<sub>2</sub> og luftforurening fra busser i byerne fra 2030

- 
- Benzin og diesel skal ud af taxidriften inden 2030
  - Gamle brændeovne før 2000 skrottes ved ejerskifte
  - Skrotpræmie til gamle brændeovne før 2000.

Københavns Kommune har herudover igangsat og planlagt en række initiativer for at reducere luftforureningen i byen, herunder:

- Miljøzone med krav om anvendelse af partikelfilter på ældre busser og lastbiler over 3500 kg
- Eftermontering af rensesystemer på busser
- Udfasning af dieselbusser efter 2019 (f.eks. ved skift til el-busser)
- Klimaplanen (CO<sub>2</sub> neutral hovedstad)
- Handlingsplan for Grøn mobilitet
- Cykelstrategi

Af DCE rapporten "Udvikling af luftkvaliteten for 2030 ..." fremgår det, at der for København forventes et fald i den gennemsnitlige gadekoncentration (regnet for 98 gader i København) for NO<sub>2</sub> fra ca. 29 µg/m<sup>3</sup> i 2016 til 15 µg/m<sup>3</sup> i 2030 (basisscenarie). Tilsvarende for PM10 falder den gennemsnitlige gadekoncentration fra 21 µg/m<sup>3</sup> i 2016 til 18 µg/m<sup>3</sup> i 2030. Der skal gøres opmærksom på, at værdierne ikke kan sammenlignes med værdierne i Tabel 1 som er bybaggrundskoncentrationer eller med værdierne for de to områder Strandvænget og Indre By. De beregnede fremskrivninger viser dog en samlet forventet væsentlig forbedring af luftkvaliteten i København

Forureningsbidraget fra krydstogtskibe, containerterminal og containerskibe udgør beregningsmæssigt en meget lille del af luftforureningen i København. Det kan samtidig generelt forventes at koncentrationen af luftforurenende stoffer i bymiljøet i København vil falde i de kommende år, dels pga. lokale initiativer og EU-krav til biler og en forventet øget elektrificering i hele transportsektoren. Det kan ikke afvises at en stigende krydstogtstrafik vil medføre øget påvirkning fra skibe. Det vurderes dog, at der samlet vil ske en forbedring i luftkvaliteten i området.

## 2.9. Klimatiske forhold (jf. hørings svar 5, 7)

Flere hørings svar anfører problematikken omkring udledning af klimagasser. Der er i rapporten redegjort for udledningen af CO<sub>2</sub>, men hørings svarene giver anledning til en uddybning.

Bygherre anmodes om at kvantificere den forventede udledning i anlægsfasen. Desuden anmodes bygherre om en uddybende begrundelse for vurderingen af, at projektet på sigt vurderes til at være klimamæssigt neutralt samt forholde projektets klimabelastning til vedtagne planer om reduktioner i CO<sub>2</sub>-udledningen i Københavns Kommune.

Der er i hørings svarene udtrykt ønske om redegørelse for anlægsarbejdets klimabelastning. Der er her foretaget en beregning baseret på estimerede mængder af anvendte materialer, transporten af materialer og mængden og omfanget af anvendt entreprenørmateriel i anlægsfasen.

Beregningerne er baseret på de forventede materialemængder og antal transporter angivet i miljøkonsekvensrapporten. Herudover er der regnet med en gennemsnitlig kørestrækning på 100 km for lastbiler og 25 km for rotervogne. For entreprenørmaskiner er der regnet med en emission svarende til et effektforbrug på 8 MWh om dagen og 400 arbejdsdage i anlægsfasen. Der er ikke

---

regnet på materialerne til bygningerne i containerterminalen da disse ikke er færdigprojekteret endnu.

