

# Indkaldelse af idéer og forslag til afgrænsning af

Miljøkonsekvensrapport for container-  
og krydstogtterminal i Ydre Nordhavn,  
København







Titel: Ideer og forslag til afgrænsning af miljøkonsekvensrapport for container – og krydstogtterminal i Ydre Nordhavn, København

Udgiver: Miljøstyrelsen og Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen  
Foto By & Havn, Ole Malling forside: Ydre Nordhavn  
maj 2017  
År: 2018

# Hvad er en miljøkonsekvensrapport?

Projekter, der må antages at kunne påvirke miljøet væsentligt kan kun realiseres på baggrund af en omfattende vurdering af konsekvenserne for miljøet. Vurderingen skal påvise, beskrive og vurdere projektets væsentlige direkte og indirekte virkning på:

- Befolkningen og menneskers sundhed
- Den biologiske mangfoldighed, med særlig vægt på arter og naturtyper der er beskyttede
- Jordarealer, jordbund, vand, luft og klima
- Materielle goder, kulturarv og landskab samt
- Samspillet mellem disse faktorer

Miljøvurderingen bygger på en miljøkonsekvensrapport, som bygherre skal fremlægge<sup>1</sup>. Inden miljøkonsekvensrapporten bliver udarbejdet, indkaldes ideer og forslag til miljøkonsekvensrapportens indhold. Formålet er, at borgere, virksomheder og andre interessenter, der kan blive berørt af projektet, får mulighed for at stille spørgsmål og komme med input til miljøkonsekvensrapports indhold.

Det kan f.eks. være idéer til, hvilke miljøpåvirkninger der skal tillægges særlig vægt i vurderingen og forslag om alternativer til projektet eller dets placering.

Miljøkonsekvensrapporten skal give en samlet beskrivelse af projektet og dets miljøkonsekvenser, som kan give grundlag for såvel en offentlig debat som myndighedernes endelige beslutning om, hvorvidt der kan gives tilladelse til projektet.

For nærværende projekt er Miljøstyrelsen myndighed for de aktiviteter, der foregår på land, mens Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen er myndighed for aktiviteter på havet.

Myndighederne gennemgår miljøkonsekvensrapporten. Rapporten vil, sammen med ansøgningen, eventuelle supplerende oplysninger fra bygherre og udkast til tilladelser, blive offentligt fremlagt i 8 uger. Her bliver der igen mulighed for at sende bemærkninger til Miljøstyrelsen, der samler alle høringssvar på vegne af begge styrelser. På baggrund af de indkomne bemærkninger og konklusionerne af miljøvurderingen, vil Miljøstyrelsen og Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen afgøre om der kan udstedes tilladelser og miljøgodkendelse til det ansøgte projekt.

---

<sup>1</sup> Gælder for projekter omfattet af omfattet af § 15 i miljøvurderingsloven med tilhørende bekendtgørelse. Miljøministeriets lovbekendtgørelse nr. 448 af 10. maj 2017 om miljøvurdering af planer og programmer og af konkrete projekter (VVM) og bekendtgørelse nr. 1470 af 12. december 2017 om samordning af miljøvurderinger og digital selvbetjening m.v. for planer, programmer og konkrete projekter omfattet af lov om miljøvurdering af planer og programmer og af konkrete projekter (VVM). Den del af projektet der ligger på havet er omfattet af Transport- Bygnings- og Boligministeriets Bekendtgørelse 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. BEK nr. 450 af 08/05/2017.

# Indhold

<b>1.</b>	<b>Container- og krydstogtterminal i Ydre Nordhavn</b>	<b>7</b>
1.1	Indledning og baggrund for projektet	7
1.2	Hvad går projektet ud på	7
1.3	Placering og planforhold	10
1.4	Tidsplan	11
<b>2.</b>	<b>Projektets miljøpåvirkninger</b>	<b>12</b>
2.1	Påvirkning af naboer – støj og trafik	12
2.2	Påvirkning af naboer – luft, lys og risiko	12
2.3	Påvirkning af jord og grundvand	13
2.4	Påvirkning af landskab og omgivelser	13
2.5	Påvirkning af Natura 2000-områder og natur	13
2.6	Påvirkning af havbund og vandkvalitet samt spredning af sediment	14
2.7	Påvirkning af marin flora og fauna	15
2.8	Påvirkning af sejladsikkerhed	15
2.9	Påvirkning af marin arkæologi	16
<b>3.</b>	<b>Alternativer</b>	<b>17</b>
<b>4.</b>	<b>Sådan får du indflydelse</b>	<b>18</b>
4.1	Hvordan giver du din mening til kende?	18
4.2	Den videre proces	18

# 1. Container- og krydstogtterminal i Ydre Nordhavn

## 1.1 Indledning og baggrund for projektet

Der pågår en opfyldning af Københavns Nordhavn, som er miljøvurderet (VVM) i 2009. Området har et areal på ca. 100 hektar. Opfyldningen forventes at være afsluttet ultimo 2020. Opfyldningen sker ved at anvende overskudsmaterialer – jord fra store bygge- og anlægsprojekter i København.

