

Miljøgodkendelse

Vilkårsændring

For:
CMP Containerterminal i Nordhavn





Miljøministeriet
Miljøstyrelsen

Ref. KABJE/METHO

MILJØGODKENDELSE

Vilkårsændring

For:

CMP Containerterminal

Copenhagen Malmö Port AB, Containervej 9, 2150 Nordhavn

Matrikel nr.: Foreligger p.t. ikke

Ejerlav: Udenbys Klædebo Kvarter, København 5967

CVR-nummer: 22996011

P-nummer: Nuværende: 1003217375

Listepunkt nummer: J209

Bilagspunkt efter Miljøvurderingsloven: Bilag 1 pkt. 8a & bilag 2 pkt. 6c

Journalnummer: 2020-59501

Vilkårsændringen omfatter:

Tidsperioder for støj (Vilkår F1) samt afgrænsning af risikopåvirkning i omgivelserne (vilkår M5 og M6) i miljøgodkendelse af 11. oktober 2019.

Dato: 4. marts 2021

Annonceres den 4. marts 2021

Klagefristen udløber den 6. april 2021

Søgsmålsfristen udløber den 4. september 2021

Godkendelsen bortfalder, hvis driften ikke er startet inden 5 år fra godkendelsens dato.

Tilsynsmyndigheden kan tage godkendelsen op til revurdering efter 8 år.

Indhold

Indholdsfortegnelse

1.	Indledning	2
2.	Afgørelse og vilkår	6
2.1	Ændrede vilkår	6
	F Støj	6
	M Risiko/forebyggelse af større uheld	7
3.	Vurdering og begrundelse	9
3.1	Begrundelse	9
3.2	Vurdering	9
3.3	Udtalelser/høringssvar	14
4.	Forholdet til loven	17
4.1	Lovgrundlag	17
4.2	Tilsyn med virksomheden	19
4.3	Offentliggørelse og klagevejledning	19
4.4	Liste over modtagere af kopi af afgørelsen	20

Bilag

- Bilag A. Ansøgning om vilkårsændringer m
- Bilag B. Kort over virksomhedens beliggenhed i 1:25.000
- Bilag C. Virksomhedens omgivelser (temakort)
- Bilag D. Lovgrundlag – Referenceliste
- Bilag E. Liste over sagens akter

1. Indledning

Miljøstyrelsen meddelte 11. oktober 2019 miljøgodkendelse til CMP Containerterminal i Københavns Nordhavn.

Virksomheden har i forbindelse med detailprojekteringen (efter godkendelse af projektet i 2019) fundet behov for at justere på lokalisering og indretning af containerterminalen samt udskifte de planlagte ASC (Automatic Stacking Cranes) med en anden type kraner (straddle carriers). Disse ændringer er overordnet set relativt begrænsede, men de har påvirkninger på miljøet, hvorfor virksomheden har fremsendt en fornyet ansøgning i henhold til både miljøbeskyttelsesloven og miljøvurderingsloven.

Containerterminalen placeres uændret inden for afgrænsningen, der er markeret med blå streg på figur 1 herunder, men fordelingen af terminalens elementer inde på området er ændret.

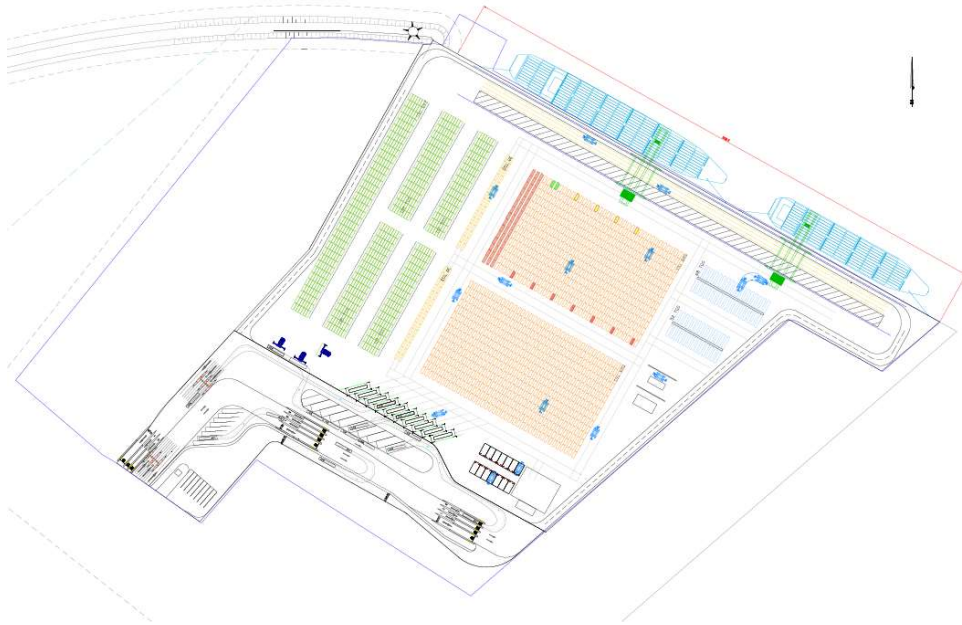


Figur 1 viser lokalisering og overordnet indretning af containerterminalen.

Projektarealet for containerterminalen er ca. 23,5 hektar.

Arealet er p.t. ubebygget og er et tidligere havområde under opfyldning.

Bygherre ønsker således efter detailprojektering af terminalen at ændre det oprindelige projekt. Projektændringerne fremgår af figur 2. Der er udarbejdet en ny sikkerhedsrapport for det ændrede projekt.



Figur 2 Indretning af containerterminalen inden for den blå afgrænsning, som miljøgodkendelsen af 11. oktober 2019 og denne vilkårsændring omfatter. Sikkerhedsrapporten omfatter det oplag af containere, som fremgår af figuren.

Containerterminalen i Ydre Nordhavn er omfattet af miljøvurderingslovens (LBK nr. 973 af 25. juni 2020) 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.

For den del af arealet, hvor containerterminalen etableres, erstattes miljøvurderingslovens § 25-tilladelse fuldt ud af en miljøgodkendelse efter miljøbeskyttelseslovens § 33.

Miljøkonsekvensrapporten ligger til grund for miljøgodkendelsen af 11. oktober 2019 til etablering af containerterminalen på den nye lokalitet.

I forbindelse med projektændringerne for containerterminalen har Miljøstyrelsen foretaget en screening for miljøvurderingspligt for ændringerne. Der er truffet særskilt afgørelse om, at der ikke er miljøvurderingspligt for det ændrede projekt.



Figur 3: Eksempel på STS-kraner. Her fra den eksisterende containerterminal på Levantkaj i Nordhavn.

Ændringen af terminalens indretning betyder, at støjbidraget i det rekreative område øges med cirka 1 dB(A). Støjbidraget i området vil fortsat vil ligge lavere end anbefalingen for områdetypen på op til 50 dB(A) i Miljøstyrelsens vejledning nr. 3/2003 om ekstern støj i byomdannelsesområder.

Virksomheden har ønsket, at støjgrænserne for dagsperioden strækkes til at gælde fra kl. 06.00 i stedet for som normalt fra kl. 07.00. Dette ønskes af hensyn til afvikling af trafik i forhold til myldretidstrafik i hovedstadsområdet.

Operationerne på containerterminalen har tæt sammenhæng med det logistiske flow for varekørsler til byen og regionen. Vognmænd starter typisk tidligt og med ankomst til terminalen kl. 06, (så der er mulighed for, at modtagere af varer kan have disse ved opstart af virksomhedens aktiviteter (typisk kl. 07 – for eksempel varer til butikker, virksomheder med videre), og så vognmænd kan håndtere flere kørsler mellem terminal og modtagere på én dag. Med start kl. 06 fastholdes det eksisterende flow i logistikken, der tager højde for trafikbelastningen i og omkring København.

For at tilgodese dette behov skal alle terminalens straddle carriers være i drift fra kl. 06, hvilket indebærer, at dagsperioden støjmæssigt skal starte fra kl 06 i stedet for som normalt kl 07.

For så vidt angår aktiviteter på lørdage er der konstateret en efterspørgsel efter mulighed for en tilsvarende tidlig start, typisk på lørdage beliggende i forbindelse med helligdage eller i peak perioder. Med mulighed for aktiviteter op til 10 lørdage

om året vil virksomheden kunne imødekomme kundernes efterspørgsler og bidrage til et logistikflow, der ikke læner sig op ad den traditionelle ugeinddeling, særligt idet såvel butikker, som logistikcentre og lignende tilbyder varer alle ugens dage.

Denne ændring af den tidsmæssige fastlæggelse af støjgrænse ligger inden for mulighederne i Miljøstyrelsens støjvejledning nr. 5/1984. Miljøstyrelsen imødekommer derfor dette ønske.

Det ændrede projekt medfører ændret håndtering og henstilling af farligt gods på en måde, der betyder, at afgrænsningen af risikopåvirkningen i omgivelserne ændres i forhold til den afgrænsning, der er fastholdt med vilkår M5 og M6 i miljøgodkendelsen fra 2019. Der er i ansøgningsmaterialet redegjort for, at den samlede risiko for borgere uden for terminalens område ikke øges som følge af ændringen. Vilkårsændringen skal således udelukkende fastholde den opdaterede afgrænsning.

Der er foretaget risikovurderinger og analyser, der viser, at virksomheden efter ændringerne fortsat kan drives på stedet med en acceptabel risiko for påvirkning af omgivelserne, når den drives som beskrevet i den udarbejdede sikkerhedsrapport for det ændrede projekt.

Disse vilkårsændringer gives på de vilkår, som fremgår af kapitel 2. Begrundelser for vilkår og vilkårsændringer fremgår af kapitel 3.

Miljøgodkendelsen omfatter ikke bygge- og anlægsarbejder, herunder påvirkninger af omgivelserne i bygge- og anlægsfasen. Aktiviteterne i bygge- og anlægsfasen er omfattet af Københavns Kommunes til enhver tid gældende bygge- og anlægsforskrift, pt. forskrift fra december 2016.

Ansøgningsmaterialet fremgår af bilag A.

Det er Miljøstyrelsens vurdering, at virksomheden kan drives uden væsentlige gener for omgivelserne, når den drives i overensstemmelse med såvel vilkår i miljøgodkendelse af 11. oktober 2019 og denne vilkårsændring, herunder de forudsætninger der fremgår af miljøkonsekvensrapporten og risikoanmeldelsen.

2. Afgørelse og vilkår

På grundlag af oplysningerne i bilag A, ansøgning om miljøgodkendelse, samt virksomhedens sikkerhedsrapport, godkender Miljøstyrelsen hermed vilkårsændringer, der sammen med miljøgodkendelse af 11. oktober 2019 giver godkendelse til den samlede virksomhed, det vil sige drift af stevedorevirksomhed i form af containerterminal med tilknyttede aktiviteter, herunder tilladelse til håndtering farligt gods i overensstemmelse med det acceptniveau, der er forudsat i risikoanmeldelsen og fastholdt i godkendelsens vilkår.

Miljøgodkendelsen med vilkårsændringer meddeles i henhold til § 33, stk. 1, i miljøbeskyttelsesloven.

Vilkårsændringerne gives på nedenstående vilkår. De er som udgangspunkt retsbeskyttede i en periode på 8 år fra godkendelsens dato. De kan dog tidligere tages op til revurdering i overensstemmelse med reglerne i miljøbeskyttelseslovens § 41a, stk. 2 og stk. 3.

I afgørelsen er anvendt populærnavne for love og bekendtgørelser. En samlet oversigt fremgår af bilag D.

2.1 Ændrede vilkår

F Støj

Støjgrænser

F1 Driften af virksomheden må ikke medføre, at virksomhedens samlede bidrag til støjbelastningen i naboområderne overstiger nedenstående støjgrænser. De angivne værdier for støjbelastningen er de ækvivalente, korrigerede lydniveauer i dB(A).

- 1 Erhvervs- og industriområder, krydstogtterminal
- 2 Områder for blandet bolig- og erhvervsbebyggelse, centerområder (bykerne)
- 3 Etageboligområder
- 4 Boligområder for åben og lav boligbebyggelse
- 5 Offentligt tilgængelige rekreative områder

	Kl.	Reference-tidsrum (timer)	1 dB(A)	2 dB(A)	3 dB(A)	4 dB(A)	5 dB(A)
Mandag-fredag	06-18	8	70	55	50	45	47
Maksimalt 10 lørdage pr. kalenderår	06-14	7	70	55	50	45	47

Øvrige lørdage	07- 14	7	70	55	50	45	47
Lørdag	14- 18	4	70	45	45	40	47
Søn- & helligdage	07- 18	8	70	45	45	40	47
Alle dage	18- 22	1	70	45	45	40	47
Alle dage	22- 06	0,5	70	40	40	35	47
Maksimalværdi	22- 06	-	-	55	55	50	-

Områderne fremgår af bilag C.

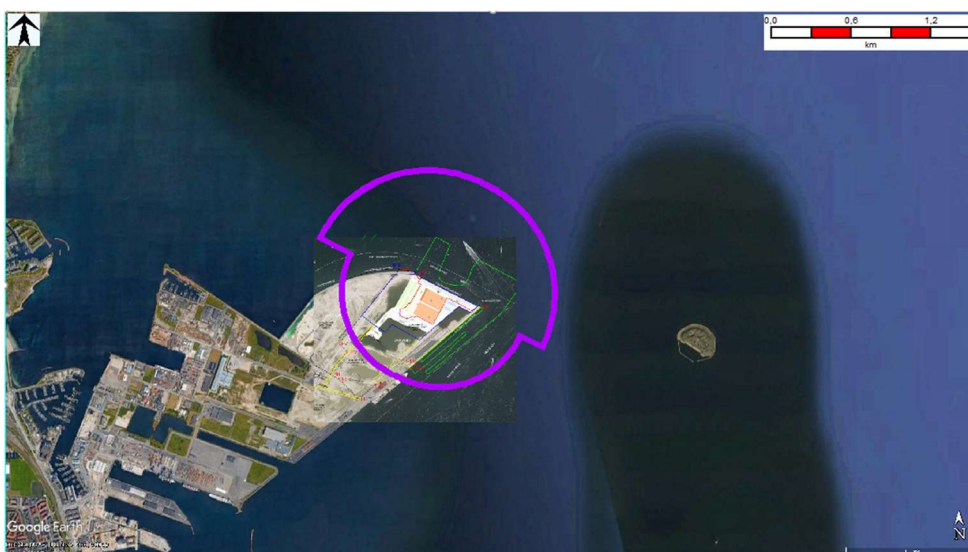
Støjgrænsen skal overholdes ved fuld drift, uden støjbidrag fra skibe, ved alle positioner i det betragtede område i 1½ m højde over terræn, herunder også i skel. For bygninger med mere end én etage skal støjgrænsen endvidere overholdes ved det mest støjbelastede punkt på vinduer og altaner på bygningsfacaden samt på eventuelle tagterrasser.

I det rekreative område vest for virksomheden skal støjgrænsen kunne overholdes vest for volden mod containerterminalen.

Der skal føres journal over antal straddle carriers i drift mellem kl. 06 og 07 på lørdage.