Beregningerne viser en CO<sub>2</sub> udledning i anlægsfasen på ca. 13.000 tons, fordelt på ca. 8.000 tons stammer fra materialeforbruget, ca. 2.500 tons fra entreprenørmaskiner og ca. 2.500 tons fra vejtransport. Til sammenligning er det beregnede CO<sub>2</sub> bidrag fra byggeriet af 11.000 m<sup>2</sup> kontorbygning ca. 5.080 tons. Projektet giver således ikke anledning til en CO<sub>2</sub> belastning udover hvad der forekommer ved andet større byggeri, herunder kontorer, hoteller eller lejlighedskomplekser. Der er en stor sammenhæng mellem mængden af materialer der anvendes og prisen for et projekt. Ved en optimering af prisen for projektet vil CO<sub>2</sub> belastningen derfor samtidig blive reduceret. Samtidig har bygherren oplyst, at der i relevant omfang ved udbuddet af ydelser vil blive set på størst muligt grad af bæredygtigt byggeri, f.eks. efter DGNB standarden. Dette vil også medføre en begrænsning af klimabelastningen.

## **2.10. Alternative placeringer (jf. hørings svar 3, 4, 7)**

Flere hørings svar omhandler alternativer til projektet, herunder alternative lokaliteter og jernbanebetjening.

Som beskrevet i miljøkonsekvensrapporten afsnit 3.2 har Københavns Kommune, By & Havn og Transportministeriet i 2009 gennemførte en screening af placeringmulighederne for udflytning af containerterminalen på Levantkaj. I alt 12 forskellige placeringer i og uden for København blev belyst. På baggrund af undersøgelsen konstateredes, at der fortsat er et ønske om, at der opretholdes en containerterminal i København.

Analysen viste, at der i Ydre Nordhavn er gode adgangsforhold (sejlrender) for skibe samtidig med, at der undgås lange lastbiltransporter over Sjælland til og fra f.eks. Kalundborg eller Køge, såfremt containerterminalen skulle placeres dér.

Muligheden for banebetjening af containerterminalen var et de forhold, der indgik i analyserne.

Rapporten Screening af placeringmuligheder for containerterminal kan ses på By & Havns hjemmeside (<https://byoghavn.dk/wp-content/uploads/pdf/rapport-screening-containerterminal.pdf>).

## **2.11. Kanal (jf. hørings svar 6)**

Kredsbestyrelsen for roklubber mfl ønsker, at etablering af kanalen mellem Svanemøllebugten og Københavns Havn indgår som en egentlig forudsætning for miljøgodkendelsen, og at etableringen bør ske enten før eller senest samtidig med uddybningsarbejdet til terminalen.

Bygherre anmodes om at redegøre for tidsplanen for etablering af kanalen mellem Svanemøllebugten og Københavns Havn og sammenholde den med tidsplanen for projektet, herunder om den kan fremskyndes ?.

Der er i 2010 indgået udbygningsaftale mellem Københavns Kommune og By & Havn om etablering af en kanal mellem Kalkbrænderihavnen og Orientbassinet. Kanalen vil indebære at robåde og mindre motorbåde med Københavns Havn som destination, vil kunne benytte den nye kanal. Det fremgår af udbygningsaftalen at By & Havn I/S er forpligtiget til at etablere af kanalen

---

når containerterminalen udflyttes fra Levantkaj. Da kanalen vil betyde robåde mv i Orientbassinet, hvor der foregår trafik til den eksisterende containerterminal vil det af sejladsikkerhedsmæssige årsager ikke være muligt at fremskynde anlæg af kanalen.

## **2.12. Påvirkning af marin natur (jf. høringssvar 7)**

Præcisering af vurdering i VVM. Østerbro Havnekomité spørger til værdisætning af den marine natur og projektets påvirkning af marine planter og dyr.

Lav naturværdi i store dele af havområdet ud for projektområdet skyldes de forhold der ses på stedet af en dykker med stor erfaring med bedømmelse af plante- og dyreliv og bundforhold. Metoden er beskrevet i rapportens afsnit 6.2.1. I miljøkonsekvensrapporten er det vurderet, at den lave naturværdi skyldes den store vanddybde, der er større end dybdegrænsen for ålegræs i det nordlige Øresund, og at der mangler hård bund og sten.

I miljøkonsekvensrapporten er påvirkningen af det marine plante- og dyreliv i forbindelse med uddybning af havområdet vurderet. Det er vurderet at hverken øget sedimentation eller nedsat gennemsigthed i vandet vil påvirke ålegræs eller alger i områder med høj naturværdi.

