



Notat

Virksomheder
Ref. SURHE/KABJE
Den 11. oktober 2019

Sammenfattende redegørelse – miljøvurderingsproces – for container- og ny krydstogtterminal nr. 4 med tilhørende anlæg i Ydre Nordhavn, København

Dette notat har til formål at sammenfatte Miljøstyrelsens afvejninger, vurderinger og begrundelser i forbindelse med miljøvurderings- og høringsprocessen for flytning af containerterminal og en ny krydstogtterminal nr. 4 med tilhørende anlæg i Ydre Nordhavn i København.

Til notatet hører følgende bilag:

1. SWECO/CMP: Supplerende oplysninger, 2. september 2019
2. Miljøstyrelsens besvarelse af høringsvar (høringsnotatet)

Baggrunden for udflytning af containerterminalen og en ny krydstogtterminal

Nordhavn er et af Københavns største udviklingsområder, og udviklingen fra havne- og industriområde til en ny bydel med ny infrastruktur kommer til at forløbe over de næste mange år. Udflytningen af containerterminalen er et led i denne udvikling, og arealet, hvor den nuværende containerterminal er placeret, vil blive omdannet til boliger og erhverv. Den stigende krydstogtturisme i København er baggrunden for at etablere en ny krydstogtterminal ved Océankaj.

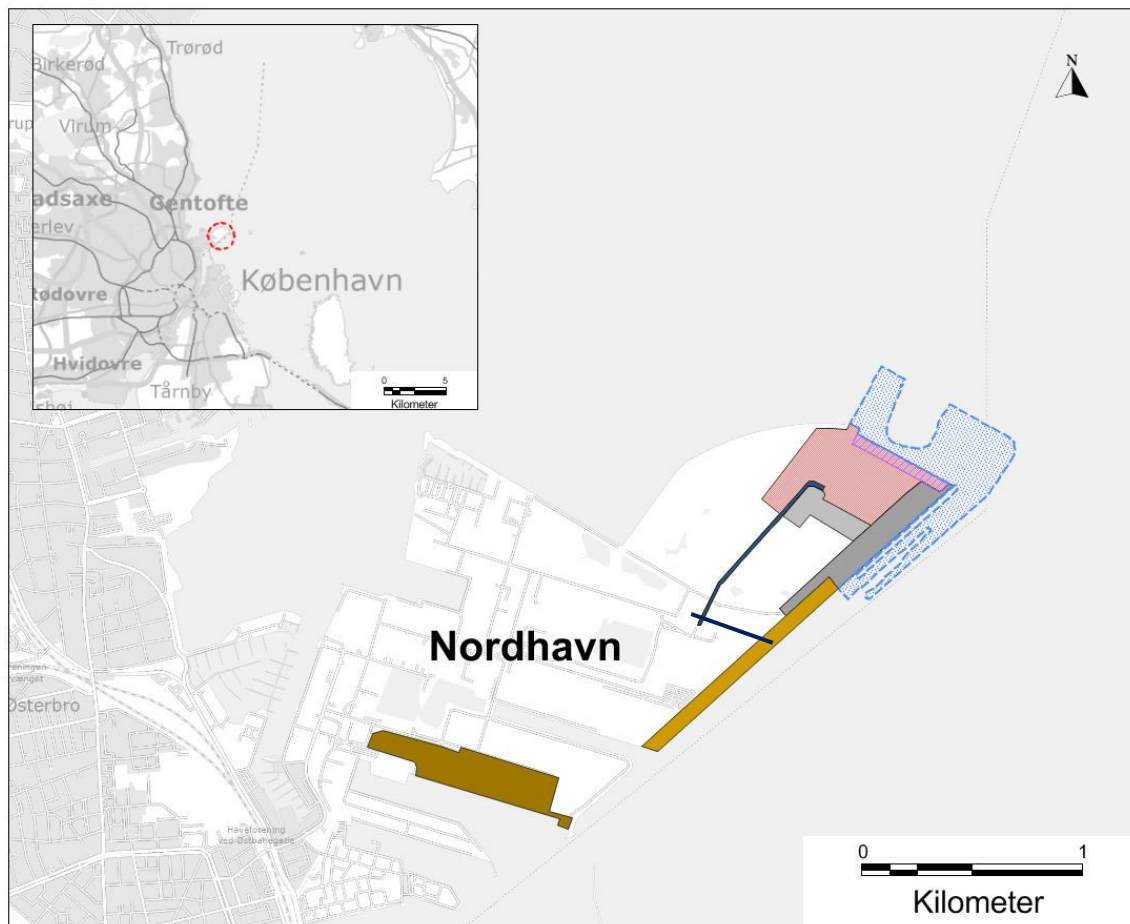
Projektet

Udviklingsselskabet By & Havn (By & Havn) og Copenhagen Malmö Port (CMP) har i fællesskab søgt om tilladelse til etablering af en ny containerterminal og en ny krydstogtterminal. Containerterminalen er en udflytning af den eksisterende containerterminal i Københavns Nordhavn fra Levantkaj til en ny placering i Ydre Nordhavn. Den ny krydstogtterminal nr. 4 ønskes etableret i forlængelse af de 3 allerede eksisterende terminaler, ligeledes i Ydre Nordhavn. Som en del af projektet gennemføres desuden en uddybning af havbunden ud for de to kajer.

De planlægningsmæssige rammer for arealanvendelsen for containerterminalen og krydstogtterminal nr. 4 er vedtaget ved anlægslov.

Myndigheder

For den del af projektet, der omfatter anlæg på land, er Miljøstyrelsen miljøvurderingsmyndighed, mens Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen er miljøvurderingsmyndighed for den del, der omfatter anlæg på søterritoriet, herunder uddybning af havbunden udfor de nye terminaler. I tilknytning til projektet skal Miljøstyrelsen og Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen træffe en række afgørelser og meddele en række specifikke tilladelser iht. Miljøvurderingsloven og Miljøbeskyttelsesloven m.fl. til hhv. By & Havn og CMP.



Figur Fejl! Ingen tekst med den anførte typografi i dokumentet.: Placering af projektområdet i Ydre Nordhavn i København. Projektområdet omfatter område til den nye containerterminal og ro-ro anløbsplads (roll on – roll off), vist med rød, den nye krydstogtterminal, det mørkegrå område, fællesarealer med havnehus med lysere grå, ny adgangsvej (sort) og område ud for de nye kajer, hvor der skal foretages uddybning (blå) på søterritoriet. Det brune område angiver den eksisterende containerterminal og ro-ro/projektlasterterminal m.v. på Levantkaj. Det mørkegrøne område angiver de eksisterende 3 krydstogtterminaler på Océankaj.

Indholdet i afgørelsen

Miljøstyrelsen træffer afgørelse i sagen på baggrund af den offentliggjorte miljøkonsekvensrapport med tilhørende bilag, udkast til miljøgodkendelse og §25-tilladelse, høringsbidrag og supplerende oplysninger fra bygherre.