M Risiko/forebyggelse af større uheld

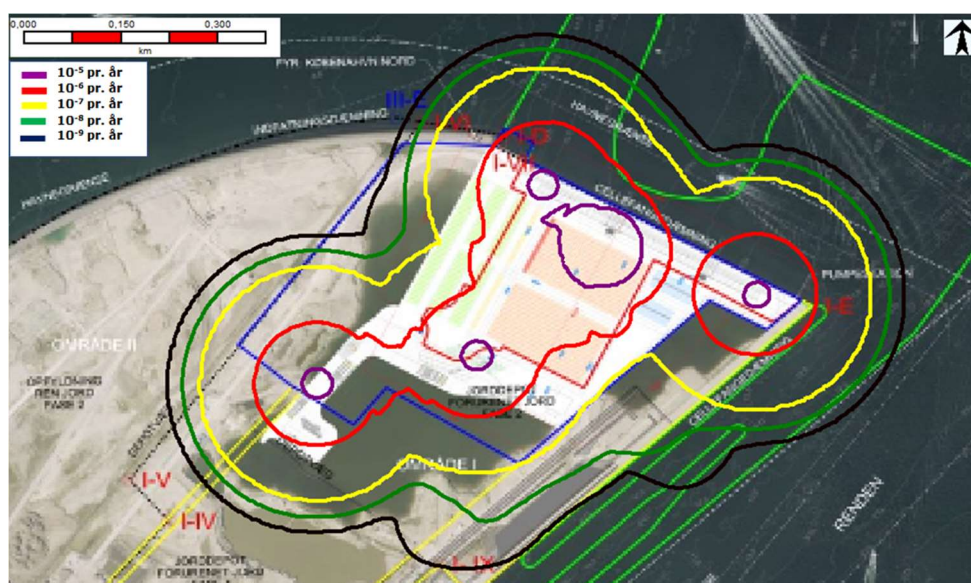
M5 Den **maksimalt konsekvensafstand** må ikke række ud over det område, der er afgrænset ved den lilla zone på figuren nedenfor:



Den maksimale konsekvensafstand er beregnet som anført i virksomhedens sikkerhedsrapport.

M5 Virksomhedens bidrag til den **stedbundne individuelle risiko** må ikke overstige

- $1 \cdot 10^{-6}$ pr. år uden for det område, der er afgrænset ved zonen angivet med rød farve i figuren nedenfor
- $1 \cdot 10^{-5}$ pr. år udenfor virksomhedens areal som afgrænset på figur 2 i godkendelsens indledning (den konkret beregnede zone for $1 \cdot 10^{-5}$ pr. år på godkendelsestidspunktet er angivet med lilla farve på figuren nedenfor)



Den stedbundne individuelle risiko er beregnet som anført i virksomhedens sikkerhedsrapport.

3. Vurdering og begrundelse

3.1 Begrundelse

Miljøgodkendelsen fastsætter ændrede vilkår for virksomhedens drift. Baggrunden for ændringen af miljøgodkendelsens vilkår er den ansøgning om vilkårsændring, som virksomheden har indsendt som følge af projektændringer i forbindelse med virksomhedens etablering.

3.2 Vurdering

Det er Miljøstyrelsens samlede vurdering, at vilkårsændringerne kan meddeles uden at påføre omgivelserne forurening, som er uforenelig med hensynet til omgivelsernes sårbarhed og kvalitet.

Det er endvidere Miljøstyrelsens vurdering, at virksomheden i forbindelse med vilkårsændringen har truffet de nødvendige foranstaltninger med henblik på at forebygge uheld og undgå konsekvenserne heraf.

3.2.1 Planforhold og beliggenhed

Forholdet til den fysiske planlægning

Anlægslov

Etableringen af en ny krydstogtterminal i Ydre Nordhavn har forudsat, at der blev vedtaget en ny anlægslov som erstatning for den tidligere anlægslov, idet arealet for den nye krydstogtterminal er udlagt til containerterminal i den tidligere anlægslov. En ny anlægslov er vedtaget "Lov om ændring af lov om Metroselskabet I/S og Udviklingsselskabet By & Havn I/S" Lov nr. 1560 af 18. december 2018, med ikrafttræden 1. januar 2019.

Flytning af containerterminalen og etablering af en ny krydstogtterminal er herefter i overensstemmelse med den overordnede planlægning i området.

Kommuneplanlægning

Herudover er projektet tillige i overensstemmelse med den planlagte arealanvendelse inden for lands- og kommuneplanlægningen.

I Københavns Kommuneplan 2019 er Ydre Nordhavn udlagt til containerterminal og havneformål, se Figur 2-1.

Københavns Kommune har vurderet, at der ikke er behov for yderligere planlægning.

Nordhavn er i Kommuneplan 2019 udpeget som et af de aktuelle udviklingsområder i København. I Københavns Kommuneplan er udviklingsområder defineret som steder, hvor væsentlig byudvikling forventes at finde sted de kommende år, og

hvor kommunen ønsker en større strategisk byomdannelse. Udviklingsområderne fastlægges til byudvikling i etaper.



Det fremgår af kommuneplanen, at der ønskes byudvikling i et område udlagt til havneformål omkring Tunnelfabrikken i kommuneplanens rammeområde R19.H.2.6, hvor der er særlige bestemmelser for rækkefølgen for byudvikling. I rammebestemmelserne for den kommende lokalplanlægning for området gælder følgende:

Området indgår i byomdannelsesområdet Nordhavn. Området er omfattet af rækkefølgebestemmelser. Der kan inden for området anlægges en station på højbane for metro til Nordhavn med dertil hørende funktioner. Der kan i 1. halvdel af planperioden i lokalplan udlægges 75.600 m² til boliger og serviceerhverv samt omfattende kulturfaciliteter af høj kvalitet i ØTC-hallen og anden eksisterende bebyggelse ved hallen samt 4.500 m² til boliger på arealer i tilknytning til ØTC-hallen. Der kan i 1. halvdel af planperioden i lokalplan udlægges 13.000 m² serviceerhverv i tilknytning til UNICEF's højlager. Lokalplanlægning for området forudsætter, at der ikke med lokalplanen planlægges for en anvendelse, der vil kunne have konsekvenser for drifts- og udviklingsmuligheder for produktions-, transport- og logistikvirksomheder af national interesse. Lokalplanbestemmelser om anvendelse og afskærmningsforanstaltninger mv. nær virksomheden, jf. nedenstående, skal sikre den fremtidige anvendelse mod gener fra støj, lugt, støv eller anden luftforurening, jf. planlovens § 15 a og § 15 b, så planlægningen ikke vil kunne medføre skærpede miljøkrav for virksomheden på matr.nr. 5967 og 5983 Udenbys Klædebo Kvarter.

I og med at Københavns Kommune i kommuneplanen betinger planlægningen i området med, at der ikke med lokalplanen planlægges for en anvendelse, der vil kunne have konsekvenser for drifts- og udviklingsmuligheder for produktions-,

transport- og logistikvirksomheder af national interesse (altså CMP Containerterminal), så vurderes projektet om ændringen af containerterminalen ikke at være i strid med en kommende lokalplanlægning for området.

Det bemærkes, at det i forbindelse med en kommende lokalplanlægning for støjføl-som anvendelse kan blive nødvendigt at gennemføre fornyede støjberegninger og etablere afværgeforanstaltninger af hensyn til støj fra containerterminalen for at sikre, at områder omkring containerterminalen ikke er støjbelastet. Det er op til planmyndigheden Københavns Kommune at vurdere, hvornår et område er støjbe-lastet efter planloven.

Ved etablering af en risikovirksomhed, som containerterminalen, vil der efterføl-gende i kommuneplanen blive optaget en visning af den konkrete risikozone og eventuelle konsekvenszone omkring virksomheden.

Lokalplanlægning

Der er udarbejdet en lokalplan for området i 2012: Udvidelse af Nordhavn og ny krydstogtterminal - lokalplan nr. 443 med tillæg nr. 1. Lokalplanen omfatter kun udvidelsen af Nordhavn samt de tre eksisterende krydstogtterminaler. I forhold til det planlagte projekt udgør anlægsloven (Lov nr. 632 af 14. juni 2011) sammen med lovændringen af 18. december 2018 plangrundlaget for udflytning af contai-nerterminalen samt etablering af de tre nuværende krydstogtterminaler.

I forbindelse med vedtagelse af den gældende lokalplan fra 2012 blev der indgået en udbygningsaftale mellem Københavns Kommune og By & Havn. I udbygnings-aftalen forpligter By & Havn sig til, når containerterminalen er flyttet fra sin nuvæ-rende placering, at etablere nye infrastrukturanlæg. Disse består blandt andet af adgangsvej, kanal fra Kalkbrænderihavnen til Inderhavnen til brug for joller og forlæns- og baglænsroere, brohoved og byrumsinventar, herunder opsætning af et udsigtstårn i syd ved Skudeløbet ved den fremtidige krydstogtterminal.

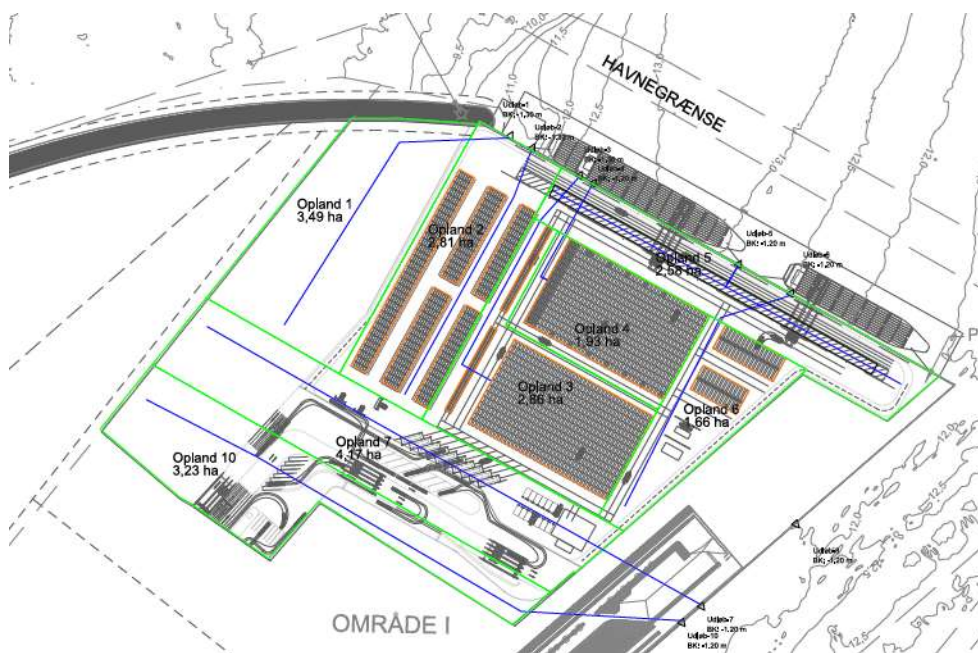
Som en del af projektet med etablering af ny containerterminal og ny krydstogtterminal har Miljøstyrelsen sammen med Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen tidligere gennemført en miljøkonsekvensvurdering, der danner det supplerende plangrund-lag for virksomhedens etablering og drift.

3.2.2 Begrundelse og vurdering af ændrede vilkår

E Spildevand, overfladevand m.v.

Der er i miljøgodkendelse af 11. oktober 2019 refereret til en forventet afvandings-plan for containerterminalen. I forbindelse med projektændringerne er den for-ventede afvandingsplan blevet ændret. Ændringen af afvandingsplanen indebærer ikke behov for ændring af vilkår for afvanding. Men for fuldstændighedens skyld anføres den opdaterede afvandingsplan nedenfor.

Der foreligger en skitse-mæssig indretning af afløbsforholdene med angivelse af deloplande og afløbspunkter jf. nedenstående figur:



Forholdene kan blive ændret i forbindelse med den endelige projektering, og oplysninger om indretning af afløbsforhold skal derfor indsendes til tilsynsmyndigheden, så de kan indgå i det fremtidige tilsyn med virksomheden. Afløbsforholdene ikke kan ændres, uden at tilsynsmyndigheden forholder sig til spørgsmålet om godkendelsespligt.

F Støj

Vilkår F1

Der er med godkendelsen af 11. oktober 2019 fastsat støjgrænser for områder beliggende i nærheden af virksomheden. Støjgrænserne er fastsat med udgangspunkt i Miljøstyrelsens vejledning nr. 5/1984 om ekstern støj fra virksomheder og nr. 3/2003 om ekstern støj i byområdesområder. Der er fastsat definition på dag/aften og nat-perioder, og der er fastsat maksimal natstøjgrænser for områder som indeholder boliger.

De udførte støjberegninger i forbindelse med projektændringen viser, at det maksimale støjbidrag i det rekreative område vil være knapt 47 dB(A). I forbindelse med det oprindelige projekt ville støjgrænsen være knapt 46 dB(A), og der blev fastsat en støjgrænse på 46 dB(A). Støjniveaulet er således fortsat lavere end anbefalingen i Miljøstyrelsens vejledning nr. 3/2003 om ekstern støj i byområdesområder, hvor det angives, at der i områder som for eksempel parker i byer, som er let tilgængelige kan fastsættes en grænseværdi mellem 40 og 50 dB(A). Miljøstyrelsen fastsætter derfor en støjgrænse i det rekreative område på 47 dB(A).

I forbindelse med projektændringerne har virksomheden ønsket, at dagsperioden for støj sættes til at gælde fra kl. 06.00 i stedet for som normalt fra kl. 07.00. Dette

af hensyn til afvikling af trafik i forhold til myldretidstrafik i hovedstadsområdet. I den forbindelse vil det være nødvendigt med op til 15 straddle carriers i drift samtidigt for at kunne tilgodese det logistiske behov for at kunne håndtere containere nok til at sende tilstrækkeligt med lastbiltransporter ud fra kl 06. Når der er 15 straddle carriers i drift vil støjgrænseværdien for nattetimerne ikke kunne overholdes i alle referencepunkter i støjberegningen, som den vil kunne med 12 straddle carriers i drift. Der er derfor behov for, at dagstøjgrænseværdien gælder fra kl 06 mandag til fredag for at tilgodese dette.

Virksomheden har ønsket, at ændringen fra kl 07 til 06 også kan gælde for lørdage, hvor der i forbindelse med helligdage m.v. kan være behov for ekstra aktivitet i de tidlige timer.

Der er i den gældende miljøgodkendelse ingen tidsmæssige begrænsninger for lastbilkørsel til og fra containerterminalen. Kørslen må finde sted døgnet rundt med op til 1.000 lastbiler til og fra terminalen.

Ændringen af den tidsmæssige fastlæggelse af støjgrænse ligger inden for mulighederne i Miljøstyrelsens støjvejledning nr. 5/1984. Miljøstyrelsen imødekommer derfor dette ønske. I forbindelse med ændringen på lørdage fastlægges dog et maksimum på 10 lørdage pr. kalenderår.

M Risiko/forebyggelse af større uheld

Det ændrede projekt medfører ændret håndtering og henstilling af farligt gods på en måde, der betyder, at afgrænsningen af risikopåvirkningen i omgivelserne ændres i forhold til den afgrænsning, der er fastholdt med vilkår M5 og M6 i miljøgodkendelsen fra 2019. Der er i ansøgningsmaterialet redegjort for, at den samlede risiko for borgere uden for terminalens område ikke øges som følge af ændringen. Vilkårsændringen skal således udelukkende fastholde den opdaterede afgrænsning.

Vilkår M5

Vilkåret er fastsat for at sikre, at virksomheden ikke ændrer håndteringen af farligt gods på en sådan måde, at det kan give anledning til uheldsscenerier, der potentielt kan have større konsekvenser, end det værste mulige uheld, der er identificeret og vurderet i sikkerhedsrapporten. Den maksimale konsekvensafstand afgrænser det område, hvor der teoretisk set kan ske livstruende personskade eller dødsfald ved det værste mulige uheld. Det forudsætter dog, at alle sikkerhedsforanstaltninger svigter på én gang, at det sker under de værste vind- og vejrforhold. Det er heller ikke indregnet, at bygninger og mure har en skærmende effekt.