Det projekt, der nu skal miljøvurderes, handler om, hvordan en mindre del på ca. 30 hektar af det 100 hektar store areal skal anvendes.

Det ansøgte projekt er et led i byudviklingen af Københavns Nordhavn, hvor By & Havn og Copenhagen Malmö Port (CMP) står for projektet, der omfatter dels en udflytning af den eksisterende containerterminal fra Levantkaj i Københavns Nordhavn til en ny placering i Ydre Nordhavn, dels udvidelse af den eksisterende krydstogtterminal, ligeledes i Ydre Nordhavn. Begge anlæg planlægges etableret yderst på det nye landområde.

For at opnå tilstrækkelig dybde til de skibe, der anløber containerterminalen, er det nødvendigt at uddybe havnen i et område op til container- og krydstogtterminalernes kajer. Denne uddybning er en del af det ansøgte projekt.

Uddybningen af søterritoriet er omfattet af bekendtgørelse 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 (BEK. nr. 450 af 8. maj 2017).

Container- og krydstogtterminalen i Ydre Nordhavn er omfattet af miljøvurderingslovens (LBK nr. 448 af 10. maj 2017) bilag 1, punkt 8 b, der omfatter større landanlæg til havneformål i forbindelse med havne, der kan besejles og anløbes af fartøjer på over 1.350 tons. Da containerterminalen også håndterer containere med kemiske produkter, er projektet også omfattet af bekendtgørelsens bilag 2, pkt. 6 c, der omfatter anlæg til oplagring af olie samt petrokemiske og kemiske produkter.

Da projektet er omfattet af miljøvurderingsloven, skal der udarbejdes miljøkonsekvensrapport for projektet. Miljøkonsekvensrapporten indgår sammen med høringer og vurderinger i beslutningsgrundlaget for myndighedernes tilladelser til projektet.

## 1.2 Hvad går projektet ud på

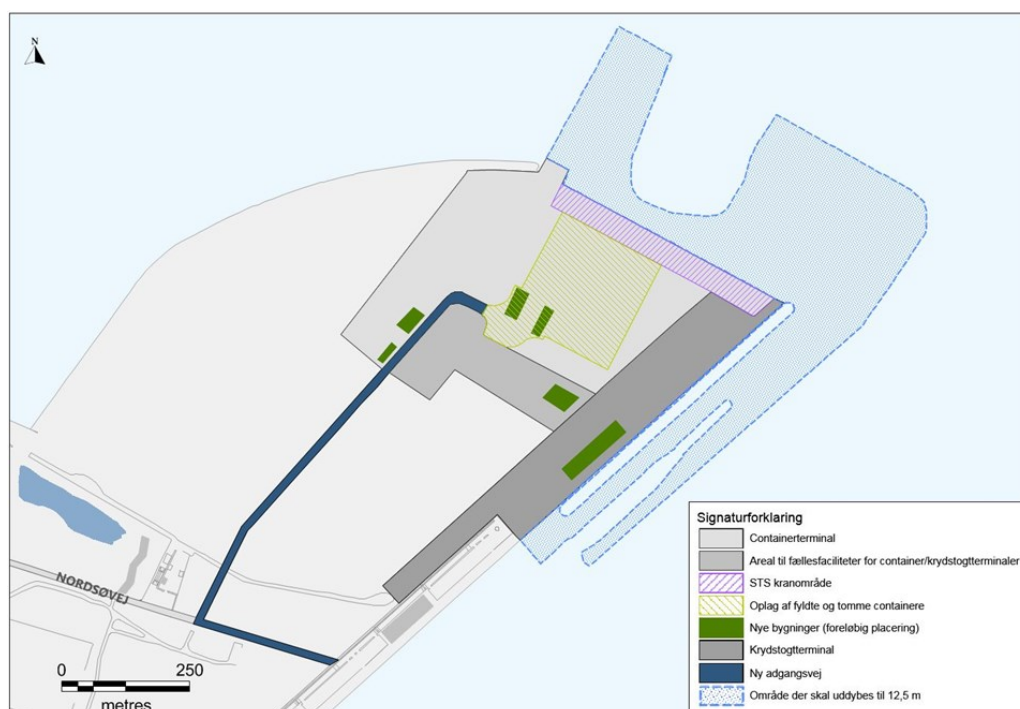
Det ansøgte projekt handler om uddybning af farvandet langs den nordlige del af containerkajen og i mindre omfang ud for krydstogtterminalens kaj samt etablering af en ny containerterminal og en ny krydstogtterminal.

Den forestående byudvikling i Indre Nordhavn betyder, at den eksisterende containerterminal på Levantkaj ved Orientbassinet planlægges udflyttet til Ydre Nordhavn, hvor der etableres en ny containerterminal på den nordøstlige del af Ydre Nordhavn med en kajlængde på ca. 550 m.