Miljøstyrelsen vurderer, at der i forbindelse med udarbejdelse af miljøkonsekvensrapporten eller i den efterfølgende høring ikke er fremkommet oplysninger, som betyder, at projektet ikke kan gennemføres.

Afgørelsen vil omfatte en miljøgodkendelse, hvor By & Havn og CMP får mulighed for at flytte containerterminalen til en ny placering på ydre Nordhavn, samt en §25-tilladelse til etablering af en ny krydstogtterminal nr. 4 som angivet på figur 1 ovenfor.

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen træffer særskilt afgørelse for så vidt angår den del af projektet, som foregår på søterritoriet.

Sagsfremstilling

Bygherre/virksomhed

By & Havn er grundejer for hele projektområdet på land. CMP er driftsherre på hhv. container og krydstogtterminal, og ejer af krydstogtterminalen. CMP vil i forbindelse med projektets realisering indgå lejekontrakter med By & Havn for så vidt angår de arealer, hvor container- og krydstogtterminalerne placeres. By & Havn og CMP har i fællesskab ansøgt om projektet.

Lokalisering

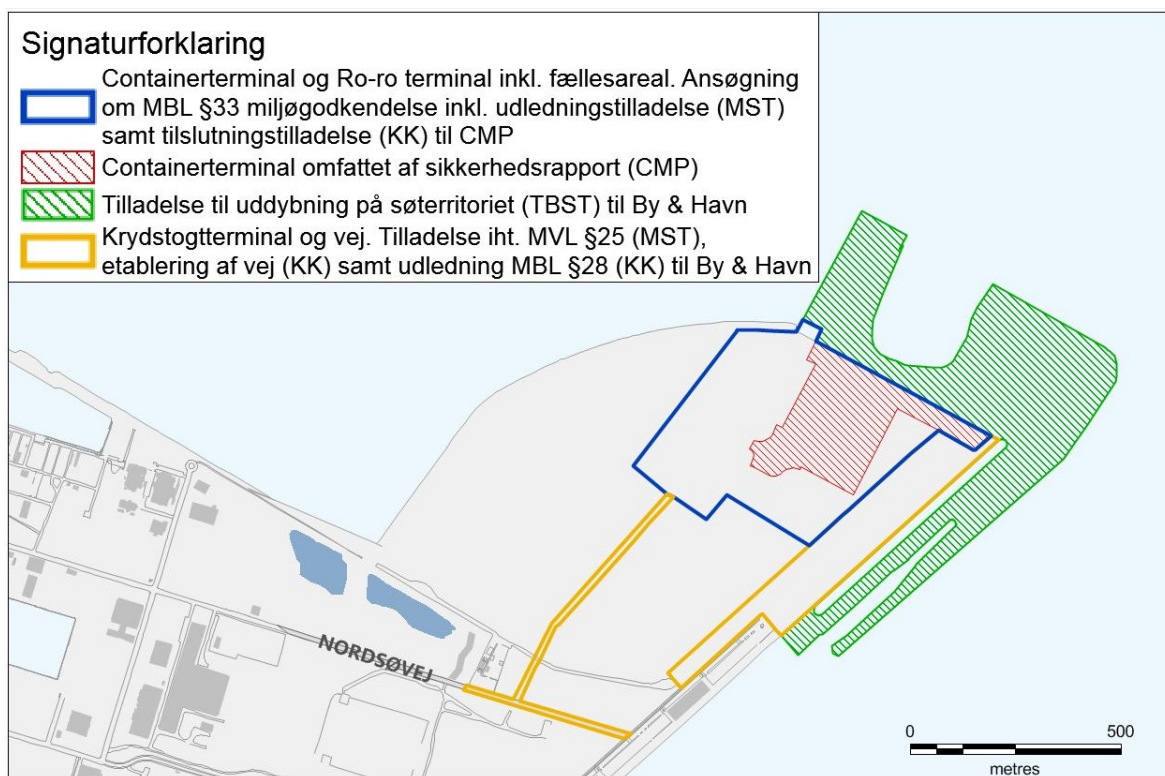
CMP driver i dag en eksisterende containerterminal på Levantkaj samt 3 eksisterende krydstogtterminaler på Oeankaj i Nordhavnen.

Københavns Kommune, By & Havn og Transportministeriet gennemførte i 2009 en screening af placeringsmulighederne for udflytning af den eksisterende containerterminal på Levantkaj i Københavns Nordhavn. I alt 12 forskellige placeringer i og uden for København blev belyst.

Screeningen 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 der.

Der er fra Københavns Kommune, By & Havn og Transport- og Boligministeriet fortsat et ønske om, at der opretholdes en containerterminal i København. Det er baggrunden for ansøgningen om flytningen af containerterminalen til en ny placering i Ydre Nordhavn.

Krydstogtterminal nr. 4 placeres i forlængelse af de 3 eksisterende.



Figur 2: Oversigt over tilladelser, der skal indhentes i tilknytning til projektet.

MBL: Miljøbeskyttelsesloven. MVL: Miljøvurderingsloven.

MST: Miljøstyrelsen. TBST: Trafik- Bygge- og Boligstyrelsen. KK: Københavns Kommune.

Processen og høringer

Miljøstyrelsen har den 22. september 2017 modtaget By og Havn og CMP's ansøgning af projektet om flytning af containerterminal og en ny krydstogtterminal nr. 4 i Ydre Nordhavn

Forud for udarbejdelsen af miljøkonsekvensrapporten er der gennemført en idefase i maj 2018. I denne fase blev der udsendt et ideoplæg. Med baggrund heri kunne borgere, myndigheder og andre interesserede kommentere det fremlagte projektforslag og melde emner ind til miljøkonsekvensrapporten. Der blev til myndighederne fremsendt 14 høringssvar, som gav væsentlige bidrag forud for udarbejdelsen af miljøkonsekvensrapporten.

Efter udarbejdelsen af miljøkonsekvensrapporten har der været foretaget en høring over miljøvurderingerne af projektet. Miljøstyrelsen har i høringsperioden fra den 27. maj til den 29. juli 2019 modtaget 8 høringssvar samt ét fra Sverige. Derudover har Miljøstyrelsen fået videresendt 4 høringssvar, som er indkommet hos Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen. Bygherrerne har desuden afholdt et offentligt møde den 25. juni 2019 på Oceankaj i Ydre Nordhavn. Miljøstyrelsen har på baggrund af de indkomne bemærkninger anmodet bygherrerne og deres rådgiver SWECO om supplerende oplysninger om projektet og projektets afledte miljøpåvirkninger. De supplerende oplysninger er modtaget i et notat, som er vedlagt som bilag 1, mens Miljøstyrelsens besvarelse af høringssvarene fremgår af bilag 2 til denne redegørelse.

Grænseoverskridende påvirkninger – ESPOO-høring

Miljøstyrelsen vurderer på baggrund af gennemgangen af miljøkonsekvensrapporten, at hverken containerterminalen, krydstogtterminal nr. 4 eller det samlede projekt giver anledning til væsentlige grænseoverskridende miljøpåvirkninger. Miljøstyrelsen har i overensstemmelse med ESPOO-konventionen foretaget en høring og inddraget Sverige som en del af miljøvurderingsprocessen.