Den beregnede maksimale konsekvensafstand vurderes acceptabel, jævnfør kriterierne i Miljøstyrelsens risikohåndbog, da der i området inden for den maksimale konsekvensafstand ikke findes institutioner, der indgår i det offentlige beredskab (hospitaller, brand- og politistationer), eller institutioner med svært evakuerbare personer, og acceptkriteriet for den samfundsmæssige risiko i øvrigt er opfyldt.

Københavns Kommune har pligt til som planmyndighed at foretage høring af risikomyndighederne ved ændret kommune- og lokalplanlægning inden for den maksimale konsekvensafstand. Der henvises til Erhvervs- og Vækstministeriets (nu Indenrigs- og Boligministeriet) bekendtgørelse om planlægning omkring risikovirk-somheder.

Vilkår M6

Vilkåret er fastsat for at begrænse virksomhedens risikopåvirkning i omgivelserne og sikre, at risikoen ikke øges i forhold, hvad der er vurderet og accepteret i sikkerhedsrapporten. Den stedbundne individuelle risiko angiver risikoen for, at en person, som befinder sig uafbrudt og ubeskyttet på et bestemt sted, dør på grund af et uheld på virksomheden. Den individuelle risiko vises typisk på et kort med angivelse af konturerne for forskellige risikoniveauer (isorisikokurver).

De viste beregnede isorisikokurver vurderes acceptable, jævnfør kriterierne i Miljøstyrelsens risikohåndbog, da der i området indenfor isorisikokurven på $1 \cdot 10^{-6}$ pr. år ikke findes eller er planlagt følsom arealanvendelse i form af boliger, kontorer, forretninger, institutioner og hoteller med overnatning eller steder, hvor der jævnligt opholder sig mange mennesker, og virksomheden selv har fuld råderet over området indenfor isorisikokurven $1 \cdot 10^{-5}$ pr. år.

3.3 Udtalelser/høringssvar

3.3.1 Udtalelse fra andre myndigheder og borgere

Københavns Kommune har udtalt følgende i forbindelse med virksomhedens indsendelse af ansøgning om vilkårsændring:

I de kommende vandområdeplaner VP3 for 2021-2027 er Københavns Havn blevet inkluderet i Hovedvandopland Øresund. Hvilket betyder, at målsætningen om henholdsvis økologisk og kemisk tilstand for vandområdet Københavns Havn vil blive skærpet og svarende til målsætningen for Øresund. Målsætningen for Øresund er ikke opfyldt, hverken for den økologiske eller kemiske tilstand og det forventes bl.a. skærpede krav til udledning af kvælstof og fokus på udledning af miljøfremmede stoffer. Københavns Kommune er generelt opmærksom på denne problemstilling, det er derfor vigtigt, at der fra regnvandsudledningen ikke sker af-smitning med næringsstoffer eller miljøfremmede stoffer i en sådan grad, at udledning af regnvandet kan hindre vandområdets opfyldelse af gældende miljømålsætninger.

Yderligere skal der gøres opmærksom på, at tung trafikbelastning med lastbiler kan bidrage med belastninger som gør, at regnvandet ikke vil kunne anses som almindeligt belastet regnvand. I så fald vil udledning også skulle reguleres i henhold til Bekendtgørelse om krav til udledning af visse forurenende stoffer til vandløb, søer, overgangsvande, kystvande og havområder (BEK nr 1433 af 21. november 2017).

Området er ikke omfattet af naturplaner, da det ikke ligger i et Natura 2000-område.

Der er en lille bestand af bilag IV-arten grønbroget tudse i Nordhavn. Det eneste kendte ynglested er – så vidt kommunen er bekendt med – indenfor tudsehegnet omkring § 3-søerne på ”Stubben”, nord for Nordsøvej. Imidlertid er der en faunapassage fra det indhegnede område, under Nordsøvej, til overvintringsområder syd for Nordsøvej. Tudserne overvintrer på land, og deres overvintringssteder er beskyttet på samme måde som ynglestederne. Herfra er der forbindelse til det nye opfyldsområde, hvor containerterminalen ønskes placeret yderst ude. Der har også været perioder, hvor hegnet har været utæt. Det kan derfor ikke udelukkes, at der er grønbroget tudse i det område, hvor containerterminalen ønskes etableret, navnlig da området som det ser ud i dag, udgør et velegnet habitat for arten. Grønbroget tudse er en pionerart, som trives i vegetationsløse områder langs kysten.

Miljøstyrelsen vurderer, at ovennævnte udtalelser fra Københavns Kommune ikke har indflydelse på de ansøgte vilkårsændringer.

Københavns Kommune har i forbindelse med udtalelse til udkast til afgørelse udtalt, at man har vedtaget Kommuneplan 2019 siden den oprindelige miljøgodkendelse af CMP – Containerterminal. Denne kommuneplan skal derfor lægges til grund af ved miljøgodkendelse af ændringerne på virksomheden. Der peges særligt på bestemmelserne i Kommuneplan 2019 for området omkring tunnelfabrikken. Disse bestemmelser muliggør kultur, boliger og erhverv.

Kommunen oplyser i sit høringssvar desuden, at anvendelsen som containerterminal er i overensstemmelse med kommuneplanens ramme for området, og anvendelsen som containerterminal ses derfor ikke at være i uoverensstemmelse med kommunens planlægning for området.

Området er omfattet af lokalplan nr. 443 Tillæg nr. 1 ”Udvidelse af Nordhavn og ny krydstogtterminal”, der ikke indeholder bestemmelse om containerterminal. Containerterminalen er ikke muliggjort i den eksisterende lokalplan for området. Men Københavns Kommune er enig i vurderingen af, at anlægsloven for området tilsidesætter krav om en lokalplan.

Københavns Kommune vurderer, at By & Havn som grundejer må forholde sig til eventuelle afværgeforanstaltninger og desuden forholde sig til, at der sker en forøgelse af støj om natten (mellem kl 06 og 07) for byudviklingsområderne fra det samlede projekt i forhold til miljøvurderingen.

Kommunen noterer sig, at udvidelsen af støjgrænser til containerterminalen fra kl 07 – 06 medfører marginalt højere støj i nattimen end fastsat i miljøvurderingen, da støjniveauet fra dagtimerne kommer til at gælde i nattimen fremover.

Kommunen tilkendegiver, at det ved ny planlægning og byudvikling som udgangspunkt er de vejledende støjgrænser, som skal overholdes efter planlovens § 15 a og ikke miljøgodkendelsens fastsatte støjgrænser med eventuelle lempelser, hvorfor

miljøvurderingen ikke længere vil være tilstrækkelig som ramme, fordi natstøjen fra det samlede projekt og containerterminalen øges over det, som fremgår i den.

Der er op til 1 – 1,6 dB(A) stigning af støjen i natten ved krydstogtterminalen, som falder til under en 1 dB(A) tættere på byudviklingsområderne.

Københavns Kommune vurderer, at det bør fremgå af vilkårsændringen præcist, hvor mange dB(A) støjen lempes med i natten mellem kl 06 og 07 ved de omkringliggende områder, herunder om udvidelsen svarer til forskellen mellem dag og nat samt støjkonturer i ansøgningsmaterialet.

Miljøstyrelsens bemærkninger til udtalelsen fra Københavns Kommune:

På baggrund af kommunens udtalelse har Miljøstyrelsen opdateret afgørelsens afsnit om gældende plangrundlag.

Miljøstyrelsen noterer sig, at kommunen er bekendt med, at den ved kommende planlægning i området skal inddrage støjbidraget fra containerterminalen.

Miljøstyrelsen skal bemærke, at der ikke lempes på gældende støjgrænser. Der er tale om, at definitionen for dagsperiodens start ændres til kl 06.00 i stedet for kl. 07.00 jævnfør støjvejledningens retningslinjer herfor.

Københavns Politi har oplyst, at man ikke har bemærkninger til udkastet til afgørelse.

Beredskabsstyrelsen har oplyst, at man ingen bemærkninger har til høringen i forbindelse med udkastet til afgørelse. Dette begrundes med at risikopåvirkningen til de omkringliggende arealer kun er ændret minimal ved den nye placering af risikostofferne, hvilket ikke har betydning for overholdelse af risikoacceptkriterierne.

Hovedstadens Beredskab har til høringen i forbindelse med udkast til afgørelse haft en bemærkning om korrekt navngivning. Ændringen er indarbejdet i afgørelsen.

Arbejdstilsynet har oplyst, at der ikke ses noget til hinder for, at Miljøstyrelsen træffer afgørelse i sagen, når blot arbejdet med at få sikkerhedsdokumentationen færdig forsætter.

3.3.2 Udtalelse fra virksomheden

Virksomheden har haft et udkast til afgørelse til kommentering og har oplyst, at man ingen bemærkninger har.

4. Forholdet til loven

4.1 Lovgrundlag

Der er i afgørelsen anvendt populærnavne for love og bekendtgørelser mv. En oversigt over det anvendte lovgrundlag findes i bilag D.

4.1.1 Miljøgodkendelsen

Vilkårsændringerne meddeles i henhold til § 33, stk. 1, i miljøbeskyttelsesloven. Det er en forudsætning for udnyttelse af afgørelsen, at vilkårene overholdes straks fra start af drift, herunder i indkøringsperioden. Efter ibrugtagning vil vilkårsændringen bortfalde, hvis den ikke har været udnyttet i 3 på hinanden følgende år, jævnfør miljøbeskyttelseslovens § 78a.

4.1.2 Listepunkt

Hovedaktiviteten er omfattet af bilag 2 pkt. J209: ”Virksomheder omfattet af § 5 (kolonne 3-virksomheder) i bekendtgørelse om kontrol med risikoen for større uheld med farlige stoffer, bortset fra virksomheder omfattet af punkterne C 201, C 204 og D 202. (s)”

4.1.3 BREF

Der findes ikke vedtaget og offentliggjorte BAT- konklusioner for denne virksomhed. Der findes et tværgående BREF-dokument af relevans for denne virksomhed det er: ” *Integrated Pollution Prevention and Control, Reference Document on Best Available Techniques on Emissions from Storage*” July 2006 udgivet af EUROPEAN COMMISSION.

Det er på baggrund af BREF-dokumentets BAT-tjekliste Miljøstyrelsens vurdering, at BREF-dokumentet ikke er relevant for containerterminalen.

Ansøger har oplyst, at virksomheden bestræber sig på at indkøbe støjsvage maskiner og køretøjer til håndtering af trailere og containere, og ved fremtidige udskiftninger af køretøjer fortsat at vælge støjsvage og eventuelt elektrisk drevne modeller i henhold til virksomhedens interne politik om BAT. Ligeledes oplyser virksomheden, at sandfang og olieudskillere vil være dimensioneret til områdets størrelse.

4.1.4 Revurdering

For virksomheder omfattet af bilag 2 er der ikke obligatorisk pligt til revurdering, men når der er forløbet otte år efter meddelelsen af en godkendelse, kan tilsynsmyndigheden revurdere godkendelser af bilag 2-virksomheder, jf. § 49 i godkendelsesbekendtgørelsen.

Finder tilsynsmyndigheden, at der er grundlag for at igangsætte en revurdering, skal tilsynsmyndigheden meddele virksomheden, at revurderingen er igangsat, og oplyse virksomheden om myndighedens foreløbige overvejelser om revurderingens indhold, herunder anmode om de oplysninger m.v., som er nødvendige for, at tilsynsmyndigheden kan træffe afgørelse.

4.1.5 Risikobekendtgørelsen

Virksomheden er omfattet af risikobekendtgørelsen som en kolonne 3 risikovirksomhed. Der er foretaget en særskilt analyse og vurdering af risikoforholdene samt de foranstaltninger, virksomheden etablerer for at forebygge større uheld og imødegå følgerne deraf. Vilkår, der regulerer risikobetonede forhold, er indarbejdet i godkendelsen.

4.1.6 Miljøvurderingsloven

Virksomheden er opført på bilag 1 i miljøvurderingsloven. Der er derfor gennemført en screening af projektændringerne. Med denne godkendelse meddeler Miljøstyrelsen samtidig tilladelse til at påbegynde projektet efter en miljøvurdering af projektets indvirkning på miljøet, jf. § 25 i miljøvurderingsloven.

4.1.7 Habitatdirektivet

Nærmeste marine Natura 2000-habitatområde er Saltholm og omliggende hav, der ligger 6,4 km fra projektområdet i sydøstlig retning, mens de nærmeste dele af Natura 2000-område Vestamager og havet syd for (Kalveboderne) ligger 9,9 km væk i sydlig retning.

Under udførelsen af de marinbiologiske undersøgelser blev der ikke observeret marine pattedyr. Gråsæl yngler næppe i området og er ikke set siden 2005. Spættet sæl har overordnet været i fremgang siden 2006 og har en god ynglebestand i Øresund.

Marsvin er anført på Habitatdirektivets bilag IV og er strengt beskyttede. Det betyder, at deres yngle- og rastesteder ikke må forringes.

Øresund nord for Ven er et vigtigt område for opvækst af marsvin, hvorimod farvandet omkring Københavns Havn kun har en perifer betydning som føde- og opvækstområde.

Idet der i området kun vurderes at forekomme få og strejfende individer, og området ikke udgør et yngle og rasteområde for marsvin vurderes projektets påvirkning af de marine pattedyr, herunder marsvin, at være ubetydelig.

Der er gode fuglelokaliteter i Øresund, herunder specielt Saltholm og omkringliggende hav. Vandområdet ved containerterminalen rummer dog ikke væsentlige koncentrationer af vandfugle, og der er ikke observeret vandfugle i forbindelse med de marinbiologiske undersøgelser.

Vanddybden i og omkring projektområdet er større end 10 meter og rummer ikke større forekomst af fødeemner for vandfugle. Det vurderes derfor, at området ikke har væsentlig betydning for hverken vade-, svømmefugle eller dykænder.

Der vurderes ikke at være en væsentlig påvirkning af fugle og dyreliv samt naturtyper i de nærmest liggende marine Natura 2000-områder som følge af projektet.

Projektets påvirkning af beskyttede naturområder og arter vurderes derfor at være neutral.

Der henvises i øvrigt til miljøkonsekvensrapporten, der også forholder sig til påvirkninger i anlægsfasen.

4.2 Tilsyn med virksomheden

Miljøstyrelsen er tilsynsmyndighed for virksomheden. Dog er Københavns Kommune tilsynsmyndighed for så vidt angår bortskaffelse af affald samt afledningen af spildevandet til det kommunale spildevandsrensaneanlæg.

4.3 Offentliggørelse og klagevejledning

Miljøstyrelsens afgørelse offentliggøres udelukkende digitalt. Materialet kan tilgås på www.mst.dk.

Offentligheden har adgang til sagens øvrige oplysninger med de begrænsninger, der følger af lovgivningen.

Afgørelsen omhandler både miljøgodkendelse efter miljøbeskyttelsesloven og en screening efter miljøvurderingsloven, som kan påklages jf. henholdsvis miljøbeskyttelseslovens § 91, stk. 1 og miljøvurderingslovens § 49 stk. 3.