Aktiviteternes art og omfang vil for den nyudflyttede containerterminal svare til den eksisterende containerterminal. Containerterminalen vil være omfattet af risikobekendtgørelsen som en kolonne 3-virksomhed og dermed tillige miljøbeskyttelseslovens kapitel 5 om godkendelse af listevirksomhed under pkt. J209.

Der er i dag tre krydstogtterminaler i Ydre Nordhavn. Der planlægges etableret en fjerde krydstogtterminal langs den sydøstlige kaj af Ydre Nordhavn. Terminalen placeres nordligst i forlængelse af de 3 eksisterende krydstogtterminaler på Oceankaj. Formålet er at tilgodese den fortsatte vækst indenfor krydstogter, og skabe mulighed for at større skibe kan anløbe havnen. Aktiviteternes art og omfang på de eksisterende terminaler forventes at fortsætte uændret.

Den forventede placering af containerterminalen og krydstogtterminalen i Ydre Nordhavn fremgår af figur 1 herunder.



Figur 1: Skitsen viser lokalisering og overordnet indretning af containerterminal og ny krydstogtterminal i forlængelse af de eksisterende krydstogtterminaler, samt det areal på søsiden, hvor der skal ske en uddybning til en vanddybde på 12,5 m.

Projektarealet er i alt på ca. 30 hektar fordelt på ca. 18 hektar til containerterminal eksklusive adgangsvvej, hvoraf ca. 8,5 hektar anvendes til selve containerterminalen og kaj-areal med STS-kraner (ship-to-shore). Herudover anvendes ca. 8 hektar til krydstogtterminal, samt ca. 4 ha til et fælles areal med havnehus (administration) og parkering for både container- og krydstogtterminal.

Aralet er p.t. ubebygget og under opfyldning. Hele projektarealet forventes befæstet. Det bebyggede areal forventes at udgøre ca. 12.000 m<sup>2</sup> (1,2 hektar), men omfanget er endnu ikke endeligt fastlagt, da der kan blive tale om flere bygninger end skitseret på figur 1.

For at container- og krydstogtterminalerne kan modtage store skibe, skal der være en vis vanddybde. Der vil derfor som en del af projektet ske en uddybning af havbunden til en garanteret vanddybde på 12,5 m udfor containerterminalen og krydstogtterminalen på de steder, hvor der i dag er mindre vanddybder. De arealer, hvor uddybningen skal ske, fremgår af figur 1.



Ud fra nye pejledata har det været muligt at præcisere, for hvilke arealer til havs uddybning til 12,5 m skal gennemføres. Øvrige havarealer på oversigtskortet har allerede tilstrækkelig dybde (dvs. >12,5 m) eller benyttes ikke til besejling for skibe til container-/krydstogtterminal. De sedimentmængder, der skal opgraves, er estimeret til i alt ca. 138.000 m<sup>3</sup>.

### **Containerterminal**

Den eksisterende containerterminal flyttes fra Levantkaj i Orientbassinet til spidsen af den nye landopfyldning, hvor der etableres en ny containerterminal på den nordøstlige del af Ydre Nordhavn med en kajlængde på op til ca. 550 m.

Der vil være plads til samtidigt anløb af 2 containerskibe og/eller ro-ro-fartøjer (hvor godset, typisk i containere, køres til og fra borde) af op til 250 m's længde langs kajen og alle med en tonnage > 1.350 tons. Der forudsættes 5-10 skibsanløb om ugen, hvilket svarer til den nuværende skibstrafik til den eksisterende containerterminal, som årligt modtager i størrelsesordenen 90.000-100.000 containere (svarer til ca. 160.000 TEU - Twenty foot Equivalent Unit).

Det nye containerterminalområde indrettes med et areal til opstilling af fyldte containere, herunder temperaturregulerede containere, samt et område til oplag af tomme containere. Containere stakkes i begge områder op til 7 stk. i højden svarende til op til ca. 20 m over terræn og med et oplag på i alt op til ca. 3.400 containere (svarende til 5.000 TEU).



*Figur 2: Eksempel på STS-kraner. Her fra den eksisterende containerterminal på Levantkaj i Nordhavn.*

Den fremtidige anvendelse af den nuværende containerterminal er ikke omfattet af projektet.

### **Krydstogtterminal**

Der er i dag tre krydstogtterminaler i drift i Ydre Nordhavn (se figur 3). Der planlægges etableret en fjerde krydstogtterminal (T4) langs den sydøstlige kaj i forlængelse af T3 på den eksisterende krydstogtterminal på Oceankaj. Formålet er at tilgodese den fortsatte vækst indenfor krydstogtsanløb til København.