Miljøstyrelsens begrundelser og overvejelser til grund for den forventede afgørelse

De planlægningsmæssige rammer for arealanvendelsen for containerterminalen og krydstogtterminal nr. 4 er vedtaget ved anlægslov. Københavns Kommune har oplyst, at projektet ikke kræver yderligere planlægning jf. planloven. Der er dermed taget stilling til de overordnede afvejninger af hensyn ved arealanvendelsen.

Miljøstyrelsen lægger i afgørelsen om miljøgodkendelsen af udflytningen af containerterminalen og §25-tilladelse særlig vægt på, at;

- plangrundlaget for containerterminal og krydstogtterminal nr. 4 er endeligt tilvejebragt ved tidspunktet for Miljøstyrelsens afgørelse,
- at Nordhavnstunnellen er under planlægning og forventes etableret i 2027 med henblik på aflastning af trafikken i og omkring Sundkrogsgade/Kalkbrænderihavnsgade,
- at bygherre ved etablering af containerterminal og krydstogtterminal nr. 4 oven på deponiet, tager hensyn til de foranstaltninger, der er tilvejebragt og drives på deponiet af hensyn til miljøet,
- at containerterminal og krydstogtterminal nr. 4 så vidt muligt afskærmes med terrænreguleringer og beplantning som beskrevet i anlægsloven, således at de visuelle påvirkninger fra Øresundskysten ved Tuborg Havn, Hellerup og Charlottenlund minimeres,
- at containerterminal og krydstogtterminal nr. 4 kan drives på stedet uden at påføre omgivelserne forurening, som er uforenelig med hensynet til omgivelsernes sårbarhed og kvalitet,
- at containerterminal og krydstogtterminal nr. 4 ikke medfører bidrag til koncentrationer, som derved overskrider EU's luftkvalitetskrav i områder med personophold,
- at containerterminal og krydstogtterminal nr. 4 kan overholde vejledende grænseværdier for støj,
- at risikoen for jord- og grundvandsforurening fra containerterminal og krydstogtterminal nr. 4 er begrænset,

- at containerterminal og krydstogtterminal nr. 4 kan gennemføres uden væsentlige påvirkninger af vandområder og natur i og omkring projektområdet,
- at CMP under planlægningen af containerterminalen har truffet de nødvendige foranstaltninger med henblik på at forebygge større uheld og begrænse effekterne for mennesker og miljø af sådanne uheld,
- at CMP for containerterminalen har beregnet individuel stedbunden risiko og samfundsmæssig risiko, der af risikomyndighederne vurderes at være acceptable,¹
- at der er indgået en udbygningsaftale mellem Københavns Kommune og By & Havn om etablering af en kanal mellem Kalkbrænderihavnen og Orientbassinet.²

Landstrøm på krydstogtterminal nr. 4

Krydstogtterminalen er omfattet af anlægslov, Lov nr. 1560 af 18. december 2018. Det fremgår af bemærkninger til betænkning af 22. november 2018 til loven at *”Ændringsforslaget indebærer, at transport-, bygnings- og boligministeren bemyndiges til at fastsætte nærmere regler for at sikre, at krydstogtterminalen, som etableres i erhvervshavnen, skal forberedes til at kunne levere landstrøm til skibe, som ligger ved kaj. I den nuværende krydstogtkaj er der nedlagt kabelrør, men der er ikke ført elkabler i rørene. Den samme forberedelse til levering af landstrøm forudsættes for den kommende krydstogtterminal med dette ændringsforslag.”*

I relation til anlægsloven og som en mulig afværgeforanstaltning er By & Havn og CMP i miljøvurderingsprocessen blevet anmodet om at redegøre for konsekvenser ved anvendelse af landstrøm på den nye krydstogtterminal nr. 4.

Ved at forsyne krydstogtskibene med landstrøm kan skibets hovedmotor slukkes, og derved opnås en betydelig reduktion af støj og luftformige emissioner.

Ved etablering af landstrøm på én terminal vurderer CMP, at der med den rette planlægning af anløb med skibe til alle 4 terminaler på Oceankaj og med en antagelse om, at 34 % af krydstogtskibene kan anvende landstrøm, vil kunne leveres landstrøm til 70 % af anløbene svarende til en tilslutningstid på 252 timer pr. år. Det betyder, at de luftformige emissioner fra krydstogtterminal 1-4 på Oceankaj kan reduceres med 14 %.

CMP vurderer på baggrund af de anvendte støjdata, at støjen fra det enkelte skib kan reduceres med 10-15 dB(A). Etablering af landstrøm ved krydstogtterminal nr. 4 vil dog kun have marginal effekt på den samlede støjbelastningen fra alle 4

¹ Det er en forudsætning for miljøgodkendelsen, at CMP kan opnå endelig risikoaccept fra risikomyndighederne (Miljøstyrelsen, Arbejdstilsynet, Hovedstadens Beredskab, Københavns Politi og Beredskabsstyrelsen)

² Bygherre har oplyst, at siden kanalen vil betyde, at robåde mv sejler gennem Orientbassinet, hvor der foregår trafik til den eksisterende containerterminal, vil det af sejladsikkerhedsmæssige årsager ikke være muligt at anlægge kanalen endeligt, før containerterminalen er flyttet.

terminaler. Støjbelastningen i beregningspunktet i byudviklingsområdet på Levantkaj reduceres med 0,2 dB(A).

Etableringen af landstrøm på krydstogtterminal nr. 4 alene vil isoleret set have beskedne positive effekter på det lokale miljø.

Krydstogtterminal nr. 4 vil anlægsmæssigt blive forberedt til etablering af landstrøm jf. anlægsloven. By & Havn har oplyst, at Københavns Kommune, CMP og By & Havn i øjeblikket samarbejder om at sikre bedre luftkvalitet for beboere og naboer til Københavns havn, og begrænse udledning fra krydstogtsskibe i de kvarterer, der ligger tæt på havnen. Det sker i første omgang ved projektering af et landstrømanlæg til krydstogtsskibe ved Oeankaj i Nordhavn med henblik på etablering i 2021. Miljøstyrelsen tager dette til efterretning.

CMP har oplyst, at beregninger viser at omkostningerne til etablering af et landstrømanlæg ved terminal 4 vil være i størrelsesordenen 93 - 108 mio. dkr.

Miljøstyrelsen vurderer på baggrund af miljøkonsekvensrapportens afsnit om kumulative påvirkninger, at såfremt CMP/By & Havn etablerer et anlæg til landstrøm, som kan betjene én krydstogtterminal på Ydre Nordhavn, vil der potentielt kunne opnås en største lokale positive miljøeffekt i de nærmeste omgivelser i form af nedbragte luft- og støjemissioner ved etablering af landstrøm på krydstogtterminal nr. 1.