Følgende parter kan klage over afgørelsen til Miljø- og Fødevareklagenævnet

- afgørelsens adressat
- enhver, der har en individuel, væsentlig interesse i sagens udfald
- kommunalbestyrelsen
- Styrelsen for Patientsikkerhed
- landsdækkende foreninger og organisationer i det omfang, de har klageret over den konkrete afgørelse, jf. miljøbeskyttelseslovens §§ 99 og 100
- lokale foreninger og organisationer, der har beskyttelse af natur og miljø eller rekreative interesser som formål, og som har ønsket underretning om afgørelsen
- landsdækkende foreninger og organisationer, der som formål har beskyttelsen af natur og miljø eller varetagelsen af væsentlige brugerinteresser inden for arealanvendelsen og har vedtægter eller love, som

dokumenterer deres formål, og som repræsenterer mindst 100 medlemmer, jf. miljøvurderingslovens § 50.

Hvis du ønsker at klage over denne afgørelse, kan du klage til Miljø- og Fødevareklagenævnet. Du klager via Klageportalen, som du finder et link til på forsiden af www.nmkn.dk. Klageportalen ligger på www.borger.dk og www.virk.dk. Du logger på www.borger.dk eller www.virk.dk, ligesom du plejer, typisk med NEM-ID.

Klagen sendes gennem Klageportalen til Miljøstyrelsen. En klage er indgivet, når den er tilgængelig for Miljøstyrelsen i Klageportalen. Når du klager, skal du betale et gebyr på kr. 900 for private og kr. 1.800 for virksomheder og organisationer. Du betaler gebyret med betalingskort i Klageportalen.

Du kan læse mere om gebyrordningen og klage på Miljø- og Fødevareklagenævnets hjemmeside: <https://naevneneshus.dk/>

Miljø- og Fødevareklagenævnet skal som udgangspunkt afvise en klage, der kommer uden om Klageportalen, hvis der ikke er særlige grunde til det. Hvis du ønsker at blive fritaget for at bruge Klageportalen, skal du sende en begrundet anmodning til den myndighed, der har truffet afgørelse i sagen. Miljøstyrelsen videresender herefter anmodningen til Miljø- og Fødevareklagenævnet, som træffer afgørelse om, hvorvidt din anmodning kan imødekommes.

Klagen skal være modtaget senest den 6. april 2021.

Betingelser for afgørelsen mens en klage behandles

Virksomheden vil kunne udnytte afgørelsen, mens Miljø- og Fødevareklagenævnet behandler en eventuel klage, medmindre nævnet bestemmer noget andet. Udnyttes afgørelsen, indebærer dette dog ingen begrænsning for Miljø- og Fødevareklagenævnets mulighed for at ændre eller ophæve afgørelsen.

Orientering om klage

Hvis Miljøstyrelsen får besked fra Klageportalen om, at der er indgivet en klage over afgørelsen, orienterer Miljøstyrelsen virksomheden herom. Miljøstyrelsen orienterer ligeledes virksomheden, hvis Miljøstyrelsen modtager en klage over afgørelsen fra en klager, som efter anmodning til Miljø- og Fødevareklagenævnet er blevet fritaget for at klage via Klageportalen.

Herudover orienterer Miljøstyrelsen ikke virksomheden.

Søgsmål

Hvis man ønsker at anlægge et søgsmål om afgørelsen ved domstolene, skal det ske senest 6 måneder efter, at Miljøstyrelsen har meddelt afgørelsen.

4.4 Liste over modtagere af kopi af afgørelsen

Københavns Kommune cr96@kk.dk, tmf@tmf.kk.dk, cvr 64942212

Hovedstadens Beredskab hbr@hbr.dk, cvr 35440178
Gentofte Kommune gentofte@gentofte.dk
Region Hovedstaden regionh@regionh.dk, cvr 29190623
Bolig- og Planstyrelsen planloven@erst.dk
Beredskabsstyrelsen brs-bju@brs.dk; brs@brs.dk, cvr 52990319
Hofor A/S hofor@hofor.dk
Friluftsrådet fr@friluftstraadet.dk
Dansk Ornitologisk Forening dof@dof.dk
Greenpeace Danmark info.dk@greenpeace.org
NOAH noah@noah.dk
Danmarks Naturfredningsforening db@dn.dk
Arbejderbevægelsens Erhvervsråd ae@ae.dk
Styrelsen for Patientsikkerhed stps@stps.dk
Trafikstyrelsen info@tbst.dk
Sikkerhedsstyrelsen sik@sik.dk, cvr 27403123
Arbejdstilsynet at@at.dk, cvr 21481815, jv@at.dk
CMP jesper.ejlerskov@cmport.com, steen.mikkelsen@cmport.com
BY & Havn info@byoghavn.dk
Københavns Politi dj0003@politi.dk, kbh-plansik@politi.dk, msg001@politi.dk
Emcon, ren@emcon.dk

Bilag

Bilag A

CMP Containerterminal

Miljøansøgning – 30. jan. 2019 - opdateret 20. oktober 2020 – og 19. november 2020

INTRODUKTION

CMP Containerterminalen i Ydre Nordhavn har en miljøgodkendelse inkl. tilladelse til direkte udledning af overfladevand meddelt af Miljøstyrelsen 11. oktober 2019. I forbindelse med detailprojekteringen ønsker CMP at foretage en række mindre ændringer i lokalisering, indretning og drift af den godkendte containerterminal. Ændringerne betyder, at miljøgodkendelsen skal opdateres, hvorfor der hermed fremsendes en opdateret ansøgning om miljøgodkendelse og udledningstilladelse.

Nærværende dokument indeholder en opdateret miljøansøgning for CMP containerteminal i Ydre Nordhavn indeholdende ændringer i lokalisering, indretning og drift af containerterminalen.

Da mange oplysninger og forhold er uændret ift. den fremsendte miljøansøgning af 30. januar 2019 er ændringerne i nærværende miljøansøgning angivet med blå. Der foreligger et layout af containerterminalen pr. primo november 2020, som er revideret i forhold til det layout, der er fremsendt 20. oktober 2020. Dette har medført behov for mindre justeringer af ansøgning om miljøgodkendelse, som er tilføjet med track&changes.

Ordforkortelser og -forklaringer

Ord / forkortelse	Forklaring
Straddle Carriers (1 over 3 – fremadrettet skrevet som 103)	Godttransportkøretøj, der bærer containere nedenunder. 1 over 3 betyder at køretøjet kan løfte en container over 3 stablede containere – fremadrettet kaldet 103.
Empty stacker	Maskine til håndtering og transport af tomme containere på terminalområdet.
Flat rack container	Container uden top og sidevægge. Velegnet til gods, der lastes fra oven eller fra siden.
Kølecontainer	Kaldes også reefer-container. Anvendes til temperaturfølsomt gods. Tilsluttes fragtskibets eller terminalens elforsyning.
Platformcontainer	Container uden sider, ender og top. Anvendes til gods, der ikke passer i andre containertyper.
Projektlast	Gods der ikke er i container og håndteres på ro-ro-området
Reefer container	Engelsk udtryk for kølecontainer

ro-ro	“Roll On Roll Off”. Betegnelse for gods og skibe, hvor godset rulles ombord.
STS-kran	Ship-To-Shore Kran. Kran der løfter containere mellem skibe og kajen.
Tugmaster	Terminaltraktor til losning, lastning og intern transport af sættevogne.

Projekt: Miljøansøgning for CMP Containerterminal

Projektnummer: 30.6568.01

Projektleder: Knud Erik Poulsen

Dato: 30. januar 2019, opdateret 20.oktober 2020 / 20. november 2020

Udfærdiget af: Christina Halck, Sweco - opdateret af Maria Douglas Stilling, NIRAS med input fra Sweco og CMP

Kontrolleret af: Knud Erik Poulsen, Sweco - opdatering kontrolleret af Jens Peter Ringsted, Sweco

Godkendt af: Knud Erik Poulsen, Sweco - opdatering godkendt af Maria Douglas Stilling, NIRAS og Jesper Ejlerskov, CMP

Indholdsfortegnelse	Side
Anmodning om vilkårsændringer	29
A. Ansøger og ejerforhold	30
A.1. Ansøgers navn og adresse	30
A.2. Virksomhedens navn og adresse	30
A.3. Grundejer	30
A.4. Virksomhedens kontaktperson	30
B. Virksomhedens art	30
B.5. Listebetegnelse	30
B.6. Beskrivelse af det ansøgte projekt	31
B.7. Vurdering af, om virksomheden er omfattet af Risikobekendtgørelsen	31
B.8. Projektets varighed.	31
C. Oplysninger om etablering	31
C.9. Bygningsmæssige ændringer.	31
C.10. Tidsplan	31
D. Virksomhedens placering og driftstid	32
D.11. Placering i forhold til omgivelserne	32
D.12. Driftstider	34
D.13. Til- og frakørselsforhold	35
E. Tegninger over virksomhedens indretning	35
E.14. Tegningsoversigt	35
F. Beskrivelse af virksomhedens aktiviteter	36
F.15. Kapacitet, råvarer, energi og vand	36
F.16. Systematisk beskrivelse af virksomhedens processer	38
F.17. Risiko for øget forurening ved driftsforstyrrelser eller uheld	39
G. Bedste tilgængelige teknik (BAT)	40
G.19. Redegørelse for virksomhedens muligheder for at anvende BAT	40
H. Oplysninger om forurening og forureningsbegrænsende foranstaltninger	41
H.20. Stoffer og kilder	41
H.21. Diffuse kilder	43
H.22. Beregning af afkasthøjde	43
H.23. Beskrivelse af spildevand	43
H.24. Direkte udledning til recipient	45
H.25. Beskrivelse af støj- og vibrationskilder	48
H.26. Resultatet af støjberegning	49
H.27. Affaldsmængder	52
H.28. Håndtering og opbevaring af affald	53
H.29. Afværgeforanstaltninger for jord- og grundvandsforurening	54
I. Forslag til vilkår om egenkontrol	55

BILAGSOVERSIGT:

Bilag 1: OML- beregning, logfil. Opdateret oktober 2020.

Bilag 2: Virksomhedens layout med bygninger og interne transportveje. Opdateret oktober 2020. Opdateret 20.11.2020

Bilag 3: Udgået

Bilag 4: Foreløbig udførelsesplan af 29. juni 2018. Udgået – tidsplan fremgår af C.10.

Bilag 5: Befæstede arealer – Udgået. Hele terminalområdet befæstes jf. D.11.

Bilag 6: Containerterminal, afvandingsplan. Udgået. Indarbejdet i H.23.

Bilag 7: Støjberegning, akkrediteret. Opdateret oktober 2020.

Bilag 8: Placering af ledninger for afledning af overfladevand. Opdateret oktober 2020. Opdateret 20.11.2020

Bilag 9: Hændeshåndtering. Uændret

Bilag 10: Håndtering af uheld med farligt gods. Uændret

Bilag 11: Sikkerhedsdatablade, "Alt væk" (rengøringsmiddel). Uændret

Bilag 12: Gytjerapport. Uændret

Bilag 13: Pælefundering. Uændret

Bilag 14: Hydraulisk eftervisning (afvanding). Opdateret oktober 2020. Opdateret 20.11.2020

Bilag 15: Oversigt og spildevand- og overfladevand (Skema). Uændret

Anmodning om vilkårsændringer

I den meddelte miljøgodkendelse af den 11. oktober 2019 er i afsnit 1.1 listet vilkår for indretning og drift. I forbindelse med den ændrede lokalisering, indretning og drift af den godkendte containerterminal anmoder CMP om følgende vilkårsændringer vedr. støj:

- I vilkår F1 er angivet en grænseværdi for virksomhedens samlede støjbidrag for område 5 – Offentligt tilgængelige rekreative områder på 46 dB(A).

Ændringen i lokaliseringen af containerterminalen betyder at støjen i det rekreative område vest for containerterminalen iht. nye støjberegninger (se tabel 1.1 i bilag 7 og afsnit H.26) ligger indenfor intervallet 46,0-46,8 dB(A). CMP anmoder derfor om at grænseværdien hæves til 47 dB(A) for område 5.

- I vilkår F1 er angivet dagperioden man-fredag og lørdag kl. 07-18 og natperioden alle dage kl. 22-07 med dertilhørende støjgrænser for forskellige arealanvendelser.

CMP ønsker fortsat at kunne starte dagsaktiviteterne på containerterminalen kl. 06 i stedet for kl. 07 af hensyn til driften ifm. lastning og losning af containere. Ændringen er især væsentlig ift. muligheden for transport af containere udaf Nordhavn og København før morgenmyldretiden sætter ind.

De opdaterede støjberegninger (se tabel 1.1 i bilag 7 og afsnit H.26) viser at den beregnede støjbelastning fra containerterminalen ved dagsdrift for alle beregningspositioner undtaget positionen Husbåde, Færgehavn Nord kan overholde grænseværdien for natperioden. For positionen Husbåde, Færgehavn Nord vil støjbelastningen for dagsdrift være 40,3 dB(A), mens grænseværdien for natperioden er 40 dB(A), dvs. en overskridelse på 0,3 dB(A).

På baggrund heraf anmoder CMP om at dagsperioden man-fredag og lørdage ændres til kl. 06-18 og at natperioden ændres til kl. 22-06.

A. Ansøger og ejerforhold

A.1. Ansøgers navn og adresse

Navn	Copenhagen Malmö Port AB
Adresse	Containervej 9, 2150 Nordhavn
Telefonnummer	35 46 11 11
E-mail	cmport@cmport.com

A.2. Virksomhedens navn og adresse

Navn	Copenhagen Malmö Port AB
Adresse	Kendes endnu ikke
Matrikelnummer	Kendes endnu ikke, området forventes ikke matrikuleret
CVR-nummer	25 99 60 11
P-nummer	Endnu ikke fastlag

A.3. Grundejer

Navn	By & Havn
Adresse	Nordre Tolbod 7 1259 København K
Telefonnummer	33 76 98 00
E-mail	info@byoghavn.dk

A.4. Virksomhedens kontaktperson

Navn	Jesper Ejlerskov
E-mail	Jesper.ejlerskov@cmport.com
Telefonnummer	Mobil +45 2278 9102

B. Virksomhedens art

B.5. Listebetegnelse

CMP's containerterminal er omfattet af listepunkt J209: Kolonne 3-virksomheder, som defineret i bekendtgørelse om kontrol med risikoen for større uheld med farlige stoffer, bortset fra virksomheder omfattet af listepunkt C201, C204 og D212 i bekendtgørelse om godkendelse af listevirksomhed, bek. nr. 1534 af 9. december 2019.

Listepunkt J209 er markeret med (s), og det er derfor Miljøstyrelsen, der træffer afgørelse om godkendelse af virksomheden.

Herudover vil der blive etableret et værksted på virksomheden. Det endelige areal kendes endnu ikke. Det vurderes at aktiviteterne på værkstedet er teknisk og forureningsmæssigt forbundet til resten af virksomheden. Disse aktiviteter anses derfor at skulle omfattes af virksomhedens miljøgodkendelse. Værkstedet vurderes ikke at være omfattet af maskinværstedsbekendtgørelsen (**Bekendtgørelse nr 1477 af 12/12/2017**), da der ikke forekommer forarbejdning af emner af jern, stål eller andre metaller. Aktiviteterne omfatter udelukkende mindre vedligeholdelses- og servicearbejder på rullende materiel, herunder olieskift.

B.6. Beskrivelse af det ansøgte projekt

Virksomhedens primære arbejdsopgaver er at laste og losse container- og ro-ro-skibe og opbevare containere på terminalområdet. I tilknytning til virksomheden er der en værksted til service og vedligehold af virksomhedens rullende materiel.