Den nye krydstogtterminal skal, som de tre eksisterende, hovedsageligt anvendes til skibe, der ligger til kaj som turnaround skibe, mens de skifter passagerer, besætning og modtager forsy-

ninger samt bortskaffer spildevand og affald. Der kan herudover også forekomme transitanløb på krydstogtterminalen, ligesom der, primært udenfor krydstogtsæsonen (oktober-april), kan foregå anden aktivitet, som f.eks. skibe, der i en kortere periode behøver kajplads i forbindelse med motorreparation eller en begivenhed. Krydstogtsæsonen varer primært fra maj til september, men der kan forekomme anløb hele året.

Der forventes i alt 50 til 75 krydstogtanløb pr. år til den nye krydstogtterminal. De eksisterende tre krydstogtterminaler modtog til sammenligning i alt ca. 120 skibe i 2016, svarende til 410.000 passagerer årligt.

Krydstogtskibene er op til 360 m lange, og har en kapacitet på op til 6.000 passagerer.



Figur 3: Krydstogtterminalen i Nordhavn med de tre eksisterende terminaler. Den fjerde terminal planlægges etableret bagerst i billedet i forlængelse af de tre terminaler.

### 1.3 Placering og planforhold

Projektområdet er placeret i den ydre del af Ydre Nordhavn, som er under opfyldning.

#### Anlægslov

Området er omfattet af en anlægslov (lov nr. 551 af 6. juni 2007), der fastlægger arealanvendelsen af den del af Ydre Nordhavn som projektet omfatter.

Loven muliggør anlæg af containerterminal inkl. ro-ro aktiviteter, mens anlæg af krydstogtterminalen i forlængelse af de eksisterende krydstogtterminaler på den nordøstlige side af opfyldningen kræver en ændring af anlægsloven for at kunne realiseres.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet har i februar 2018 igangsat udarbejdelse af et nyt lovforslag, således at også etablering af krydstogtterminalen muliggøres. Bestemmelserne vedrørende containerterminalen vil ikke blive ændret i det nye lovforslag.

Miljøkonsekvensrapporten udmøntes i en række tilladelser til anlæg og etablering af det ansøgte projekt. Tilladelserne kan ikke gives, før anlægsloven er vedtaget i Folketinget. Det forventes, at lovforslaget fremsættes i efteråret 2018, hvorefter projektet kan vedtages politisk og herefter realiseres. Der kan ikke gives tilladelser til projektet før anlægsloven er vedtaget

Området er desuden udlagt til havneformål, jf. Københavns Kommuneplan 2015 (rammeområde 1888).

Der ændres således ikke på den overordnede arealanvendelse.

## 1.4 Tidsplan

Den overordnede tidsplan for myndighedsprocessen i forbindelse med udarbejdelse af miljøkonsekvensrapporten forventes at være følgende:

- September 2017: Bygherre fremsendte ansøgning til myndighederne om igangsætning af miljøvurdering af projektet
- Juli 2017-maj 2018: Gennemførelse af feltundersøgelser, herunder undersøgelser til havs vedr. bundforhold, marin flora og fauna og sedimenter samt undersøgelser på land vedr. natur, flora og fauna. Yderligere kortlægning af de eksisterende forhold.
- Maj 2018: Miljøstyrelsen og Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen indkalder med nærværende debatoplæg idéer og forslag, hvor borgere, interessenter og myndighederne høres og kan komme med forslag i første høringsfase. Den varer 14 dage. Indkaldelsen af ideer og forslag koordineres med høring af Sverige efter ESPOO-konventionen om grænseoverskridende miljøpåvirkninger. Denne varer 33 dage. På baggrund af høringen fastlægger myndighederne, hvilke temaer der særligt skal lægges vægt på i miljøkonsekvensrapporten.
- Marts - efterår 2018: Udarbejdelse og vedtagelse af anlægslov der muliggør projektet.
- Maj - efterår 2018: CMP og By & Havn udarbejder en miljøkonsekvensrapport, der skal redegøre for container- og krydstogtterminalernes indvirkning på miljø og mennesker.
- Efterår/vinter 2018: Miljøstyrelsen og Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen offentliggør miljøkonsekvensrapporten og udkast til miljøgodkendelse. Borgere, interesseorganisationer og myndigheder kan komme med bemærkninger til rapporten i en periode på minimum 8 uger. Høringen koordineres med høring af Sverige efter ESPOO konventionen.
- Ultimo 2018: Miljøstyrelsen vedtager plangrundlaget og udsteder VVM-tilladelse og miljøgodkendelse til container- og krydstogtterminalerne på land, og Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen udsteder tilladelse og VVM-tilladelse vedrørende uddybningen på søterritoriet.

## 2. Projektets miljøpåvirkninger

By & Havn og CMP skal som bygherre udarbejde en miljøkonsekvensrapport. Rapporten skal beskrive og vurdere projektets direkte og indirekte påvirkninger på mennesker, flora, fauna, jord, vand, luft og klima, materielle goder, kulturarv, landskab samt afledte socioøkonomiske effekter. Yderligere skal eventuelle kumulative effekter af projektet kombineret med påvirkningerne fra eventuelt andre projekter i området identificeres og vurderes.