## **2.13. Påvirkning af natur på land (jf. høringssvar 7)**

Præcisering af vurdering i VVM. Østerbro havnekomité nævner registreringer af natur på land i Ydre Nordhavn.

I rapporten er naturværdier i projektområdet beskrevet kendte og kortlagte forekomster af dyr og planter i projektområdet, herunder forekomst af lærke og 12 andre fuglearter. Der er områder med naturværdi i Nordhavnen, men ikke i projektområdet. Forekomst af grønbroget tudse og kridtugle er beskrevet og vurderet i miljøkonsekvensrapportens afsnit 7.2. Det vurderes, at projektet ikke vil indebære skade på grønbroget tudses yngle- og opvækstområder under forudsætning af, at de eksisterende paddehegns funktion opretholdes, og at kridtugle ikke vil yngle i området.

## **2.14. Rekreative forhold (jf. høringssvar 2, 7)**

### ***Periode for uddybning***

Gentofte Kommune ønsker at uddybningen foregår udenfor badesæsonen. Bygherre anmodes om at angive i hvilke måneder uddybningen forventes at blive foretaget.

For at minimere gener for den rekreative anvendelse af havneområdet og evt. gener som følge af påvirkning af badevandskvalitet samt påvirkning af marin flora og fauna i nærområdet udføres arbejderne i vinterhalvåret (oktober til marts). Uddybningen forventes udført på ca. 2 - 4 måneder.

### ***Lystfiskeri på Nordhavnen***

I henhold til havnereglementet for Københavns Havn er det tilladt at fiske med stang fra udvalgte steder inden for Københavns Havns område. I Nordhavn er det tilladt at fiske på strækningen fra Færgehavn Nord til den kommende vestlige ende af den ny containerterminal samt på et mindre stykke i hver ende af den eksisterede krydstogtterminaler. Områderne er vist på figur 7.4 i miljøkonsekvensrapportens afsnit om rekreative interesser.



---

Østerbro Havnekomité oplyser, at der fanges skrubbe, rødspætte og ising på østsiden af opfyldningen. Af hensyn til kendte forekomster af kviksølv i bunden af Københavns Havn frarådes det at spise bundfisk fanget i havnen.

## 2.15. Vikingeskibsmuseet påpeger fejl i kote-angivelser

I miljøkonsekvensrapporten afsnit 6.5.3 om marin arkæologi står ”I den vestligste del af uddybningsområdet skal uddybningen foretages fra nuværende kote ca. -10 til kote -12,5. Der vil være behov for at uddybningen foretages med et anlæg på op til 1:3 – 1:5, for at sikre stabilitet ved uddybningsområdet. Det betyder, at selv ved et maksimalt anlæg på 1:5, svarende til op til 12,5 m fra uddybningsområdet, er der stadig ca. 25 m til nærmeste punkt, hvor stenalderterrænet ligger højere end -10 m.”

Vikingeskibsmuseet har gjort opmærksom på, der skulle stå højere end -12,5 m i stedet for højere end -10 m.

Dette ændrer ikke ved vurderingen, at eventuelle arkæologiske interesser på det marine område ikke vil blive berørt ved uddybning af havbunden.

## 2.16. Øvrige miljøforhold i Indre By (jf. hørings svar 5)

Indre By Lokaludvalg ønsker i hørings svaret oplysninger om;

1. Hvor stor en trafikbelastning af indre by terminal 4 indirekte vil medføre i Indre By.
2. Flytning af containerterminalen medfører ændringer i trafikbelastningen i Indre By.
3. Anvendelse af metro og cykeltaxier

Bygherre anmodes om at besvare ovenstående.

Ad 1)

Trafikbelastningen af Indre By ved åbning af en 4. krydstogtterminal vurderes at være ikke mærkbar. Der vil sandsynligvis forekomme en øget trafik, primært på Ring 2, men størrelsen er ikke kendt. Det estimeres at der vil være tale om i størrelsesordenen 100 køretøjer om dagen hver vej.