Projektet omfatter flytning af en bestående virksomhed på Levantkaj til en placering i Ydre Nordhavn på det nyligt opfyldte søterritorie.

B.7. Vurdering af, om virksomheden er omfattet af Risikobekendtgørelsen

Virksomheden er omfattet af bekendtgørelsen om kontrol med risikoen for større uheld med farlige stoffer, bek. nr. 372 af 25. april 2016 (Risikobekendtgørelsen). Virksomheden har oplag af farlige stoffer i mængder, som medfører, at virksomheden er omfattet af bekendtgørelsens kolonne 3-krav.

Der er udarbejdet en sikkerhedsrapport, som redegør for hvilke stoffer der opbevares, og hvilke aktiviteter der er på virksomheden, konsekvenser af uheld, sandsynligheden for uheld og hvilke afhjælpende foranstaltninger der kan iværksættes i tilfælde af uheld. Sikkerhedsrapporten er opdateret ifm. de planlagte ændringer af containerterminalen.

B.8. Projektets varighed.

Projektet er permanent.

C. Oplysninger om etablering

c.9. Bygningsmæssige ændringer.

CMP's containerterminal etableres på en ny opfyldning af søterritoriet. Området har således ikke tidligere været bebygget, og alle bygninger og anlæg vil være nye.

c.10. Tidsplan

Forventede tidspunkter for start og afslutning af bygge- og anlægsarbejder og for start af virksomhedens drift er vist i Tabel C.1.

Tabel C.1: Bygge- og anlægsarbejder

Aktivitet	Dato
Start af anlægsarbejder, inkl pilotering*	Primo 2022

Start af testperiode for udstyr og arbejdsprocesser	Medio 2023
Afslutning af anlægsarbejder	Medio 2023
Start af drift	Medio 2023

*Der skal foretages pilotering for kraner (STS) og bygninger. Det endelige omfang, herunder antal, længde og placering samt nedbringningsmetode, fastlægges ved detailprojektering. Pælene forventes at skulle nedbringes til bæredygtigt niveau under deponiets membran, som udgøres af gytje.

Der vil blive udarbejdet separat ansøgning for piloteringsarbejdet.

D. Virksomhedens placering og driftstid

D.11. Placering i forhold til omgivelserne

Virksomheden er placeret i Ydre Nordhavn, yderst på den nye oppfyldning af søterritoriet. Placeringen er vist på Figur D.1 Indretningen er vist på Figur D.2.

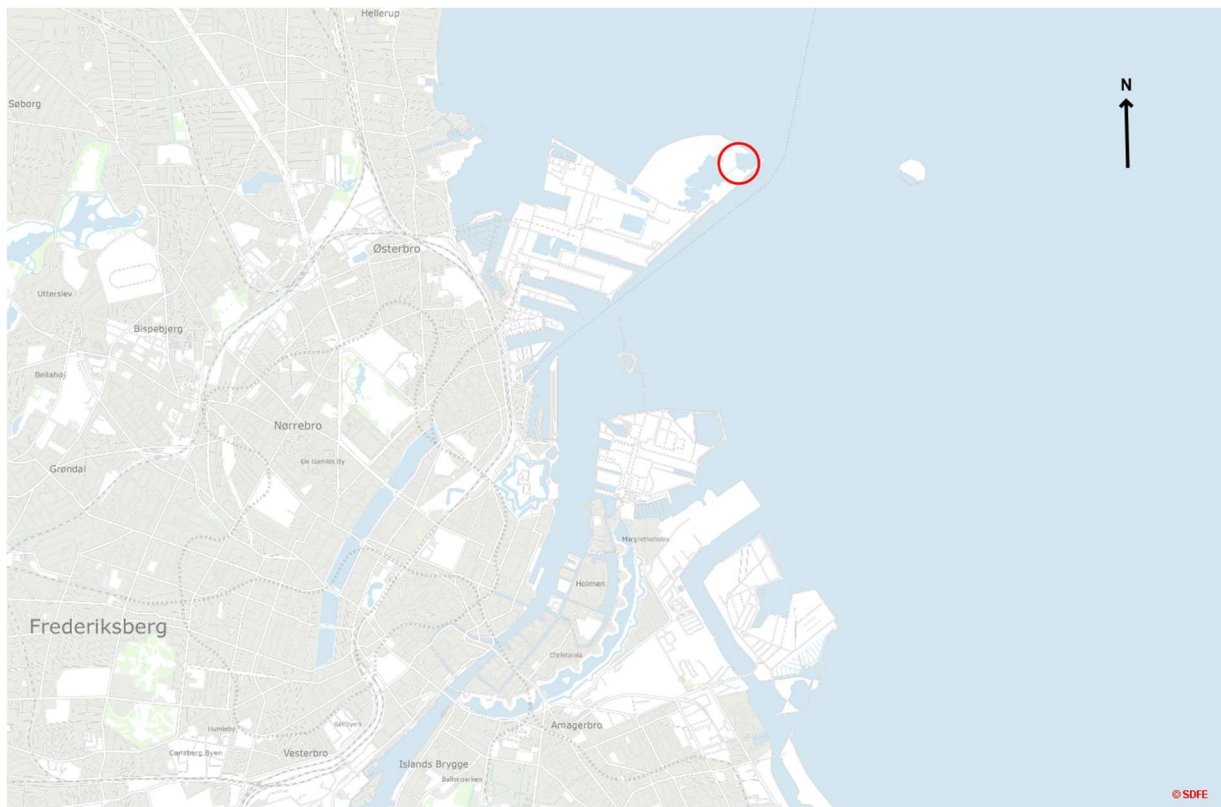
Af Figur D.2. fremgår afgrænsninger for containerterminalen samt indretning og layout.

Containerterminalen vil fortsat være placeret indenfor den samme afgrænsning som 2019 projektet, dvs. det miljøgodkendte projekt af 11. oktober 2019. Det er således arealet indenfor den blå afgrænsning på Figur D.2., hvortil der søges om miljøgodkendelse.

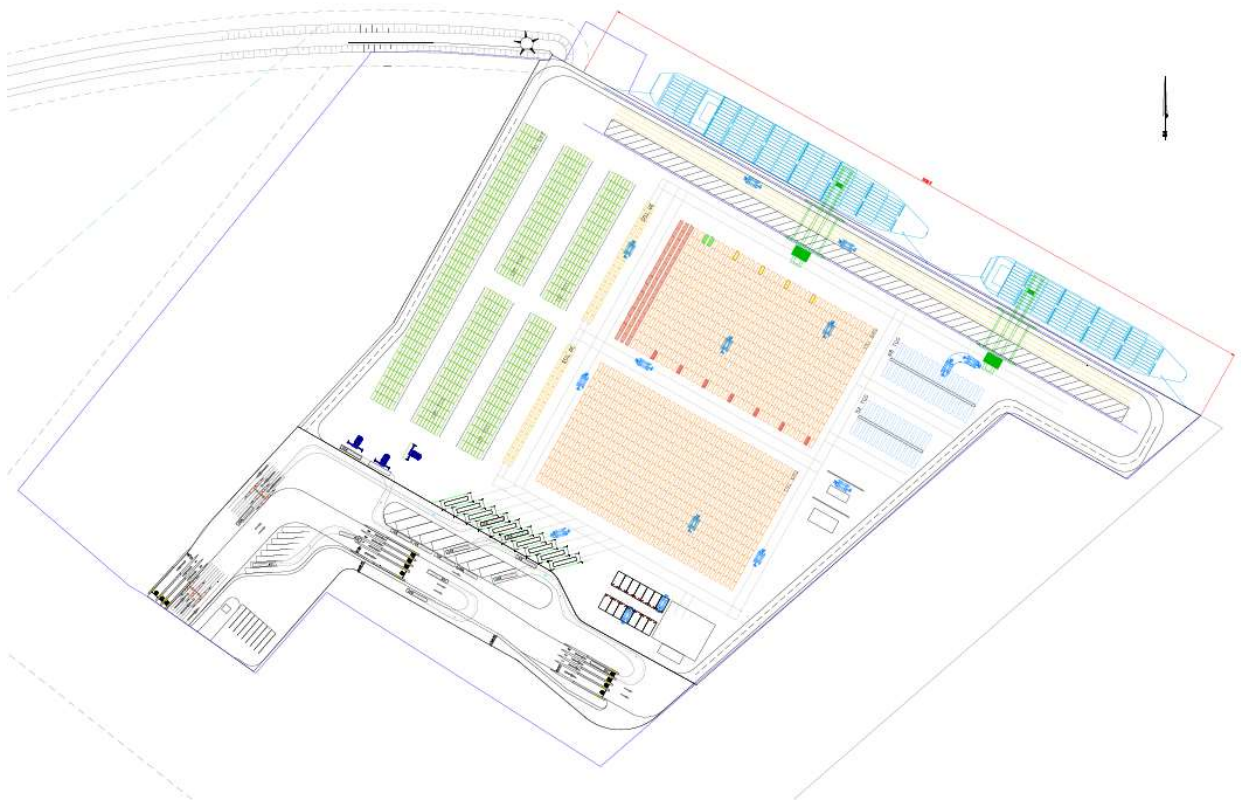
Alle arealer indenfor den blå afgrænsning vil blive befæstet til kørsel med tung trafik.

Arealet indrettes således i henhold til loven¹, der muliggør anvendelse til havnerelaterede aktiviteter, herunder ro-ro aktiviteter i det vestlige delområde, opmarcharealer, kørselsareal og parkering. En større udgave af Figur D.2 findes i bilag 2.

¹ Lov nr. 1560 af 18/12/2018 om ændring af lov om Metroselskabet I/S og Udviklingsselskabet By & Havn I/S (Ny arealinddeling og arealanvendelse i Københavns Ydre Nordhavn) er udlagt til erhvervs- og havnerelaterede aktiviteter, herunder ro-ro aktiviteter i det vestlige delområde, opmarcharealer, kørselsareal og parkering. En større udgave af Figur D.2 findes i bilag 2.



Figur D.1: Virksomhedens placering i Ydre Nordhavn



Figur D.2: Virksomhedens indretning. Miljøansøgningen omfatter arealet indenfor den blå afgrænsning

Signaturer: Orange - fyldte containere; Grøn - tomme containere; Gul - omladezone for containere; Blå - temperaturregulerende containere (reefers). Værksted placeres sydøst for fyldte containere, og vaskeplads syd for temperaturregulerede containere. Farligt gods placeres indenfor den nordlige område af fyldte containere og er vist på figuren med rød, gul og grøn.

D.12. Driftstider

Der foretages lastning og losning af containere og gods hele døgnet fra kajen til terminalområdet. Aktiviteterne foregår i takt med, at skibene anløber til kajen. Der kan forekomme anløb af skibe hele døgnet.

Området er som udgangspunkt åbent for lastbiler i alle døgnets timer, mandag-søndag.

Værkstedets aktiviteter vil primært forekomme i tidsrummet 7.00-15.00, mandag-fredag.

Der kan være aktivitet og personale tilstede i de øvrige havnebygninger i alle døgnets timer, mandag-søndag.

D.13. Til- og frakørselsforhold

Containerterminalen vil blive trafikbetjent via det eksisterende offentlige vejnet: Sundkrogsgade, Skudehavnsvej, Færgehavnsvej, Baltikavej, Kattegatvej og Nordsøvej. Der vil heruover være trafik til havnehus og fællesaktiviteter.

Fra Nordsøvej etableres en adgangsvej til containerterminalen og ro-ro-området. Herudover anlægges der interne køreveje på arealet.

Når den planlagte Nordhavnstunnel er anlagt, forventes langt hovedparten af trafikken at få adgang til containerterminalen via denne. Nordhavnstunnellen ilandføres i området mellem Skudehavnsvej og Baltikavej.

I dag betjener containerterminalen op til 550 lastbiler dagligt. Den primære trafik foregår i hverdage i perioden 05:30-17:30. Det forventes, at den fremtidige lastbiltrafik vil følge udviklingen i (container)volumen, dog vil en tilladelse til kørsel med modulvogntog kunne minimere antallet af lastbiler.

For den nye containerterminal vil der som udgangspunkt være åbent for lastbiler hele døgnet. Trafikken forventes derfor at blive fordelt over flere timer, og støjbelastningen fra til- og frakørsel vurderes derfor at være den samme eller mindre end for den eksisterende containerterminal på Levantkaj. Det samlede støjbidrag fra virksomheden er beregnet i bilag 7 og resultaterne heraf er gengivet i afsnit H.26.

Der vil ikke være adgang til havneområdet via bane. Det er derfor ikke muligt at levere eller hente containere med tog.

E. Tegninger over virksomhedens indretning

Virksomhedens layout med bygninger og anlæg fremgår af **Figur D.2**. Der henvises heruover til bilag 2, Layoutplan.

E.14. Tegningsoversigt

Tegningsoversigt er vist i Tabel E.1.

Tabel E.1: Tegningsoversigt

Indhold	Tegningsnummer	Bilagsnr.
Layout. Indretning af terminalen med placering af containeroplag, adkomst og interne transportveje, samt placering af værkstedsbygningen og andre dele af virksomheden på ejendommen. Hele arealet befæstes til kørsel med tung trafik.	Figur D.2	2
Virksomhedens afløbsforhold, herunder kloakker, sandfang, olieudskillere, brønde og	30X_x_301-000_MGK	8

Indhold	Tegningsnummer	Bilagsnr.
tilslutningssteder til spildevandsforsyningselskabet.		
Placering af oplag af råvarer, hjælpestoffer og affald, herunder overjordiske såvel som nedgravede tanke og beholdere til olie og kemikalier samt rørføring.	Der er kun en overjordisk tank, med egen spildbakke. Tanken er flytbar. Endelig placering ikke fastlagt endnu.	

F. Beskrivelse af virksomhedens aktiviteter

Virksomheden har ingen produktion. Al aktivitet på virksomheden er knyttet til håndtering af gods til og fra skibe og lastbiler, håndtering af ro-ro- og stykgods samt til opbevaring af containere og gods i varierende tidsrum mellem modtagelse og afhentning. Farligt gods håndteres udelukkende i lukkede containere, kølecontainere og tankcontainere, både under omladning fra lastbil til skib og vice versa. Der forekommer heruover gods i form af projektlast, håndtering af nye og lignende.

Containerner håndteres på terminalen under toldsegl, hvilket betyder, at containerne håndteres uden kontakt med selve godset, dvs. de åbnes ikke, og der sker ingen flytning af gods mellem containere. Der kan forekomme åbne containere (f.eks. flat rack eller platform containere) og kølecontainere. Der vil heruover kunne forekomme tankcontainere.

Ud over terminalaktiviteterne driver virksomheden et værksted, som er tilknyttet terminalen. I værkstedet repareres og serviceres virksomhedens rullende materiel.

Virksomheden har derudover en vaskeplads til vask af terminalens maskiner. Vaskepladsen er tilknyttet værkstedet.

F.15. Kapacitet, råvarer, energi og vand

Kapacitet

Virksomhedens forventede aktiviteter er vist i Tabel F.1. Den årlige godsomsætning forventes at have en vækst på 1,5 % p.a. Antallet af anløb forventes ikke at stige med samme rate. De viste værdier er skønnede værdier for år 2022.