I det følgende beskrives de forhold, der skal undersøges nærmere i miljøkonsekvensrapporten. Der vil være fokus på de emner, som i særlig grad kan blive påvirket af projektet. Da projektet både omfatter aktiviteter på land og på hav, vil der også være påvirkninger på land og hav. For overskuelighedens skyld vil beskrivelser og vurderinger heraf holdes i adskilte kapitler i miljøkonsekvensrapporten og i nedenstående gennemgang. Konsekvensvurdering af Natura 2000-områder og Bilag IV arter, samles i et særskilt kapitel, der omfatter forhold på både land og hav.

Omfanget og detaljeringsgraden af de oplysninger og beskrivelser, som bygherren skal fremlægge i miljøkonsekvensrapporten, fastlægges på baggrund af en udtalelse fra miljøvurderingsmyndighederne. Myndighedernes afgrænsning af rapportens indhold sker bl.a. ud fra de oplysninger der ses i dette materiale og de høringssvar, som myndighederne modtager i forbindelse med denne høring.

### 2.1 Påvirkning af naboer – støj og trafik

Anlæg og drift af de to nye terminaler i Ydre Nordhavn vil indebære støjemissioner, hvoraf de væsentligste påvirkninger i anlægsfasen forventes at stamme fra rammearbejder/pilotering til kraner, kranspor og bygninger, mens det i driftsfasen vil være støj fra terminalaktiviteter, herunder lastning og losning af containere, støjbidrag fra skibe ved kaj, øvrige aktiviteter i terminalerne, såsom håndtering af gods, til- og frakørsel af lastbiler samt øvrig trafik til terminalerne. Omfanget af støjemissioner og tiltag til minimering heraf vil blive beskrevet og vurderet i miljøkonsekvensrapporten.

Udflytning af containerterminalen vil medføre en ændring i det interne trafikmønster i Nordhavn for trafik relateret til containerterminalen, mens etablering af en fjerde krydstogtterminal vil medføre en forøgelse af trafikken til/fra Nordhavnen. I forbindelse med miljøkonsekvensvurderingen udføres en trafikanalyse med undersøgelse af de trafikale påvirkninger på vejnettet, og projektets trafikale konsekvenser beskrives og vurderes både under anlæg af terminalerne og i den efterfølgende driftsperiode. Betydningen af den kommende Nordhavnstunnel inddrages og vurderes.

### 2.2 Påvirkning af naboer – luft, lys og risiko

#### *Luft*

Anlægsarbejdet indebærer luftemissioner fra entreprenørmaskiner og fra transport i og til/fra området. Påvirkningen vurderes ud fra beskrevne og forventede anlægsaktiviteter, materieltyper og -antal, driftstider mv. og rapporteres i miljøkonsekvensvurderingen.

Tilsvarende beregnes emissioner af luftforurenende stoffer og af klimagassen CO<sub>2</sub> i driftsfasen for alle relevante aktiviteter, herunder landtrafik til og fra området, emissioner fra skibe ved

kaj og fra terminalaktiviteter. Omfanget af luftemissioner og tiltag til minimering heraf vil blive beskrevet og vurderet i miljøkonsekvensrapporten.

#### *Lys*

Der vil normalt være lys på containerterminaler/havne nat og dag, ligesom der vil blive anvendt lys i anlægsfasen, herunder særligt i de mørke timer. Der foretages en vurdering af lyspåvirkningen i anlægsfasen i form af lys fra kørende/sejlende materiel, lysmaster mv., ligesom påvirkningen af den planlagte belysning af container- og krydstogtterminal, skibsbelysning ved kaj mv. i driftsfasen vurderes.

#### *Risiko*

Containerterminalen vil være en kolonne 3 virksomhed med oplag og håndtering af farligt gods af en vis type og mængde. Der vil sideløbende med miljøkonsekvensvurderingen blive udarbejdet en risikoanalyse for aktiviteterne. Analysen vil blive lagt til grund for miljøkonsekvensrapportens beskrivelse og vurdering af risikoen, herunder om der er særlige forholdsregler, der skal iagttages og implementeres i projektet.

### **2.3 Påvirkning af jord og grundvand**

Det ansøgte projekt etableres ovenpå et deponi for forurenede jord. Området forventes kortlagt på Vidensniveau 2 (V2) efter endt opfyldning. Selve opfyldningen er miljøvurderet i VVM for udvidelse af Københavns Nordhavn og ny krydstogtterminal i 2009. I nærværende projekt foretages en vurdering af risiko for forurening ved anlæg og drift af container- og krydstogtterminal samt risiko for spredning af eksisterende forurening i forbindelse med det samlede anlægsprojekt. Yderligere beskrives og vurderes eventuel jordhåndtering, herunder håndtering og bortskaffelse af forurenede jord.