Ved etablering af landstrøm på krydstogtterminal nr. 1 kan der opnås en reduktion i støjbidraget fra det enkelte skib med 10-15 dB(A). Det vil muligvis medføre, at den beregnede kumulative støj fra den nye containerterminal samt alle 4 krydstogtterminaler inklusiv skibsbidrag ikke vil overskride de vejledende støjgrænser om natten i beregningspunktet i byudviklingsområdet på Levantkaj.

Krydstogtterminal nr. 1 er ikke en del af projektet og dermed heller ikke omfattet af §25-tilladelse efter miljøvurderingsloven.

EU-direktivet Clean Power Transport varsler, at core ports fra udgangen af 2025 skal kunne levere LNG og landstrøm, såfremt det efterspørges af rederierne. Følgende fremgår af direktivet:

”Medlemsstaterne sørger for, at behovet for strømforsyning fra land til fartøjer til transport ad indre vandveje og søgående skibe i sø- og indlandshavne vurderes i deres nationale politikrammer. En sådan strømforsyning fra land til fartøjer installeres som en prioritet i TEN-T-hovednettets havne, og i andre havne, senest den 31. december 2025, medmindre der ikke er efterspørgsel, og omkostningerne ikke står i et rimeligt forhold til fordelene, herunder de miljømæssige fordele.”

Københavns Havn er en del af TEN-T hovednettet, og By & Havn og CMP skal således have etableret landstrøm i København senest den 31. december 2025 med mindre, at det kan dokumenteres, at der ikke er efterspørgsel på landstrøm, og omkostningerne ikke står i et rimeligt forhold til de miljømæssige fordele.

I den konkrete sag er EU´s luftkvalitetskrav overholdt i områder med personophold, og der er ikke nogen overskridelse af de vejledende grænseværdier for støj. Miljøstyrelsen vurderer på den baggrund, ud fra en samlet

proportionalitetsbetragtning, at der på nuværende tidspunkt ikke er det fornødne grundlag for at stille krav om etablering af landstrøm på containerterminalen og krydstogtterminal nr. 4. Miljøstyrelsen stiller således ikke i de aktuelle afgørelser vilkår om etablering af landstrøm.

Generelt vil etablering af landstrøm i København dog fortsat være et oplagt virkemiddel til at opnå de generelle mål om nedbringelse af luftforureningen i København – herunder til opfyldelse af målene om miljøvenlig energiforsyning til krydstogtskibe i Nordhavn i Københavns Kommunes klimaplan ”KBH 2025 klimaplan”.

Et udtalt ønske om landstrøm er anført i mange af høringssvarene, der er modtaget i løbet af processen. Det er Miljøstyrelsens forventning, at der etableres landstrøm til krydstogtskibe i Københavns Havn i løbet af få år.

Miljøhensynet i afgørelsen

Der er i miljøkonsekvensrapporten redegjort for tænkelige miljøpåvirkninger ved flytning af containerterminalen og etablering af en ny krydstogtterminal nr. 4, og der er lavet udførlige undersøgelser, luftemissions- og støjberegninger til grund for afgørelsen. Miljøpåvirkningerne er vurderet enkeltvist og samlet i rapporten, og Miljøstyrelsen vurderer, at der ikke er konstateret miljøpåvirkninger fra projektet af en karakter, der betyder, at projektet ikke kan tillades.

En udvidelse med én ny krydstogtterminal og forventede flere krydstogtskibe vil i sagens natur medføre forøgede påvirkninger af omgivelserne. Krydstogtskibe udgør en betydelig kilde til luftforurening i København³, men beregninger har vist, at udledningen fra krydstogtskibe fra terminal 1-4 ikke medfører bidrag til koncentrationer, som derved overskrider EU's luftkvalitetskrav i områder med personophold.

Påvirkninger - både støj- og luftemissioner – vil dog blive reduceret på det tidspunkt, hvor CMP og By & Havn etablerer landstrøm på Océankaj.

Flytningen af containerterminalen forventes overordnet at have en positiv effekt i forhold til nabogener fra terminaldriften. For en del naboer – særligt i Århusgadekvarteret, Sundkaj og Orientkaj – forventes flytningen af containerterminalen således at betyde forbedrede miljøforhold, da terminalen flyttes væk fra tættere bebyggelse og miljøfølsom arealanvendelse.

Miljøstyrelsen fører løbende tilsyn med, at kravene til virksomhedens drift i miljøgodkendelsen af containerterminalen og i §25-tilladelsen til krydstogtterminalen efterleves.

Der vil i en periode fortsat være tidspunkter med trængsel og svær fremkommelighed i trafikken i området omkring Sundkrogsgade/Kalkbrænderihavnsvej, indtil metro og Nordhavnstunnelen, som forventes etableret i 2027, kommer til at aflaste en del af trafikken i Nordhavnen.

³ De samlede emissioner af NO_x og små partikler (PM_{2,5}) fra krydstogtskibe i Københavns Havn udgør en betydelig andel af den samlede emission fra alle kilder i København. For NO_x er andelen ca. 17 % og for små partikler ca. 6 %.

Konklusion

Miljøhensynet er integreret i afgørelsen i form af vilkår stillet i miljøgodkendelse og projektforsudsætningerne for §25-tilladelsen. Miljøstyrelsen vurderer på baggrund af den gennemførte miljøvurdering, den offentlige høring, samt med de stillede vilkår i udkast til miljøgodkendelse, at der kan træffes afgørelser, der hhv. muliggør en udflytning af containerterminalen og etablering af en ny krydstogtterminal nr. 4.

Bilag

Bilag 1, SWECO/CMP: Supplerende oplysninger, 2. september 2019

Bilag 2, Miljøstyrelsens besvarelse af høringsvar (høringsnotatet)

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
TBST	9	Søfartsstyrelsen
	10	Fiskeristyrelsen
	11	Dansk Industri
	12	Vikingskibsmuseet
Espoo		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. høringssvar 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. høringssvar 1, 3, 4, 5, 7, 8)

På baggrund af høringssvarene 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 Trafik-analyse 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 krydstogtterminalen 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. høringssvar 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. høringssvar 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/ (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 udfor 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 høringssvar 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. høringssvar 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 udsigtspunkter. 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. høringssvar 2, 3, 5, 7, 8)

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

Flere høringssvar fra høringsprocessen 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_x, SO_x og partikler lokalt, og der vil også være en positiv indvirkning på klimaeffekten samt støjemissionen¹. 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 kravspecifikationer 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

¹ 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 (NO₂, PM_{2.5} 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 CO₂
- Beregning af bidraget til koncentrationen af NO₂ i omgivelserne for projektets forskellige grupper af kilder og for den samlede påvirkning.