Tabel F.1: Kapacitet

Type	Beskrivelse	Antal
Skibe, container	Anløb af containerskibe om året	300-500 pr. år
Skibe, ro-ro	Anløb af ro-ro-skibe om året	ca. 200 pr. år
Lastbiler	Antal kørsler til containerterminalen	ca. 550 pr dag
Antal TEU	Antal TEU (Twenty-foot Equivalent Unit) pr. år	ca. 160.000 TEU om året

Antal projektlaster	Antallet af ro-ro-gods/projektlaster/nye biler pr. år	ca. 13.000 enheder pr. år
---------------------	---	---------------------------

Farligt gods

På virksomheden oplagres stoffer, der er omfattet af Risikobekendtgørelsens definition af farlige stoffer. Stofferne oplagres i containere efter gældende standarder. Containerne placeres på området i opdelte sektioner alt afhængig af indholdet i det nordligste af de to områder til fyldte container, der fremgår af **Figur D.2**. For nærmere beskrivelse heraf henvises til virksomhedens sikkerhedsrapport.

Tabel F.2: Opbevaring af farlige stoffer

Beskrivelse/klassificering	Mængde og opbevaring
Der henvises til afsnit B7.	Der henvises til sikkerhedsrapporten.

Forbrug af råvarer på værksted

Forbruget af råvarer er udelukkende knyttet til aktiviteterne på værkstedet.

Tabel F.3: Forbrug af råvarer og hjælpestoffer

Type	Forbrug (skønnet)
Sprinklervæske	12.500 liter/år
Glykol	1250 liter/år
Køler væske	1250 liter/år
Affedtningsmiddel	250 liter/år
Olieprodukter	250 liter/år
Fedt	250 liter/år
Maling	250 liter/år
Skumvæsker	1250 liter/år
Vaskemiddel	250 liter/år
Smøreolie	500 liter/år
Rensevæske	250 liter/år

Olie og fedt anvendes primært til smøring og til udskiftning af motorolie i straddle carriers, empty stackers og øvrige maskiner, som anvendes på terminalen.

Olieprodukter og andre flydende væsker opbevares centralt på værkstedet, hvor der er indrettet et tappesystem til distribution i mindre enheder. Indretningen af tappesystemet på værkstedet er sikret mod spild.

Flydende råvarer opbevares værkstedsbygningen i deres originale emballage og kun i begrænset mængde, der svarer til det løbende behov. I værkstedsbygningen er der tæt belægning uden mulighed for afløb til kloak i tilfælde af lækage eller spild af stofferne.

Vandforbrug

Størstedelen af vandforbruget anvendes til sanitære formål.

Tabel F.4: Vandforbrug

Vandtype / anvendelse	Årligt forbrug
Vand til sanitære formål (administrationsbygninger og lign.)	5.000 m ³
Vand til maskinvask	300 m ³
Vand til skibe ved kaj	4.000 m ³

Energiforbrug

Forbruget af elektricitet er opgjort som samlet energiforbrug omfattende bygninger, kraner, reefer og arealbelysning.

Tabel F.5: Energiforbrug

Energitype	Årligt forbrug
Dieselolie	ca. 490.000 liter
Elektricitet	3,2 mio. kWh

F.16. Systematisk beskrivelse af virksomhedens processer

Aktiviteterne på virksomheden omfatter transport på området samt lastning og losning af skibe og lastbiler samt aktiviteter tilknyttet værkstedet.

Lastbiler ankommer til området for at blive lastet eller losset med tomme eller fyldte containere eller projektlaster fra ro-ro-terminalen. Håndtering ind og ud af oplagspladsen sker med straddle carriers og empty stacker. Ved lastning og losning af skibe bliver containere håndteret af STS kraner og containere transporteret til og fra oplagspladsen med straddle carriers.

Ved lastning, losning og henstilling på terminalen anvendes følgende materiel:

- Straddle carriers (103) til brug for placering af containere
- Kraner til brug for overførsel af containere fra skib til land (STS-kraner)
- Maskinel til transport af tomme containere (Empty stackers)
- Maskiner til transport af containere på terminalområdet (Straddle carriers - 103)
- Traktorer til intern transport (terminal traktorer)
- El-trucks til intern transport

Tomme containere opmagasineres på arealet for tomme containere, fyldte i området for fyldte containere, og reefer tilsluttes el i reeferområdet. Fyldte og tomme containere kan stå kortvarigt i omladezonen (interchange area) ifm. håndteringen. Disse områder kan ses på **Figur D.2**.

Farligt gods bliver placeret i dedikerede områder, som beskrevet i sikkerhedsrapporten. Se overordnet placering af farligt gods på Figur D.2.

Projektlaster/ro-ro-gods vil være i transit og oplag af disse vil være begræset til kort tid.

Kørende materiel på yarden bidrager med luftemissioner samt støj fra motorer. Der kommer også et støjbidrag ved afsætning af containere på yarden og pålæsning af containere på lastbiler. Støjkilderne er beskrevet yderligere i afsnit H.24 og i støjrapporten (bilag 7).

Virksomhedens kørende materiel serviceres og reparerer på eget værksted på området. Aktiviteterne omfatter amindelige servicearbejde, herunder olieskift.

Der etableres en vaskeplads for rullende materiel i området lige syd for placeringen af de temperaturregulerede containere (angivet med blå på figur D2. Spildevand afledes herfra via sandfang og olieudskiller til Lynettens renseanlæg.

Energianlæg

Virksomheden forventer at blive tilsluttet fjernvarmeforsyning.

F.17. Risiko for øget forurening ved driftsforstyrrelser eller uheld

Sandsynligheden for, at en straddle carrier eller kran taber en container, eller at to maskiner kører sammen, er, baseret på erfaringer, meget lille. Samtidig er alle containere og tankcontainere godt beskyttet.

Der vil være fast belægning i de områder hvor farligt gods håndteres eller opbevares, og afvandingssystemet skal indrettes sådan, at det kan afspærres og evt. udslip af farlige stoffer kan opsamles og bortskaffes på kontrolleret vis. Risikoen for udslip af skadelige stoffer til miljøet er derfor meget lille.

Virksomheden har udarbejdet en Sikkerhedsrapport, samt et tillæg til sikkerhedsrapport, som redegør for, hvilke foranstaltninger der er mod uheld. Formålet med sikkerhedsrapporten er at dokumentere, at faren for større uheld er klarlagt, ved at risikoen for større uheld på CMP er identificeret og vurderet. Med sikkerhedsrapporten dokumenteres også, at containerterminalen har et højt beskyttelsesniveau for mennesker og miljø i og uden for virksomheden, hvorledes denne beskyttelse fungerer i praksis, samt at sikkerhedssystemerne er indrettet således, at den høje grad af sikkerhed vil forblive i fremtiden.

Der er truffet en række foranstaltninger mod uheld og følger af uheld, herunder:

- Farligt gods iht. risikobekendtgørelsen henstilles kun i det nordligste af de to områder til fyldte container, der fremgår af Figur D.2, og i dette område kun yderst i rækken for at sikre gode indsatsforhold i tilfælde af brand mv.
- Der placeres ikke farligt gods containere med brandbare stoffer under eller over containere med brandbare gasser, væsker, eksplosiver eller stoffer, der kan dekomponere ved opvarmning.
- Der vil være dedikerede pladser til containere henholdsvis tankcontainere med brandfarlige gasser yderst i den øverste del af rækkerne (ud mod kaj) samt dedikerede pladser til containere samt tankcontainere med brandfarlige væsker yderst nederst i rækkerne i det nordligste af de to områder

hvor fyldte containere henstilles, med formålet at opfylde krav og regler i tekniske forskrifter.

- Øvrigt farligt gods vil kunne henstilles i de tre yderste rækker til venstre (ud mod udvekslingsområdet for tomme containere) i det nordligste af de to områder hvor fyldte containere henstilles, med hensyn til afstandskrav i IMDG-koden, dvs. afstandskrav skal opfyldes.
- Der etableres fald mod afløb i det befæstede areal for yardens stakke, ved kajkant, lastbilsområde og tankcontainere. Fald etableres således, at det minimerer risikoen for pølbrand under andre containere med farligt gods.
- På land er alle områder, hvor der forekommer aktiviteter, befæstet, og risikoen for jordforurening er derfor lille. Regn- og overfladevand vil i takt med befæstelse af terminalen blive koblet på regnvandssystemet, der afledes via sandfang og olieudskillere til havnen i henhold til afvandingsplanen (se bilag 8).

De væsentligste miljøpåvirkninger fra større uheld består i, at miljøfarlige stoffer kan nå vandmiljøet, enten i ren form eller i form af slukningsvand fra en brandindsats, på udendørs arealer. De miljøskadelige stoffer kan her løbe gennem regnvandssystemet. Der vil her være olieudskillere og mulighed for central afspærring for at forhindre udløb til havnen. Vandet vil herfra senere vil kunne fjernes på kontrolleret vis.

Virksomhedens flowdiagram over håndtering af hændelser er vedlagt i bilag 9 og bilag 10.

G. Bedste tilgængelige teknik (BAT)

G.19. Redegørelse for virksomhedens muligheder for at anvende BAT

Virksomheden tilstræber sig på at indkøbe støjsvage maskiner og køretøjer til håndtering af trailere og containere, og ved fremtidige udskiftninger af køretøjer fortsat at vælge støjsvage og evt. elektrisk drevne modeller, i henhold til virksomhedens interne politik om BAT. Sandfang og olieudskillere vil være dimensioneret til områdets størrelse.

H. Oplysninger om forurening og forureningsbegrænsende foranstaltninger

Luftforurening

H.20. Stoffer og kilder

Luftforureningen fra virksomheden stammer fra følgende emissionskilder:

- Containerhåndteringsmaskiner og kraner
- Lastbiler
- Værkstedaktiviteter

Eldrevne køretøjer på virksomheden indgår ikke, da der er ingen lokal emission fra disse kilder.

Emissionerne fra værkstedet er ubetydelige, da der kun foretages almindeligt vedligehold af rullende materiel, herunder olieskift.

Såfremt det er økonomisk og teknologisk muligt, vil CMP udfra en samlet betragtning overveje at anvende elektrisk drevne maskiner til håndtering af containere. Det er dog ikke sikkert, at det er muligt, og der er derfor regnet med diesel/diesel-elektrisk materiel. Ved anvendelse af elektriske maskiner vil emissionerne og dermed bidraget til luftforureningen være mindre.

Der er regnet med emissioner fra følgende kilder/materiel på virksomheden:

- 2 empty stackers a 285 kW, Trin 5
- 15 straddle carriers a 285 kW, Trin 5
- 2 tugmasters a 185 kW, Trin 3B

Kilderne er ikke at betragte som faste procesafkast, men er her regnet som sådanne.

Der gælder følgende emissionsgrænseværdier (Miljøministeriets bekendtgørelse nr. 1019 af 01/10/2019 og <https://www.dieselnet.com/standards/eu/non-road.php#s5>)

Trin 3B:

NO_x: 2 g/kWh

CO: 3,5 g/kWh

PM: 0,025 g/kWh

Trin 5:

NO_x: 0,4 g/kWh

CO: 3,5 g/kWh

PM: 0,015 g/kWh

Beregningen af virksomhedens bidrag til forureningen i omgivelserne er foretaget med den spredningsmeteorologiske model OML (Operationelle Meteorologiske Luftkvalitetsmodeller) version 6.20.

Ved beregning af det maksimale forureningsbidrag fra virksomheden (immissionskoncentrationsbidraget) er der taget udgangspunkt i en situation, hvor de forskellige køretøjer er jævnt fordelt i deres respektive relevante områder. Køretøjerne, der udgør emissionskilderne er derfor i beregningen placeret hver side af beregningssystemets centrum, $x,y = 0,0$.

Der er regnet med en "motorudnyttelse" på 50 %, svarende til at motorerne kører ved halv kraft eller kun i 30 minutter hver time. Der er regnet med drift i alle døgnet 24 timer året rundt. Beregningen vurderes med de beskrevne forudsætninger at være gennemført konservativt, dvs. at der herved beregnes højere forureningsbidrag, end der i praksis vil forekomme.

Ud fra maskinernes motoreffekt og tilhørende emissionsgrænseværdier er der beregnet de i Tabel H.1 viste kildestyrker.

Tabel H.1: Kildestyrker for maskinel (pr. maskine)

Maskine	NO _x [g/sek.]	CO [g/sek.]	Partikler [g/sek.]
Empty stacker	0,0051	0,0899	0,00039
Shuttle carrier	0,0079	0,1385	0,00059
Tugmaster	0,0051	0,0899	0,00039

For NO_x er det antaget, at maksimalt 50 % foreligger som NO₂ i receptorpunkterne. Ved beregning af spredningsfaktorer for emissionerne af hhv. NO₂, CO og partikler er det bestemt, at det er CO, er den dimensionerende forureningskomponent. Spredningsfaktorerne er vist i Tabel H.2. Der er derfor kun udført en OML-beregning for emissionen af CO fra de 10 maskiner. Dersom grænseværdien for maksimalt forureningsbidrag (B-værdien) er overholdt for CO, vil den derfor også være overholdt for de øvrige forureningskomponenter.

Tabel H.2: Spredningsfaktorer

Parameter	NO _x	CO	Partikler
Samlet emission [mg/sek.]	68,58	1.200	5,14
B-værdi [mg/m ³]	0,125	1	0,08
Spredningsfaktor [m ³ /sek.]	549	1.200	64

Der er regnet med en afkasthøjde på 3 meter for empty stackers og tugmasters. For straddle carriers er der regnet med en afkasthøjde på 15 meter. Røggasmængder er skønsmæssigt beregnet. Temperaturen er sat skønsmæssigt til 200 °C.

Der er regnet med en generel bygningshøjde på 8 meter. Den korteste afstand fra beregningscentrum og til virksomhedens skel er ca. 160 m mod sydøst.

OML-beregningen viser, at det maksimale immissionskoncentrationsbidrag i afstanden 160 meter er 801 µg/m³. Da B-værdien for CO er på 1.000 µg/m³, er grænseværdien således overholdt. Beregningsresultatet fremgår af bilag 1, OML-logfil.

H.21. Diffuse kilder

Der er ingen egentlige diffuse kilder. Der vil dog ved lejlighedsvis udendørs svejse- og slibearbejde kunne udledes meget begrænsede mængder af luftforurenende stoffer. Omfanget heraf er dog ubetydeligt og uden betydning for virksomhedens miljøbelastning og fremgår derfor ikke som en del af ansøgningen.

H.22. Beregning af afkasthøjde

For det kørende materiel er afkasthøjderne oplyst af leverandøren og fremgår af punkt H20.

Der er pt. ikke kendskab til emissionen fra de aktuelle kilder på værstedet. Der vil typisk være tale om mindre emissioner af støv fra slibearbejde, mv. Herudover vil der lejlighedsvis være tale om emissioner fra mindre manuelt udført vedligehold- og malearbejde. Afkast vil blive dimensioneret iht. Luftvejledningens regler. Afkast vil som minimum blive ført 1 m over tag (kip).

Spildevand

H.23. Beskrivelse af spildevand

Der er endnu ikke foretaget detailprojektering af spildevandssystemet. Foreløbig overordnet princip er beskrevet nedenfor.

Området for Nordhavn Containerterminal skal separatkloakeres. Der skal således etableres ét separat ledningssystem til spildevand og ét separat ledningssystem til regnvand.

Containerterminalen omfatter arealet indenfor den blå afgrænsning, der fremgår af bilag 2.

Spildevandssystem

Kontorbygningens placering er endnu ikke fastlagt. Værkstedbygningen placeres sydøst for de fyldte containere (se Figur D.2.). Spildevand fra værkstedbygning og kontorbygning ledes til spildevandskloak.