Der vil være spildevand og overfladevand fra terminalområderne. Spildevand vil blive tilsluttet offentlig kloak, mens overfladevand forventes afledt til Øresund. Vandmængderne vil blive opgjort, og påvirkningen på miljøet vil blive beskrevet og vurderet.

### **2.4 Påvirkning af landskab og omgivelser**

Udflytning af containerterminalen samt etablering af en ny krydstogtterminal i forlængelse af de eksisterende vil påvirke det visuelle udtryk af Ydre Nordhavn. Der etableres containeroplag i op til 20 m's højde, kraner op til 22 m's højde, 2-3 STS-kraner op til 120 m's højde, og der etableres administrations- og værkstedbygninger i containerterminalen samt en ny terminalbygning i krydstogtterminalen i højder op til 25 m, ligesom der vil ligge skibe til kaj, heraf nogle af en betydende højde.

Miljøkonsekvensrapporten vil gøre rede for de landskabelige og visuelle påvirkninger af projektet i omgivelserne, herunder hvorledes projektet vil opleves fra landsiden.

### **2.5 Påvirkning af Natura 2000-områder og natur**

Natura 2000-områder omfatter både forhold på havet og på land. For overskuelighedens skyld vil beskrivelser og vurderinger heraf samles i ét kapitel i miljøkonsekvensrapporten.

De nærmeste Natura 2000-områder på land ligger hhv. ca. 6,1 km og 6,7 km væk og er begge habitatområder. De benævnes 'Brobæk Mose og Gentoft Sø' og 'Jægersborg Dyrehave'. Der er hhv. ca. 6,4 km og 9,6 km til de nærmeste habitat- og fuglebeskyttelsesområde på søsiden. Det drejer sig om 'Saltholm og omliggende hav' og 'Vestamager og havet syd for'.

På grund af afstanden til Natura 2000-områderne forventes det, at der ikke vil ske en påvirkning som følge af projektet, men dette vil blive undersøgt og vurderet i forbindelse med miljø-

vurderingen. Beskrivelser og vurderinger af forhold vedrørende Natura 2000-områder vil blandt andet blive baseret på viden fra tilsvarende projekter og eksisterende data fra området. Resultaterne fra modellering og vurdering vedrørende ændringer i strømforhold og sedimentspredning (se afsnit 2.6), samt støj og dennes betydning for dyrelivet vil også blive inkluderet i vurderingerne.

Vurderingerne af internationale naturbeskyttelsesinteresser vil blive gennemført i henhold til den gældende lovgivning, vejledninger hertil samt afgørelser fra Natur- og Miljøklagenævnet samt EU-domstolen.

Der er to mindre søer beliggende ca. 500 m syd for projektområdet, og umiddelbart syd for det areal, der er under opfyldning. Søerne er beskyttet efter Naturbeskyttelseslovens § 3.

Den strengt beskyttede grønbroget tudse (Bilag IV-art) lever i området omkring de to søer. Søerne er udpegede som ynglesteder for grønbroget tudse, og området på land nær søerne omfatter skråninger, som er egnede til fødesøgning og overvintring for tudserne. Bestanden er blevet overvåget siden 2006, og den er i perioden gået tilbage. Der er i 2016 registreret 3 ynglefremkomster indenfor arealet omkring de beskyttede søer.

I forbindelse med gennemførelsen af VVM for udvidelse af Københavns Nordhavn og ny krydstogtterminal i 2009 blev der registreret to sjældne natsommerfugle, hhv. kridtuglen (*Chortodes morrisii*), som er optaget på den danske rødliste som en sårbar og særligt ansvarspåkrævende art, og violet løvmåler (*Scopula rubiginata*), som er på den danske gulliste, som opmærksomhedskrævende art. Desuden blev der registreret forskellige fuglearter, hvoraf de ynglende fugle alle er almindeligt udbredte arter med rødlistestatus LC (Least Concern – ikke truet).

Derudover er der ikke kendskab til forekomst af beskyttede arter i projektområdet.

## **2.6 Påvirkning af havbund og vandkvalitet samt spredning af sediment**

Som en del af projektet skal havbunden uddybes til 12, 5 m's vanddybde i en afstand på ca. 300 m fra både container- og krydstogtkajen på de steder, hvor vanddybden ikke allerede er så dyb. Dette betyder, at der vil ske en påvirkning af havbunden, og i forbindelse med anlægsarbejderne kan der ske sedimentspredning og påvirkning af vandkvaliteten.

For at afdække eventuelle miljøpåvirkninger i det marine miljø opstilles en hydrodynamisk model, som dækker Københavns Havn og det nærmeste vandområde, og således at det potentielle påvirkningsområde er indeholdt i modellen. Modellen anvendes til at beskrive strømforhold og vandkvaliteten i havnen inden uddybning (0-alternativet), vandkvaliteten i anlægsfasen, og strøm, vandskifte og vandkvalitet efter uddybning (driftsfasen).