Ad 2)

Flytning af containerterminalen vil ikke medføre en ændret trafikbelastning af Indre By. Den samlede trafik til containerterminalen er stort set uændret og kører normalt ikke gennem Indre By.

Ad 3)

Der er allerede nu etableret busforbindelse mellem Oceankaj og Nørreport. Fortrinsvis for krydstogtgæster.

CMP er i en positiv dialog med Trafikselskabet Movia om mulighederne for at denne service kan ændres til at køre til den nye metrostation i Nordhavnen, og det er CMPs håb, at det kan effektueres snarest muligt efter åbningen metrostationen i Nordhavnen.

---

Cykeltaxier er velkomne og ses da også allerede indimellem ved Oceankaj. Afstanden til indre by er dog, ifølge chaufførerne, lige i overkanten. Med åbningen af metro til Nordhavn vurderes mulighederne for at køre med cykeltaxi mellem krydstogtterminalen og højklasset kollektiv transport blive forbedret.

Derudover findes der by-cykler, der kan lejes ved terminalerne.

## **2.17. Andre forhold**

### ***Kørsel og transport (jf. høringsvar 2, 5)***

Der er herudover i høringsperioden indkommet følgende forslag og ønsker til projektet:

1. Ønske om at kørsel til og fra krydstogtskibene sker udenfor myldretiden
2. Ønske om at transport til og fra krydstogtskibene sker ad vandvejen

Bygherre anmodes om at besvare ovenstående forslag og ønsker, som er indkommet i høringsperioden.

Ad 1)

Kørsel til og fra krydstogtskibene hænger sammen med ankomst og afgang af skibene. Med de almindelige tider for ankomst og afgang (kl. 5-8 og 17-19) vil en del af kørslen til og fra krydstogtskibene ske i myldretiden.

Ad 2)

Transport til og fra krydstogtskibene ad vandvejen har løbende været drøftet både med rederierne, med Trafikselskabet Movia, der betjener havnebusserne, samt med andre aktører i havnen.

Specielt vejret kan være en udfordring, da tender-bådene, som skal transportere gæsterne og deres bagage, kan ligge meget uroligt i vandet og dermed besværliggøre ombordstigningen i bådene, ligesom der kan være en øget sikkerhedsrisiko.

Derudover har der været gennemført undersøgelser, der har vist, at transporttiden ikke lever op til den forventede.

CMP vil også fremadrettet have fokus på muligheder for at Movia eller andre aktører kan betjene krydstogtkunder også fra vandsiden.

### ***Kystlinje ved Tuborg Havn (jf. høringsvar 2)***

Gentofte Kommune gør opmærksom på at kysten ved Tuborgområdet har en anden udbredelse end vist på figurerne i kapitel 6.

Bygherre anmodes om at vise den korrekte kystlinje samt redegøre for, om den viste udbredelse af kysten på figuren har indflydelse på vurderingerne i rapporten.

Den kystlinje der er vist på figurer i afsnit 6.1 afspejler ikke, at kysten ved Tuborg Havn blev ændret i 2006-07. Det vurderes ikke at have signifikant betydning for beregninger, at kystlinjen ved

---

Tuborg Havn er ændret. Ved detailprojektering af uddybning af havbunden, vil der blive taget udgangspunkt i de konkrete forhold på tidspunkt for ansøgning, herunder eventuelle yderligere ændringer af Tuborg Havn.

***Vurdering af påvirkning af vandkvalitet ved afgravning af sediment (jf. høringsvar 1)***

Der er målt høje koncentrationer af kviksølv i en sedimentprøve og højt indhold af kobber i en anden prøve. Som det beskrives i miljøkonsekvensrapporten, vil disse forekomster skulle afgrænses i en kommende undersøgelse i forbindelse med myndighedsbehandling. På det nuværende grundlag kan en påvirkning af vandkvaliteten ikke udføres. Det skal understreges, at det målte indhold af metaller, er det totale indhold i prøven, mens kvalitetskrav er til den opløste koncentration af metallerne. Metaller i sedimentet vil normalt være bundet hårdt til partikler og derfor ikke påvirke vandkvaliteten væsentligt.