Ligeledes skal spildevand og overfladevand fra vaskeplads, der er beliggende syd for de temperaturregulerende containere ledes til spildevandskloak. Vaskepladsens belægning skal være uigennemtrængelig. Spildevand fra vaskepladsen skal afledes til offentlig spildevandskloak via sandfang og olieudskillere.

Der skal søges om særskilt tilslutningstilladelse til afledning af spildevand til kloak for vaskeplads hos Københavns Kommunes Miljømyndighed

Spildevandskloakken tilsluttes nedstrøms til HOFORS offentlige kloaksystem og herfra ledes spildevandet til Renseanlæg Lynetten. Hvis der er behov for forsinkelse af spildevandet grundet nedstrøms kapacitetsproblemer i det offentlige spildevandssystem, kan der etableres et internt buffervolumen på Nordhavn Containerterminal, f.eks. i form af et rørbassin af passende volumen. Dette afklares i forbindelse med skitseprojektering af spildevands- og afvandingssystemet og dialog med myndigheder og HOFOR.

Det vurderes på nuværende tidspunkt, at den samlede spildevandsmængde vil udgøre ca. 100 PE, og Renseanlæg Lynetten derfor kan modtage og rense denne spildevandsmængde.

Der ansøges om særskilt tilslutningstilladelse til kloak for spildevand hos Københavns Kommunes Miljømyndighed, når detailplan for spildevand- og afvandings-system for Nordhavn Containerterminalområde foreligger.

Regnvandssystem

Regnvandssystemet modtager tag- og overfladevand fra de befæstede arealer.

Tagvand fra værkstedsbygning og kontorbygning ledes til intern regnvandskloak i området og via udløb ud i recipienten, Nordhavn.

Det vurderes, at tagvandet kan ledes direkte til recipient uden forudgående rensning, idet tagbelægning og tagrender m.v. opføres i materialer, der ikke afgiver miljøfarlige stoffer, der er skadeligt for vandmiljøet.

Der etableres en tæt uigennemtrængelig belægning i hele området for containerterminalen, således at overfladevand ikke nedsiver til det underliggende jorddepot.

Overfladevandssystemet opdeles i mindre oplande (se bilag 8) med fald mod afløb i det befæstede areal for stakke, ved kajkant, lastbilsområde, tankcontainere m.v.

Der etableres afspærringsanordninger nedstrøms i ledningssystemet for hvert opland, således at der er mulighed for at afspærre de enkelte sektioner i tilfælde af udslip af miljøfarlige stoffer fra containere, olietank m.v. og i tilfældet af brug af indsatsvand til slukning af en brand og/eller køling af nærliggende containere. Systemet indrettes således at afspærring kan ske fra central placering. Derved kan udslip af miljøfarlige stoffer og forurenede indsatsvandet blive tilbageholdt i containerterminalens interne afløbssystem og senere blive fjernet på kontrolleret vis. Eventuelle kapacitetskrav vurderes i forbindelse med detailprojektering, hvor det ligeledes sikres, at der ikke sker intern spredning af brandfarlige stoffer mellem sektionerne.

Overfladevand fra de befæstede områder udledes til recipienten, Nordhavn, via sandfang og olieudskillere.

For nærmere beskrivelse af afledte overfladevandmængder henvises til Bilag 14.

Farligt gods

Farligt gods, i henhold til risikobekendtgørelsen, henstilles kun i yderste lag af containerstakkene for at sikre rimelige indsatsforhold i tilfælde af brand og lign. (se overordnet placering af farligt gods på Figur D.2.). Det farlige gods er placeret indenfor opland 4 (se bilag 8) med tæt belægning under og med afløb til stakkens kloaksystem. Der placeres ikke containere i næste række, hvor der er tankcontainere.

Der etableres fald mod linje-afløbsriste f.eks. i midten af stakke, hvor farligt gods henstilles i yderste lag, således at pølbrand under andre farligt gods containere forhindres.

Dieseltank

Dieseltanken anbringes på en tæt spildbakke eller lignende af beton, murværk eller jern. Spildbakkens rumindhold vurderes i forbindelse med detailprojektering og risikovurdering.

Opstilling af olietank skal godkendes af Hovedstadens Beredskab.

De containerskibe, der anløber containerterminalen, tilsluttes ikke det offentlige spildevandskloaket. De begrænsede mængder af spildevand herfra vil blive afhentet med slamsuger og afleveret til spildevandssystemet inden for egen matrikel. Den endelige projektering af spildevandssystemet er ikke udført endnu.

Virksomhedens forventede spildevandsmængde er angivet i Tabel H.3. Vandmængder og spildevandsmængder i anlægsfasen er ikke opgjort på nuværende tidspunkt, men forventes at være relativt begrænset.

Regn- og overfladevand vil i takt med befæstelse af terminalen blive koblet på det interne regnvandssystem, der etableres nedstrøms fra, og via sandfang og olieudskillere blive udledt til havnen.

Såfremt der i forbindelse med anlægsfasen opstilles mandskabsvogne med afledning af spildevand vil dette enten blive afledt til offentligt spildevandssystem eller blive afhentet af slamsuger.

Tabel H.3: Spildevand

Spildevandstrøm	Beskrivelse	Daglig mængde (skøn)	Årlig mængde (skøn)
Vaskeplads for maskiner	Afledning af vand fra vask af maskiner. Vandet vil indeholde stoffer fra det Materiel, der vaskes, og de vaskemidler, der indgår i vaskeprocessen.	1,5 m ³	300 m ³
Sanitært spildevand	Sanitært spildevand fra administrationsbygninger	5 m ³	2000 m ³

Oversigt over olieudskillere og sandfang fremgår af Tabel H.4. Antal og endelig placering af sandfang og olieudskillere er endnu ikke fastlagt. Beskrivelse af afledning af overfladevand er beskrevet i afsnit H.24.

Tabel H.4: Olieudskillere og sandfang

Placering	Type	Kapacitet	Størrelse af sandfang	Spildevandssystem
Ved vaskeplads	Sandfang	-	2.500 l	Fra vaskeplads til renseanlæg
Ved vaskeplads	Olieudskiller	360 l / 10 l/sek.	-	Fra vaskeplads til renseanlæg

H.24. Direkte udledning til recipient

Der søges om tilladelse til at udlede overfladevand fra terminalområdet til havnen via olieudskillere. Da mængden af tagvand kun udgør en meget lille andel af det samlede overfladevand, udledes dette ikke i et separat system. Afløbssystemet er ikke detailprojekteret, men er beskrevet overordnet herunder.

Containerterminalen vil blive opdelt i 8 hovedoplande med 8 separate gravitations-systemer. Herved bliver det muligt at afspærre de enkelte sektioner i tilfælde af udslip af miljøfarlige stoffer (herunder stoffer iht. Bekendtgørelse nr.1433 af 21/11/2017) fra containere, dieseltank m.v. på virksomheden. Systemerne vil også være dimensioneret til brug for opsamling af indsatsvand til slukning af brand og/eller køling af nærliggende containere. Systemet indrettes således at afspærring kan ske fra centralt placeret lokalitet, og således at hver sektion kan tilbageholde volumen svarende til én container samt slukningsvand. Med den beskrevne løsning kan udslip af miljøfarlige stoffer og forurenede indsatsvand blive tilbageholdt i de interne afløbssystemer og senere blive fjernet på kontrolleret vis.

Såfremt der etableres et tankanlæg til diesel, vil det blive anlagt som et overjordisk tankanlæg placeret i en metalkasse eller tilsvarende tæt konstruktion således at eventuelt spild opsamles her i.

Oplandene indeholder både vejarealer, pladsarealer samt tagarealer fra bygninger på området. Regnvandet fra enkelte oplande afledes via regnvandssystemerne og renses vha. sandfang og olieudskiller inden det udledes til havnen. I tilfælde af udslip af miljøfarlige stoffer skal tilhørende regnvandssystem afspærres så vandet staves tilbage i regnvandssystemet/et midlertidig regnvandsmagasin.

Regnvandssystemerne er dimensioneret for en regnmængde på 140 l/s/ha, der inklusiv en klimafaktor på 1,4 giver en samlet vandmængde på 196 l/s/ha. Området etableres med tæt belægning og i beregningerne er der derfor anvendt en befæstelsesgrad på 100%. Udløbskoter er sat til kote -1,2 til -1,3 for at have en minimumsdybde på 0,5 m fra havvandsniveauet til lednings indvendig overkant. Der er kalkuleret med ledningsdimensioner på Ø600 til Ø1000. Da udløb sker under havvandspejlet, vil gravitation i udløbsledningerne ikke have nogen effekt. Udløbsledningerne er derfor projekteret med 0.0 ‰ fald ved at have kotespring i sidste brønde inden udløb. Derudover er der i disse brønde placeret kontraklap med indløb i kote 0,2, for at undgå indstrømning af tidevand i ledningerne. Udløbsledningerne vil derfor altid være vandfyldte mens kontraklap og kotespring mellem ind- og udløbskoter i de sidste brønde inden udløb vil forhindre tilbagestuvning af havvand i systemerne. Projektering og dimensionering af drænledninger, stikledninger, sandfangsbrønde samt olieudskiller udarbejdes i forbindelse med detailprojekteringen.

Foreløbig ledningsplan med regnvandssystemer fremgår af bilag 8. Her er nummereringen af de 8 oplande også angivet.

I bilag 14 er der beskrevet muligt system til afvanding af området herunder muligheder for tilbageholdelse af forurenede vand, herunder slukningsvand. Det er vurderet, i hvilket omfang der er behov for bassiner til tilbageholdelse af forurenede vand og om/hvordan det vil være praktisk muligt af aflukke systemer i tilfælde af uheld. Alternativer hertil er også vurderet. Bilaget indeholder også en redegørelse for skønnet indhold af forurenende stoffer i udledt regnvand. Miljøstyrelsens checkskema for spildevand til recipient er vedlagt som bilag 15.

Beskrivelse af oplande

Oplandsplan for containerterminalen fremgår af bilag 8 (Tegning 30X_x-301-000).

Nummerering af de 8 oplande fremgår af bilag 8. Oplandenes areal, udløbspositioner, dimensionerende vandføring og de skitserede ledningslængder og dimensioner fremgår af nedenstående skema.

	Enhed	Opland 1	Opland 2	Opland 3	Opland 4	Opland 5	Opland 6	Opland 7	Opland 10	Samlet
Areal	[ha]	3.49	2.81	2.86	1.93	2.58	1.66	4.17	3.23	22.73
Udløbskoordinat (Easting)		728123,2	728146,0	728194,9	728208,9	728358,2	728411,2	728327,2	728307,1	
Udløbskoordinat (Northing)		6181428,7	6181416,7	6181391,5	6181383,9	6181304,5	6181276,3	6180957,6	6180942,1	
Dim. vandføring (T= 2 år)	[l/s]	684	551	561	378	506	325	817	633	
Maks. udledning	[l/s]	1571	1265	1287	869	1161	747	1877	1454	10.231
Årlig udledning	[m³]	17799	14331	14586	9843	13158	8466	21267	16473	115.923
Lednings længde	[m]	330	310	130	280	230	290	580	600	
Gns. Fald	[‰]	3.6	3.9	9.2	4.3	5.2	4.1	2.1	2.0	
Lednings Dimension	[mm]	800	700	600	600	700	600	1000	900	

Alle oplande er antaget fuldt befæstet med terrænkote 3,0 DNN. Udledningen til Øresund, er regnet med en havvandsstand i kote 0. Den maksimale udledning er afhængig af oplandsstørrelse og strækning. I det ansøgte er der konservativt antaget 450 l/s/ha, da det svarer til de højeste udledninger.

Der er regnet med en lameludskiller af typen IBFG-Unisep 322300 med en maksimal kapacitet på 900 l/s og en klasse 1 kapacitet på 45 l/s.

Forudsætningerne er valgt på baggrund af Teknisk notat: Afledning af Overfladevand. Sweco 6. oktober 2020. Beregningerne er udført som statistiske beregninger og vedlagt i bilag 14.

Opland 1

Oplandet er beliggende i den nordvestlige del af terminalen som vil blive anvendt til havnerelaterede aktiviteter, herunder ro-ro, opmarcharealer, parkering og kørsel. Oplandet har et afstrømningsareal på 3,49 ha. Den dimensionsgivende vandmængde er beregnet til 684 l/s.

Opland 2

Oplandet er beliggende på den nordvestlige del af terminalen som vil blive anvendt til oplag af tomme containere. Oplandet har et afstrømningsareal på 2,81 ha. Den dimensionsgivende vandmængde er beregnet til 551 l/s.

Opland 3

Oplandet er beliggende i den centrale del af terminalen som vil blive anvendt til

oplag af fyldte containere. Oplandet har et afstrømningsareal på 2,86 ha. Den dimensionsgivende vandmængde er beregnet til 561 l/s.

Opland 4

Oplandet er beliggende i den centrale del af terminalen som vil blive anvendt til oplag af fyldte containere, herunder oplag af containere med indhold af farligt gods. Oplandet har et afstrømningsareal på 1,93 ha. Den dimensionsgivende vandmængde er beregnet til 378 l/s.

Opland 5

Oplandet er beliggende i den nordlige del af terminalen som udgør kajarealet med STS kraner. Oplandet har et afstrømningsareal på 2,58 ha. Den dimensionsgivende vandmængde er beregnet til 506 l/s.

Opland 6

Oplandet er beliggende i den nordøstlige del af terminalen som vil blive anvendt til termoregulerede containere (reefers) og vaskeplads. Oplandet har et afstrømningsareal på 1,66 ha. Den dimensionsgivende vandmængde er beregnet til 325 l/s.

Opland 7

Oplandet er beliggende i den sydlige del af terminalen som vil blive anvendt til værkstedsbygning og andre havnerelaterede aktiviteter, herunder ro-ro, opmarcharealer, parkering og kørsel. Oplandet har et afstrømningsareal på 4,17 ha. Den dimensionsgivende vandmængde er beregnet til 817 l/s.

Opland 10

Oplandet er beliggende i den sydlige del af terminalen som vil blive anvendt til gate og andre havnerelaterede aktiviteter, herunder ro-ro, opmarcharealer, parkering og kørsel. Oplandet har et afstrømningsareal på 3,23 ha. Den dimensionsgivende vandmængde er beregnet til 663 l/s.

Støj

H.25. Beskrivelse af støj- og vibrationskilder

Der er foretaget en støj kortlægning af ekstern støj fra den forventede fremtidige drift af den ny containerterminal i Ydre Nordhavn. Kortlægningen er beskrevet i hovedtræk i det følgende, og derudover henvises til den akkrediterede støjrapport i bilag 7. Kortlægningen fastlægger støjbelastningen af den forventede fremtidige drift (worst case) efter åbning af terminalen.

Der er følgende støj kilder på virksomheden (typer og antal):

- 2 containerskibe ved kaj
- 3 STS kraner til overførsel af containere til og fra skib
- 4 stk. Gaffeltrucks til intern transport af stykgods

- 2 stk. Empty stackers til håndtering og stabling af tomme containere
- 15 stk. straddle carriers til transport af containere til og fra oplagspladsen
- 2 stk. tugmasters (terminaltraktorer) til transport af sættevogne
- 1 stk. vaskeplads for terminalens materiel
- 550 stk. lastbiler pr. døgn til terminalen
- 100 stk. personbiler pr. døgn til terminalen
- 100 stk. reefers (kølecontainere), placeret ved pos. 5 på **Fejl! Henvisningskilde ikke fundet.**

Antallet af støjklender referere til det antal der er anvendt i støjberegningerne. Det faktiske antal af maskiner/udstyr kan være højere men der vil normalt ikke være samtidig drift af flere maskiner end her angivet.