Beregningen af de samlede årlige udledte mængder af luftforurenende stoffer og CO₂ viste, at projektforslaget i forhold til nuværende situation medfører et fald i udledningen af CO på ca. 30 %, en stigning i NO_x på 4,5 %, en stigning for partikler på 8,1 % og en stigning i udledning af klimagassen CO₂ 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/m³ rækker ud til maksimalt ca. 1.500 m fra beregningspunktets 0-punkt. Værdien inkluderer en skønnet baggrundsværdi på 40 µg/m³. (Der er her ikke anvendt værdien for den målte bybaggrundsværdi for den 19. højeste time på 84 µg/m³, 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/m³ i den viste afstand fra projektet. For områder uden for denne kurve er projektets bidrag mindre end 20 µg/m³.

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 NO₂. Årsagen hertil er, at de indledende beregninger viste, at det var NO₂, 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 PM_{2,5}. 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 ** forureningsbidrag µg/m ³	Bybaggrunds-niveau i København* (Målestation) µg/m ³	Modelberegning Strandvænget og Indre By) ***	EU luftkvalitetsgrænseværdi µg/m ³
NO ₂	19. højeste time-middelværdi	13-17	84	NA	200
NO ₂	Årsmiddelværdi	0,25-0,35	16	15 – 25	40
PM ₁₀	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 NO₂ for Strandvænget og Indre By ligger på 15 – 25 µg/m³. Tilsvarende årsmiddelværdier for PM₁₀ ligger på 13 – 16 µg/m³. 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 høringssvaret 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 høringssvaret 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 høringssvar 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 CO₂ 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 (CO₂ neutral hovedstad)
- Handlungsplan 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 NO₂ fra ca. 29 µg/m³ i 2016 til 15 µg/m³ i 2030 (basisscenarie). Tilsvarende for PM10 falder den gennemsnitlige gadekoncentration fra 21 µg/m³ i 2016 til 18 µg/m³ 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. høringssvar 5, 7)

Flere høringssvar anfører problematikken omkring udledning af klimagasser. Der er i rapporten redegjort for udledningen af CO₂, men høringssvarene 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 CO₂-udledningen i Københavns Kommune.

Der er i høringssvarene 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 CO₂ 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 CO₂ bidrag fra byggeriet af 11.000 m² kontorbygning ca. 5.080 tons. Projektet giver således ikke anledning til en CO₂ 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 CO₂ 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. høringssvar 3, 4, 7)

Flere høringssvar 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 placeringsmulighederne 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 placeringsmuligheder for containerterminal kan ses på By & Havns hjemmeside (<https://byoghavn.dk/wp-content/uploads/pdf/rapport-screening-containerterminal.pdf>).

2.11. Kanal (jf. høringssvar 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 eksisterende 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. høringssvar 5)

Indre By Lokaludvalg ønsker i høringssvaret 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 krydstogtskæster.

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 Oeankaj. 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. høringssvar 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. høringssvar 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. høringssvar 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.

Virksomheder
Ref. SURHE/KABJE
Den 11. oktober 2019**Bilag 2 Miljøstyrelsens høringsnotat fra den offentlige høring
fra 27. maj 2019 til den 29. juli 2019**

Miljøstyrelsen har gennemført en høringsperiode fra den 27. maj til den 29. juli 2019 over miljøkonsekvensrapport for container- og ny krydstogtterminal nr. 4 i Ydre Nordhavn. I høringsperioden har Miljøstyrelsen modtaget 8 høringssvar samt ét fra Sverige. Derudover har Miljøstyrelsen fået videresendt 4 høringssvar, som er indkommet hos Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen. Bygherrerne har desuden afholdt et offentligt møde den 25. juni 2019 på Oceankaj i ydre Nordhavn. Miljøstyrelsen skal forud for sagens endelige afgørelser gennemgå og behandle de høringssvar, der er indkommet i offentlighedsfasen.

Miljøstyrelsen har på baggrund af de indkomne bemærkninger anmodet bygherrerne og deres rådgiver SWECO om supplerende oplysninger om projektet og projektets afledte miljøpåvirkninger. De supplerende oplysninger er modtaget i et notat, som fremgår som bilag 1 til den sammenfattende redegørelse. Notatet omtales i dette høringsnotat som bilag 1.

Oversigt over høringssvarene, som Miljøstyrelsen har modtaget:

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
Espoo		Sveriges svar til Danmark
		Trafikverket
		Länsstyrelsen Skåne
		Sveriges geologiska undersökning
		Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut
		Remissbrev i Sverige

Besvarelsen af høringssvarene fremgår tematisk, således at de enkelte miljøemner behandles for sig med henvisning til det eller de høringssvar, hvori emnet er rejst.

Landstrømanlæg – krydstogtterminal og containerterminal

Anført i høringssvar nr. 2, 3, 5, 7, 8

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

Bygherre er blevet anmodet om at forholde sig mulighederne for at etablere landstrøm på krydstogtterminalen og container terminalen. Bygherres svar fremgår i sin helhed af afsnit 2.6 i bilag 1.

Miljøstyrelsens vurdering:

Krydstogtterminalen er omfattet af anlægslov, Lov nr. 1560 af 18. december 2018. Det fremgår af bemærkninger til betænkning af 22. november 2018 til loven at

”Ændringsforslaget indebærer, at transport-, bygnings- og boligministeren bemyndiges til at fastsætte nærmere regler for at sikre, at krydstogtterminalen, som etableres i erhvervshavnen, skal forberedes til at kunne levere landstrøm til skibe, som ligger ved kaj. I den nuværende krydstogtkaj er der nedlagt kabelrør, men der er ikke ført elkabler i rørene. Den samme forberedelse til levering af landstrøm forudsættes for den kommende krydstogtterminal med dette ændringsforslag.”

I relation til anlægsloven og som en mulig afværgeforanstaltning er By & Havn og CMP i miljøvurderingsprocessen blevet anmodet om at redegøre for konsekvenser ved anvendelse af landstrøm på den nye krydstogtterminal nr. 4.

Ved at forsyne krydstogtskibene med landstrøm kan skibets hovedmotor slukkes, og derved opnås en betydelig reduktion af støj og luftformige emissioner.

Ved etablering af landstrøm på én terminal vurderer CMP, at der med den rette planlægning af anløb med skibe til alle 4 terminaler på Oceankaj og med en antagelse om, at 34 % af krydstogtskibene kan anvende landstrøm, vil kunne leveres landstrøm til 70 % af anløbene svarende til en tilslutningstid på 252 timer pr. år. Det betyder, at de luftformige emissioner fra krydstogtterminal 1-4 på Oceankaj kan reduceres med 14 %.

CMP vurderer på baggrund af de anvendte støjdata, at støjen fra det enkelte skib kan reduceres med 10-15 dB(A). Etablering af landstrøm ved krydstogtterminal nr. 4 vil dog kun have marginal effekt på den samlede støjbelastningen fra alle 4 terminaler. Støjbelastningen i beregningspunktet i byudviklingsområdet på Levantkaj reduceres med 0,2 dB(A).

Etableringen af landstrøm på krydstogtterminal nr. 4 alene vil isoleret set have beskedne positive effekter på det lokale miljø.