Der blev udført en undersøgelse af sedimentforhold og forureningsniveau i forbindelse med miljøvurdering (VVM) for uddybning af Københavns Nordhavn i 2009. Resultaterne herfra er gennemgået, og de vil indgå i nærværende miljøvurderinger. Resultaterne er dog ikke dækkende, og der gennemføres derfor supplerende feltundersøgelser af havbundssedimentets forureningsniveau. Omfang og metode af prøvetagningen skal kunne give en tilstrækkelig kvantitativ beskrivelse af sedimentet således resultaterne er fyldestgørende i forhold til den videre myndighedsbehandling, herunder til brug i Miljøstyrelsens sagsbehandling i forbindelse med ansøgning om eventuel deponering, klappning eller nyttiggørelse.

Det forventes, at uddybningsmaterialet kan nyttiggøres, men i tilfælde af, at materialet ikke kan genanvendes, skal der indhentes en klaptilladelse. Forslag til prøvetagningsprogram afstemmes derfor med Miljøstyrelsen før igangsætning og prøvetagning i felten. Prøverne sen-

des til analyse for en række metaller og miljøfremmede stoffer i overensstemmelse med klapvejledningen (Cu, Hg, Ni, Zn, Cd, As, Pb, Cr, TBT, DBT, MBT, PAH'er og evt. oliekomponenter).

På baggrund af beregninger af de hydrodynamiske forhold sammenholdt med både tidligere og nye indsamlede sedimentprøver samt oplysninger om forventet gravemateriel, graveintensitet mv. gennemføres en modellering af sedimentspredningen som følge af uddybningen. Det vurderes, hvordan anlægsarbejder vil påvirke strømforhold og vandkvalitet i havnen og dennes nærområde. Vurderingerne vil omfatte sedimentaflejring og lysdæmpning, hvilket bl.a. kan føre til ændrede vækstvilkår for dyr og planter samt reduceret badevandskvalitet for området.

Kvalitativ vurdering af frigivelse af næringsalte og miljøfremmede stoffer som følge af sedimentspredning kan foretages, såfremt sedimentprøverne viser spor af dette.

For driftsfasen vurderes, hvorvidt de ændrede bundforhold foran container- og krydstogtkajen vil føre til ændrede strømforhold og dermed potentielle ændringer i vandskifte og vandkvalitet, ligesom ændringer i de lokale sedimentationsforhold vurderes.

Miljøkonsekvensvurderingen vil omfatte aktiviteter i både anlægs- og driftsfasen. Såfremt der via modelberegninger identificeres væsentlige miljøpåvirkninger, beskrives forslag til afværgeforanstaltninger.

## **2.7 Påvirkning af marin flora og fauna**

Der foretages indledningsvist en kortlægning af eksisterende marin flora og fauna ud fra tilgængelige oplysninger og tidligere undersøgelser i området omkring den nye container- og krydstogtterminal. Som supplement hertil er der gennemført marine feltundersøgelser i sommeren 2017, der omfatter kortlægning af de forekommende naturtyper, herunder en grundig beskrivelse af den tilhørende marine flora og fauna. Den marinbiologiske kortlægning er udført ved hjælp af en form for radar (Side Scan Imaging (SSI)), der kan identificere og kortlægge ålegræsbelter, stenrev, sandflader etc. og andre objekter som sten, vrug, bundgarnspæle m.v. samt en efterfølgende verificering af habitattyper med punktdykning med tilhørende undersøgelse af marinbiologi samt objekter identificeret ved SSI.

På baggrund af kortlægningen af den marine flora og fauna ud fra eksisterende viden og supplerende feltundersøgelser vurderes påvirkningerne på den marine flora og fauna som følge af etablering af container- og ny krydstogtsterminal i Ydre Nordhavn i anlægs- og driftsfasen, herunder specielt påvirkninger som følge af uddybning af havbunden.

Vurderingen omfatter konsekvenser for den marine flora og fauna, samt effekter på fisk og fiskeri samt marsvin ud fra eksisterende viden.

Identificeres der væsentlige påvirkninger på den marine flora og fauna, beskrives forslag til afværgeforanstaltninger, der kan reducere eller kompensere for disse.

## **2.8 Påvirkning af sejladsikkerhed**

Der foretages en beskrivelse og vurdering af besejlingsforholdene og sejladsikkerheden for erhvervsstrafikken tilknyttet container- og krydstogtterminalerne. Til brug for vurderingen udarbejdes en sejladssimuleringsanalyse for besejling og fortøjning af erhvervsskibe. Herudover foretages en kvalitativ vurdering af sejladsikkerheden for relevante bådtyper og områder, som ikke er omfattet af sejladsikkerhedsanalysen, for bl.a. lystfartøjer, robåde, kano/kajakker og andre aktiviteter på vandet, som kan blive påvirket af projektet.

Miljøkonsekvensvurderingen omfatter både aktiviteter i anlægs- og driftsfasen.

## **2.9 Påvirkning af marin arkæologi**

Vikingskibsmuseet, der er ansvarlig for arkæologien på havet, inddrages i forbindelse med beskrivelse og vurdering af den marine arkæologi, herunder ved vurdering af behov for gennemførelse af eventuelle feltundersøgelser og arkæologiske forundersøgelser.



### 3. Alternativer

Københavns Kommune, By & Havn og Transportministeriet gennemførte i 2009 en screening af placeringsmulighederne for udflytning af containerterminalen på Levantkaj. I alt 12 forskellige placeringer i og uden for København blev belyst. 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 der. Der er fortsat et ønske om, at der opretholdes en containerterminal i København, hvorfor placeringen i Ydre Nordhavn undersøges nærmere i den kommende miljøkonsekvensvurdering.

Den foreslåede placering af krydstogtterminalen sker ud fra en vurdering af, at sejlforholdene, også for krydstogtskibe, er gode på den pågældende lokalitet, og på baggrund af et ønske om nærhed til de eksisterende krydstogtterminaler. Der undersøges derfor ikke andre alternative placeringer af krydstogtterminalen i den kommende miljøkonsekvensvurdering.

Miljøkonsekvensvurderingerne af projektets potentielle påvirkninger sker på baggrund af beskrivelse af de relevante aspekter af den aktuelle miljøstatus (referencescenarie) og en kort beskrivelse af dens sandsynlige udvikling, hvis projektet ikke gennemføres, for så vidt naturlige ændringer i forhold til referencescenariet kan vurderes ved hjælp af en rimelig indsats på grundlag af tilgængeligheden af miljøoplysninger og videnskabelig viden.

## 4. Sådan får du indflydelse

### 4.1 Hvordan giver du din mening til kende?

Vi vil gerne have input fra borgere, foreninger, organisationer, virksomheder og berørte myndigheder om, hvilke miljøforhold der er vigtige at undersøge i forbindelse med den miljøkonsekvensrapport, som bygherre skal udarbejde. Herunder om der er miljøforhold, der ikke er nævnt i de forudgående afsnit, som er relevante at inddrage. Vi skal have dine idéer og forslag skriftligt per brev eller e-mail senest den **18. maj 2018**.

Dit bidrag i forhold til containerterminal og krydstogtterminal skal sendes til:

Miljøstyrelsen  
Haraldsgade 53  
2100 København Ø

eller som e-mail til:  
mst@mst.dk

Anfør venligst emnet:

Bidrag til miljøkonsekvensrapport for container – og krydstogtterminal i Ydre Nordhavn, København **j.nr. MST-1274-00149**

Flere oplysninger kan fås hos Miljøstyrelsen, tlf.: 72 54 40 00 eller e-mail: mst@mst.dk

Dit bidrag i forhold til uddybning på havet skal sendes til: [info@tbst.dk](mailto:info@tbst.dk), att.: Christina Bergendorff, angiv sagsnr. TS6040102-00007.

### 4.2 Den videre proces

Når høringen er afsluttet, sammenfatter Miljøstyrelsen og Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen i samarbejde de indkomne forslag i en udtalelse, der fastlægger, hvad der skal indgå i bygherres videre arbejde med udarbejdelsen af miljøkonsekvensrapporten.

Miljøkonsekvensrapporten danner grundlaget for myndighedernes vurdering af, om projektet kan tillades. Her vil eventuelle påvirkninger for mennesker, natur og miljø i området blive vurderet, herunder om der er behov for foranstaltninger til at forebygge eller begrænse forventede væsentlige skadelige indvirkninger.

Bygherres ansøgning, miljøkonsekvensrapport og myndighedernes forslag til tilladelser sendes i høring i 8 uger. Herefter vil Miljøstyrelsen og Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen vurdere, om der kan meddeles tilladelse til projektet.



## **Indkaldelse af ideer og forslag**

Miljøkonsekvensrapport for container – og krydstogtterminal i Ydre Nordhavn, København

Ideer og forslag  
Miljøstyrelsen  
Haraldsgade 53  
2100 København Ø

eller som e-mail til:  
mst@mst.dk

Anfør venligst emnet:

Bidrag til miljøkonsekvensrapport for container – og krydstogtterminal i Ydre Nordhavn, København j.nr. MST-1274-00149

Flere oplysninger kan fås hos Miljøstyrelsen, tlf.: 72 54 40 00 eller e-mail:  
mst@mst.dk

Dit bidrag i forhold til uddybning på havet skal sendes til: [info@tbst.dk](mailto:info@tbst.dk), att.: Christina Bergendorff, angiv sagsnr. TS6040102-00007.

Miljøstyrelsen  
Haraldsgade 53  
2100 København Ø

[www.mst.dk](http://www.mst.dk)