Krydstogtterminal nr. 4 vil anlægsmæssigt blive forberedt til etablering af landstrøm jf. anlægsloven. By & Havn har oplyst, at Københavns Kommune, CMP og By & Havn i øjeblikket samarbejder om at sikre bedre luftkvalitet for beboere og naboer til Københavns havn, og begrænse udledning fra krydstogtsskibe i de kvarterer, der ligger tæt på havnen. Det sker i første omgang ved projektering af et landstrømanlæg til krydstogtsskibe ved Oceankaj i Nordhavn med henblik på etablering i 2021. Miljøstyrelsen tager dette til efterretning.

CMP har oplyst, at beregninger viser at omkostningerne til etablering af et landstrømanlæg ved terminal 4 vil være i størrelsesordenen 93 - 108 mio. dkr.

Miljøstyrelsen vurderer på baggrund af miljøkonsekvensrapportens afsnit om kumulative påvirkninger, at såfremt CMP/By & Havn etablerer et anlæg til landstrøm, som kan betjene én krydstogtterminal på Ydre Nordhavn, vil der potentielt kunne opnås en største lokale positive miljøeffekt i de nærmeste omgivelser i form af nedbragte luft- og støjemissioner ved etablering af landstrøm på krydstogtterminal nr. 1.

Ved etablering af landstrøm på krydstogtterminal nr. 1 kan der opnås en reduktion i støjbidraget fra det enkelte skib med 10-15 dB(A). Det vil muligvis medføre, at den beregnede kumulative støj fra den nye containerterminal samt alle 4 krydstogtterminaler inklusiv skibsbidrag ikke vil overskride de vejledende støjgrænser om natten i beregningspunktet i byudviklingsområdet på Levantkaj. Krydstogtterminal nr. 1 er ikke en del af projektet og dermed heller ikke omfattet af denne §25-tilladelse efter miljøvurderingsloven.

EU-direktivet Clean Power Transport varsler, at core ports fra udgangen af 2025 skal kunne levere LNG og landstrøm, såfremt det efterspørges af rederierne. Følgende fremgår af direktivet: "Medlemsstaterne sørger for, at behovet for strømforsyning fra land til fartøjer til transport ad indre vandveje og søgående skibe i sø- og indlandshavne vurderes i deres nationale politikrammer. En sådan strømforsyning fra land til fartøjer installeres som en prioritet i TEN-T-hovednettets havne, og i andre havne, senest den 31. december 2025, medmindre der ikke er efterspørgsel, og omkostningerne ikke står i et rimeligt forhold til fordelene, herunder de miljømæssige fordele."

Københavns Havn er en del af TEN-T hovednettet, og By & Havn og CMP skal således have etableret landstrøm i København senest den 31. december 2025 med mindre, at det kan dokumenteres, at der ikke er efterspørgsel på landstrøm og omkostningerne ikke står i et rimeligt forhold til de miljømæssige fordele.

I den konkrete sag er EU's luftkvalitetskrav overholdt i områder med personophold, og der er ikke nogen overskridelse af de vejledende grænseværdier for støj. Miljøstyrelsen vurderer på den baggrund, ud fra en samlet proportionalitetsbetragtning, at der på nuværende tidspunkt ikke er det fornødne grundlag for at stille krav om etablering af landstrøm på containerterminalen og krydstogtterminal nr. 4. Miljøstyrelsen stiller således ikke i de aktuelle afgørelser vilkår om etablering af landstrøm.

Generelt vil etablering af landstrøm i København dog fortsat være et oplagt virkemiddel til at opnå de generelle mål om nedbringelse af luftforureningen i København – herunder til opfyldelse af målene om miljøvenlig energiforsyning til krydstogtskibe i Nordhavn i Københavns Kommunes klimaplan "KBH 2025 klimaplan".

Et udtalt ønske om landstrøm er anført i mange af høringssvarene, der er modtaget i løbet af processen. Det er Miljøstyrelsens forventning, at der etableres landstrøm til krydstogtskibe i Københavns Havn i løbet af få år.

For så vidt angår ønsket om etablering af landstrøm til containerskibe, tager Miljøstyrelsens bygherres vurdering om, at et landstrømanlæg til containerskibe ikke vil blive benyttet ved idriftsættelsen af den udflyttede containerterminal, til efterretning. Det er således i dag ikke et reelt alternativ, der kan indpasses i terminalens drift.

Luftforurening

Anført i høringssvar nr. 3, 5, 7

Flere høringssvar problematiserer luftforureningen i København herunder fra terminalaktiviteterne – både de nye terminaler og trafikken generelt.

Høringssvarene fra beboere på Strandvænget og Indre By Lokaludvalg efterlyser en konkret vurdering af luftforureningen fra projektet i området ved Strandvænget og i Indre By. Bygherre er blevet anmodet om at vurdere projekts bidrag til luftforureningen på de konkrete lokaliteter. Bygherres svar fremgår i sin helhed af afsnit 2.8 i bilag 1.

Miljøstyrelsens vurdering:

Projektet medfører en årlig stigning i udledningen af NO_x, partikler og CO₂ med 3-8 % i forhold til den eksisterende situation.

På baggrund af projektdesign (udskiftning fra shuttle carriers til el-drevne kraner på containerterminalen) samt løbende forbedringer og udskiftning til maskinel drevet af el vurderer bygherre, at projektet på sigt ikke vil medføre en øget udledning af luftforurenende stoffer og CO₂ i forhold til de eksisterende forhold. Da de nuværende aktiviteter på containerterminalen flyttes ud fra Levantkaj i Indre Nordhavn er der generelt tale om, at kilderne her fra fjernes eller flyttes længere væk fra bymæssig bebyggelse. Det vil betyde en mindre forurening for de beboere, der i forvejen er mest berørt af aktiviteterne på containerterminalen syd for Levantkaj.

Miljøstyrelsen vurderer generelt, at det samlede projekt giver anledning til en lille påvirkning af de luftforureningsmæssige forhold i nærområdet. Bidraget fra terminalerne til de nærmeste byudviklingsområder vurderes at være beskedent og medfører ikke bidrag, hvorved koncentrationer overstiger EU's luftkvalitetskrav for NO₂ i områder med personophold eller områder med planlagt bebyggelse. Miljøstyrelsen finder således på baggrund af miljøvurderingen ikke det fornødne grundlag til at stille krav om emissionsreducerende foranstaltninger.

Der er i miljøkonsekvensrapporten ikke foretaget beregning for andre stoffer end NO₂, da de indledende beregninger viste, at NO₂ er 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.

De samlede emissioner af NO_x og små partikler (PM_{2,5}) fra krydstogtskibe i Københavns Havn udgør en betydelig andel af den samlede emission fra alle kilder i København. For NO_x er andelen ca. 17 % og for små partikler ca. 6 %¹. Hovedparten af luftforureningen sker ved kaj, mens luftforureningen under manøvrering udgør en mindre del.²

Miljøstyrelsen forventer, at der inden for en kort årrække etableres landsstrøm til krydstogtskibe i Københavns Havn, hvorved der kan opnås en reduktion i udledningen af forurenende stoffer. Det fremgår af miljøkonsekvensrapporten, at landstrøm beregningsmæssigt i den nuværende situation vil medføre en reduktion i emissionerne på ca. 14 %, da kun er en mindre andel af skibene kan modtage strøm fra land. Effekten vil øges på sigt, når flere skibe med stik til landstrøm anløber København.

¹ Kortlægning af luftforurening fra krydstogtskibe. Videnskabelig rapport fra DCE nr. 316 2019

² Kortlægning af luftforurening fra krydstogtskibe. Videnskabelig rapport fra DCE nr. 316 2019

-
Der er i høringssvarene efterspurgt en vurdering af luftforureningen fra projektet ved Strandvænget og i Indre By. Afstanden fra projektområdets beregningspunkt til de pågældende områder er ca. 1.800-5.000 m. Modelberegninger viser, at årsmiddelværdierne for NO₂ for Strandvænget og Indre By ligger på 15 – 25 µg/m³. Tilsvarende årsmiddelværdier for PM₁₀ ligger på 13 – 16 µg/m³. Det beregnede bidrag fra projektet udgør ca. 0-2% heraf. Projektets bidrag til luftforureningen på de pågældende lokaliteter er således af et beskedent omfang.

-
Der sker i øjeblikket en løbende positiv udvikling af luftkvaliteten i Danmark³. Den positive udvikling har sin baggrund i omfattende forureningsbegrænsning 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.

Bygherre har over for Miljøstyrelsen oplyst, at Københavns Kommune har 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 (CO₂ neutral hovedstad)
- Handlingsplan for Grøn mobilitet
- Cykelstrategi

Af DCE-rapporten "Udvikling af luftkvaliteten for 2030 i relation til nationalt program for reduktion af luftforurening" fremgår det, at der for København forventes et fald i den gennemsnitlige gadekoncentration (regnet for 98 gader i København) for NO₂ fra ca. 29 µg/m³ i 2016 til 15 µg/m³ i 2030 (basisscenarie). Tilsvarende for PM₁₀ falder den gennemsnitlige gadekoncentration fra 21 µg/m³ i 2016 til 18 µg/m³ i 2030. Det er bygherres vurdering, at det 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.

Klimatiske forhold

Anført i høringssvar nr. 5, 7

Flere høringssvar anfører problematikken omkring udledning af klimagasser. Bygherre har redegjort for udledningen af CO₂.

Miljøstyrelsens vurdering:

Bygherre har oplyst at CO₂-udledningen i anlægsfasen er på ca. 13.000 tons. Til sammenligning er det beregnede CO₂ bidrag fra byggeriet af 11.000 m² kontorbygning ca. 5.080 tons.

Den årlige udledning af CO₂ fra container- og krydstogsterminalen er for projektet i driftsfasen beregnet til ca. 28.420 tons svarende til den udledning, som ca. 4.785 danske personer gennemsnitligt årligt giver anledning til.⁴ Der er for projektet beregnet en stigning af den årlige udledning af CO₂ på 2,5 % i forhold til den eksisterende situation.

³ Kilde: DCE, Nationalt Center for Miljø og Energi

⁴ Baseret på et CO₂ udslip på 5,94 ton pr. indbygger i 2014. Kilde: Globalis.

Miljøstyrelsen tager den beregnede udledning af CO₂ til efterretning.

Bygherrer oplyser, at det samtidig kan forventes, at anvendelsen af nyt fremtidigt og mere energieffektivt materiel vil betyde en relativ reduktion i udledningen af drivhusgasser i forhold til aktivitetsniveauet. Bygherre vurderer på den baggrund at projektet vil være klimamæssigt neutralt.

Trafikale forhold

Anført i høringssvar nr. 1, 3, 4, 5, 7, 8

Flere høringssvarene problematiserer trafikafviklingen i Nordhavnen. Bygherre er på baggrund af høringssvarene blevet bedt om at præcisere trafikbelastningen og afviklingen af trafikken fra projektet i spidsbelastningsperioder, særligt i krydset Sundkrogsgade/Kalkbrænderihavns-gade. Desuden spørges der til konsekvenserne for trafikken i Indre By ved projektet. Bygherres svar fremgår i sin helhed af afsnit 2.2 i bilag 1.

Miljøstyrelsens vurdering:

Projektet vil medføre mere trafik i Nordhavnen. I anlægsfasen vil der være trafik til og fra den eksisterende containerterminal og de tre eksisterende krydstogtterminaler. Samtidig vil der fortsat være trafik med jordtransporter til opfyldning af KMC Nordhavnsdepotet og dertil anlægsarbejderne for de nye terminaler forventeligt frem til og med 2020. Trafikken fra projektet vil udgøre en lille del af trafikken i de områder af Nordhavnen, som i forvejen er belastet, men vil ikke desto mindre bidrage til den samlede belastning og trængsel i området. De korrigerede trafiktal for hhv. containerterminalen og krydstogtterminalerne viser, 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.

Bygherre oplyser, at 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.

CMP undersøger mulighederne for at understøtte andre transportformer, herunder ad vandvejen, med cykeltaxier og potentialet ved bedre kobling til den offentlige transport, når metroen forventes åbnet i Nordhavnen i 2020.

Miljøstyrelsen vurderer, at der i en periode fortsat vil være tidspunkter med trængsel og svær fremkommelighed i trafikken i området omkring Sundkrogsgade/Kalkbrænderihavns-gade indtil metro og Nordhavnstunnellen, som forventes etableret i 2027, kommer til at aflaste en del af trafikken i Nordhavnen.

Bygherre vurderer, at 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. Flytningen af containerterminalen vil ikke medføre en ændret trafikbelastning af Indre By. Miljøstyrelsen tager vurderingen af trafikken i Indre By til efterretning.

Overfladevand

Anført i høringssvar nr. 1

Københavns Kommune har stillet spørgsmål til reguleringen af afstrømningen af overfladevand fra terminalerne og BAT i relation hertil.

Miljøstyrelsens vurdering:

Miljøstyrelsen vurderer på baggrund af den oplyste drift af arealet og indretningskravene med olieudskillere, sandfang og bassiner, at udledningens sammensætning er sammenlignelig med almindeligt belastet separat regnvandsudledning, jf. §1 stk.2, pkt. 1. i bekendtgørelse nr. 1433 af 21/11/2017. Vurderingen er blandt andet baseret på;

1. at der er tale om tagarealer, parkeringspladser, og transportveje
2. at der fastsættes sikkerhedsforanstaltninger således spild eller brandslukningsvand vil blive opsamlet
3. at den interne håndtering af containere foregår med eldrevne/ batteridrevne kraner.

Det fremgår af København Kommunes spildevandsplan, at den bedste metode til håndtering af almindeligt belastet regnvand er nedsivning. Da anlægget er etableret oven på et deponi er denne løsning ikke mulig. I stedet vurderer MST, at de indretnings- og funktionskrav, som er stillet i godkendelsen er tilstrækkelige og dækkende til at sikre en miljømæssig forsvarlig håndtering af det almindelig belastede overfladevand.

Almindelig belastet overfladevand er belastet fra diffuse kilder, dvs. flere forskellige og spredte kilder f.eks. deposition. Disse er ikke omfattet af bekendtgørelsens regulering. Belastningen fra diffuse kilder skal derimod håndteres i relation til vandområdeplanerne. Da spildevandet anses som værende almindelig belastet overfladevand vurderes der ikke på en evt. merudledning af kvælstof, da dette skal reguleres på anden vis i relation til vandområdeplanerne.

At udledninger af forurenende stoffer fra almindeligt belastede separate regnvandssystemer ikke er omfattet af bekendtgørelsen, er ikke ensbetydende med, at udledningerne ikke skal reguleres. Reguleringen vil typisk bestå i funktionskrav til udformning af afløb fra regnvandssystemer baseret på bedste tilgængelige teknik og anvendelse af bedste miljømæssige praksis med henblik på bl.a. at nedbringe den hydrauliske belastning af vandområder mest muligt og på at nedbringe udledning af suspenderet og organisk stof til vandområdet.

Kommunen anfører, at etablering af våde regnvandsbassiner til håndtering af overfladevand er BAT. I klagenævnsafgørelserne, som der bl.a. er henvist til i spildevandsvejledningen til bekendtgørelse om spildevandstilladelser m.v. efter miljøbeskyttelseslovens kapitel 3 og 4, anser klagenævnet det som BAT, at påkrævede regnvandsbassiner etableres og dimensioneres som våde regnvandsbassiner. Dvs. hvis det er påkrævet, at der skal være et regnvandsbassin, så er det BAT, at det etableres som et vådt regnvandsbassin. Miljøstyrelsen har ikke kunne finde hjemmel til at påkræve etablering af et regnvandsbassin, da det modtagende vandområde vurderes ikke at blive hydraulisk belastet af det udledte overfladevand. Miljøstyrelsen har tilgået København Kommunes spildevandsplan for at se, om kommunen i spildevandsplanen kræver, at al overfladevand skal udledes via et vådt regnvandsbassin. Dette var ikke tilfældet, hvormed Miljøstyrelsen, virksomheder ikke har fundet hjemmel til at kræve etablering af et regnvandsbassin og dermed ej heller hjemmel til at kræve, at det skal være et vådt regnvandsbassin.

Miljøstyrelsen er i øvrigt ikke bekendt med at afstrømning af overfladevand fra den nuværende containerterminal eller krydstogtterminaler af Københavns Kommune skulle være reguleret anderledes end almindeligt belastet overfladevand.

Kommunens høringssvar har ikke givet anledning til ændringer i Miljøstyrelsens miljøgodkendelse af containerterminalen eller § 25-tilladelsen til den nye krydstogtterminal.

Landskabelige forhold

Anført i høringssvar nr. 2

Gentofte Kommune anfører, at det er vigtigt at de påtænkte afskærmende foranstaltninger til at nedbringe den visuelle påvirkning etableres. Bygherre er blevet anmodet om at redegøre for tidsplanen for etablering af afskærmning (terrænregulering, beplantning mv) vest for container- og krydstogtterminal.

Bygherre oplyser, at etablering af det bakkede rekreative landskab (terrænregulering) er påbegyndt, og at By & Havn I/S sikrer, at arealet vil blive beplantet således, at det fremtræder grønt og indbydende. At der sker beplantning med 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. Bygherres svar fremgår i sin helhed af afsnit 2.5 i bilag 1.

Rekreative forhold

Anført i høringssvar nr. 2, 6, 7

Badning

Gentofte Kommune ønsker at uddybningen foregår uden for badesæsonen. Bygherre har oplyst, at 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.

Miljøstyrelsens vurdering (badning):

Bygherre planlægger projektet i overensstemmelse med ønsket om at uddybning foregår uden for badesæsonen.

Sejlads og roning

Kredsbestyrelsen for roklubber m.fl. 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 har oplyst, at der i 2010 er indgået udbygningsaftale mellem Københavns Kommune og By & Havn om etablering af en kanal mellem Kalkbrænderihavnen og Orientbassinet. Kanalen vil indebære, at ro-både 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 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 sejladssikkerhedsmæssige årsager ikke være muligt at fremskynde anlæg af kanalen.

Miljøstyrelsens vurdering (sejlads og roning):

Etableringen af kanalen mellem Kalkbrænderihavnen og Orientbassinet er ikke en del af det anmeldte projekt, som Miljøstyrelsen myndighedsbehandler, men Miljøstyrelsen forudsætter at CMP/By & Havn etablerer kanalen i overensstemmelse med udbygningsaftalen umiddelbart efter at

containerterminalen er flyttet væk fra Levantkaj, og Orientbassinet dermed bliver bedre egnet til lystsejlad.

Lystfiskeri

Muligheden for lystfiskeri på Nordhavnen påpeges i et høringssvar.

Bygherre har oplyst, at 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 eksisterende krydstogtterminaler. Områderne er vist på figur i miljøkonsekvensrapporten.

Miljøstyrelsens vurdering (lystfiskeri):

Miljøstyrelsen vurderer, at der ikke vil være væsentlige ændrede muligheder for lystfiskeri i Københavns Havn herunder i Nordhavnen, som en konsekvens af projektet.

Maritime nyttehaver

Bygherre har oplyst, at det af hjemmesiden www.havhøst.dk/landet-rundt/ (tidligere den selvejende institution Maritime Nyttehaver) fremgår, at Foreningen Maritime Nyttehaver KBH er stiftet og arbejder på at etablere en dyrkningsenhed ved Middelgrundsfortet. Uddybningen af havbunden udfor den ny container- og krydstogtterminal vurderes på baggrund af de gennemførte sedimentspredningsberegninger ikke at påvirke nærområdet omkring Middelgrundsfortet.

Alternative placeringer

Anført i høringssvar nr. 4, 7

Flere høringssvar omhandler alternativer til projektet, herunder alternative lokaliteter og jernbanebetjening. Bygherre er blevet anmodet om at oplyse om tidligere undersøgelser af en ny lokalisering af containerterminalen. Bygherres svar fremgår i sin helhed af afsnit 2.10 i bilag 1.

Miljøstyrelsens vurdering:

Miljøstyrelsen har vurderet projektet ud fra forudsætningen om, at de planlægningsmæssige rammer for arealanvendelsen for krydstogtterminal nr. 4 er vedtaget ved anlægslov i folketinget. som fastlægger arealanvendelsen til rekreative formål og havneformål. Videre planlægning i området skal ske i overensstemmelse hermed. Københavns Kommune har oplyst, at projektet ikke kræver yderligere planlægning jf. planloven.

Alternative placeringer af containerterminalen er tidligere undersøgt i 2009, men efterfølgende fravalgt. Analysen viste, at der i Ydre Nordhavn har 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 af forhold, der indgik i analyserne.