Støj fra værkstedet er ikke medregnet, da det vurderes, at denne kilde er ubetydelig i forhold til de øvrige støjklender.

H.26. Resultatet af støjberegning

Beregningsposition	Støjgrænse Dag/aften/ nat / L_{pAmax} i dB	Beregnet støjbelastning, L_r i dB(A)* Dag/aften/ nat	Beregnet maksimalværdi, L_{pAmax} (kl. 22-07)	Beregnet usikkerhed for L_r Dag/aften/ nat
Tuborg Sundpark 12, Hellerup	50/45/40/5 5	33,8/33,8/3 3,1	38,9	5,5/5,5/5,2
Strandpromenaden 19, Østerbro	45/40/35/5 0	34,3/34,3/3 3,5	39,9	5,2/5,2/5,0
Østbanegade 175, Østerbro	50/45/40/5 5	28,6/28,6/2 8,1	34,7	5,1/5,1/4,7
Fortkaj 20, Aarhusgade Kvarteret	55/45/40/5 5	35,1/35,1/34 ,5	41,2	5,1/5,1/4,7
Dampfærgevej 24, Amerika Plads	55/45/40/5 5	31,9/31,9/31, 2	37,6	5,0/5,0/4,7
Byudviklingsområde, Levantkaj, 1,5 m	55/45/40/5 5	39,6/39,6/3 9,1	46,0	4,8/4,8/4,4
Husbåde, Færgehavn Nord, 1,5 m	55/45/40/5 5	40,3/40,3/3 9,1	46,3	5,1/5,1/4,8

Beregningsposition	Støjgrænse Dag/aften/ nat /L _{pAmax} i dB	Beregnet støjbelastning, L _T i dB(A)* Dag/aften/ nat	Beregnet maksimalværdi, L _{pAmax} (kl. 22-07)	Beregnet usikkerhed for L _T Dag/aften/ nat
Rekreativt område, udsigt, 1,5 m over fremtidigt terræn	46*/46*/46*/-**	46,5/46,5/46,1	57,4	3,6/3,6/3,5
Rekreativt område, nord, 1,5 m over fremtidigt terræn	46*/46*/46*/-**	46,8/46,8/46,0	56,1	5,4/5,4/5,2
Ny krydstogtterminal	70/70/70/-**	59,5/59,5/57,9	69,1	5,2/5,2/5,6
Planlagt højhus, Aarhusgade Kvarteret	55/45/40/55	34,9/34,9/34,3	40,4	5,1/5,1/4,8
Planlagt højhus, Sundkrogsgade	55/45/40/55	35,1/35,1/34,5	40,6	5,4/5,4/5,0
Planlagt højhus, Langelinie	55/45/40/55	34,4/34,4/33,9	40,2	5,0/5,0/4,7

* Grænseværdien på 46 for det rekreative område er fastsat i miljøgodkendelsen for containerterminalen af 11. oktober 2019.

**Der er ikke fastlagt vejledende grænseværdier for maksimalværdier L_{pAmax} for områder udlagt til rekreative formål og erhverv

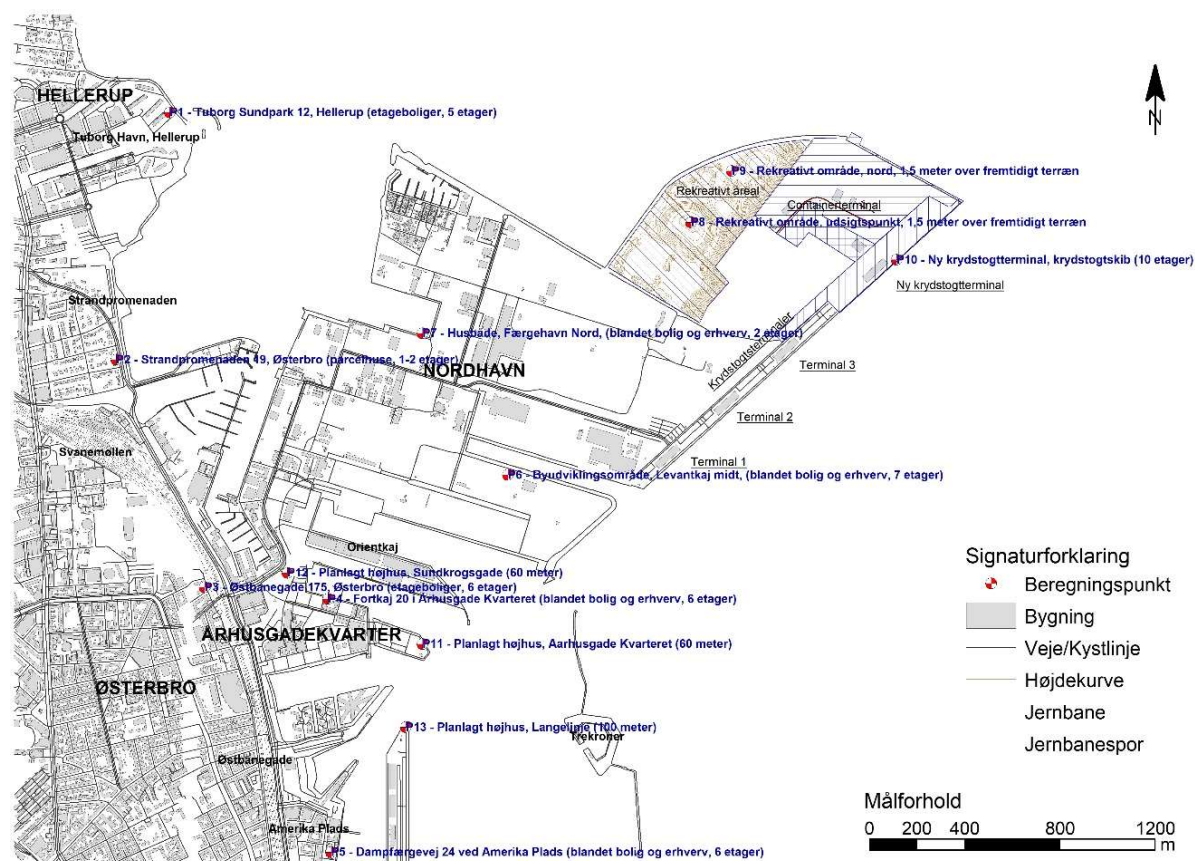
Der er i beregningerne forudsat, at aktiviteterne på terminalen kan forekomme i alle døgnets timer, og at de er i drift samtidigt i 100 % af tiden. Der er dog følgende undtagelser:

- Driften af STS kranerne er fordelt på løfteoperationer i 90 % af tiden og alarmsirene 10 % af tiden.
- Vaskepladsen anvendes kun i dag og aftenperioden kl. 07-22, og den vil være i drift 50 % af tiden.
- Antallet af Straddle Carriers i natperioden reduceres til 12 stk.

Beregningen tager hensyn til alle faktorer, der påvirker lydets udbredelse, herunder refleksioner, afskærmende genstande (f.eks. bygninger), terrænets karakter m.v. Alle større bygninger er medtaget som afskærmende og reflekterende objekter i beregningsmodellen. Desuden er tomme containere og kølecontainere medtaget som afskærmende og reflekterende objekter. De fyldte containere er ikke medtaget, da skærmeffekten vurderes meget beskeden, især overfor Straddle Carriers, hvor støjilden er placeret på toppen af maskinen over containerne.

Tomme containere er indregnet med en gennemsnitshøjde på 12 meter, fyldte containere med en højde på 9 meter og kølecontainere med en højde på 6 meter. Værkstedbygningen er indregnet med en højde på 17 meter. Placeringen af skærmende bygninger og containerstakke fremgår af Bilag 7.

Der er fastlagt støjbelastninger for de nærmeste boliger, herunder fremtidige i Københavns Nordhavn, det rekreative område vest for containerterminalen og den ny krydstogtterminal. Beregningspositionerne kan ses på Figur H.1. Detaljeret oversigt fremgår af bilag 7.



Figur H.1: Beregningspunkter (Der henvises til støjnotat, bilag 7).

Det vurderes på baggrund af de beregnede støjbelastninger, at driften af den ny containerterminal ikke vil overskride Miljøstyrelsens vejledende støjgrænser. I det rekreative område beregnes dog mindre overskridelser på op til ca. 1 dB af den fastsatte støjgrænse på 46 dB. Det skal bemærkes, at Miljøstyrelsen anser det for rimeligt, at der fastsættes støjgrænser for rekreative områder i byer på mellem 40 og 50 dB, jf. Vejledning fra Miljøstyrelsen nr. 3 2003 "Ekstern støj i byomdannelsesområder". På denne baggrund anmoder CMP, som også anført indledningsvist, om at den fastsatte grænseværdi (jf. vilkår F1 miljøgodkendelsen af 19. oktober 2019) for område 5 – Offentligt tilgængelige rekreative områder på 46 dB(A) lempes til 47 dB(A).

I den nordøstligste del af det rekreative område på voldens østvendte skråning, beregnes en mindre overskridelse af den vejledende støjgrænse på 50 dB. Miljøstyrelsens har vejledende udtalt, at da volden har en funktion som støjvold, vil det

ikke være relevant at fastsætte støjgrænse på den østlige side af volden. Støjgrænsen for det rekreative område, gælder derfor kun vest for volden i området, hvor mennesker forventes at opholde sig.

Det er vurderet, at den normale håndtering af containere og andre aktiviteter på terminalen ikke vil give anledning til tydeligt hørbare impulser ved boliger, som alle ligger i relativt store afstande fra terminalen.

Herudover ønsker CMP dagsperionen man-fredag og lørdage ændres til kl. 06-18 og at natperioden ændres til kl. 22-06 – som i vilkår F1 i miljøgodkendelse af 19. oktober 2019 er fastsat til hhv. 07-18 og 22-07. Denne ændring begrundes i ønsket om fortsat at kunne starte dagsaktiviteterne på containerterminalen kl. 06 i stedet for kl. 07 af hensyn til driften ifm. lastning og losning af containere. Ændringen er især væsentlig ift. muligheden for transport af containere udaf Nordhavn og København før morgenmyldretiden sætter ind.

De opdaterede støjregninger (se tabel 1.1 i bilag 7 og tabellen ovenfor) viser at den beregnede støjbelastning fra containerterminalen ved dagsdrift for alle beregningspositioner undtaget positionen Husbåde, Færgehavn Nord kan overholde grænseværdien for natperioden. For positionen Husbåde, Færgehavn Nord vil støjbelastningen for dagsdrift være 40,3 dB(A), mens grænseværdien for natperioden er 40 dB(A), dvs. en overskridelse på 0,3 dB(A).

Affald

H.27. Affaldsmængder

Affald håndteres i henhold til Københavns Kommunes regulativ for erhvervsaffald. Virksomhedens forventede årlige mængder affald er vist i Tabel H.5. Beskrivelse af indholdet af farligt affald er vist i Tabel H.6.

Tabel H.5: Affald og årlige mængder

Affaldstype / EAK nr.	Oprindelse	Årlig mængde (skønnet)
Brændbart / 01	Fra administrationsbygning	19 ton
Brændbart / 01	Fra skibe	20 ton
Pap / 10	Fra administrationsbygning	2,1 ton
Papir / 05	Fra administrationsbygning	1,7 ton
Glas / 11	Fra administrationsbygning	400 kg
Plast / 08	Fra administrationsbygning	500 kg
Elektronik / 46	Fra administrationsbygning	1000 kg
Organisk / 02	Fra administrationsbygning / køkken	2 ton
Aluminium, dåser / 12	Fra administrationsbygning	100 kg
Porcelæn / 170103	Fra administrationsbygning, køkken	100 kg
Lysstofrør / 40	Fra værksted	100 kg

Affaldstype / EAK nr.	Oprindelse	Årlig mængde (skønnet)
Fast olieholdigt affald / 160708	Fra værksted	500 kg
Oliefiltre / 150202	Fra værksted	500 kg
Hydraulikslanger / 16	Fra værksted	500 kg
Kølervæske / 160114	Fra værksted	500 kg
Spraydåser / 160504	Fra værksted	250 kg
Alt væk 2 / 14	Fra værksted	125 kg
Farligt affald / 54	Fra skibe	2 ton

Tabel H.6: Beskrivelse af farligt affald

Affaldstype	Beskrivelse/sammensætning	Årlig mængde
Elektronik EAK 160215	Lysstofrør, batterier mv.	100 kg.
Spildolie EAK 130205	Spildolie fra maskinel	1250 liter
Olieholdigt kattegrus EAK 130899	Absorbtionsmateriale	1250 liter

H.28. Håndtering og opbevaring af affald

Alt affald opbevares på sikker vis for imødegåelse af risiko for forurening af jord og spildevand. Affaldstyper, opbevaringsforhold og -mængde samt transportør for virksomhedens affald er vist i Tabel H.7.

Der er på virksomheden opstillet containere til køkken og kontoraffald. Ved terminalens værksted er opstillet containere til affald fra værkstedet. Der er herudover en 22 m³ åben container til stort brændbart affald til sortering, fx paller. Alt affald opbevares og afhentes i henhold til det kommunale affaldsregulativ.

Til brug for affald fra skibe er der en 8 m³ fast opstillet affaldscontainer.

Den fastopstillede container har ugentlig tømning. Den åbne container til stort brændbart tømmes ad hoc når den er fyldt.

Alle beholdere, containere mv. i køkken, værksted og på terminalen tømmes af affaldsfirma godkendt i MST's affaldsregister. Stort brændbart affald, samt forskellige fraktioner fra køkken og værksted transporteres til godkendt affaldsmottager. Småt brændbart køres direkte til forbrænding på ARC.

Tabel H.7: Opbevaring og håndtering af affald

Affaldstype /EAK nr.	Opbevaring	Transportør
Brændbart	2 x 8 m ³ container 22 m ³ åben container	Tofteng
Pap / 01	3 x 800 l container	Tofteng
Papir / 01	660 l container	Tofteng

Affaldstype /EAK nr.	Opbevaring	Transportør
Glas / 11	240 l container	Tofteng
Plast / 08	400 l container	Tofteng
Elektronik / 46	660 l container 240 l container	Tofteng
Organisk / 02	2 x 240 l container	Tofteng
Aluminium, dåser / 12	240 l container	Tofteng
Porcelæn / 170103	240 l container	Tofteng
Lysstofrør / 40	Lyskildekasse	Tofteng
Fast olieholdigt affald / 160708	660 l container	Tofteng
Oliefiltre / 150202	660 l container	Tofteng
Hydraulikslanger / 16	660 l container	Tofteng
Køler væske / 160114	200 l	Tofteng
Spraydåser / 160504	660 l container	Tofteng
Alt væk 2 / 14 (se bilag 11)	200 l	Tofteng
Farligt affald / 54	660 l Containere	Tofteng

Jord og grundvand

H.29. Afværgeforanstaltninger for jord- og grundvandsforurening

I forbindelse med etableringen af deponiet er der foretaget test af gytjens permeabilitet jf. bilag 12.

Ved etablering og design af deponiet indgår senere pæleramning for kranskiner, jf. bilag 13.

Der er ingen drikkevandsinteresser eller andre grundvandsinteresser knyttet til terminalområdet, som er etableret som en opfyldning af søterritoriet. De befæstede arealer er tætte. Overfladeafstrømning håndteres via det separatkloakerede regnvandssystem med afløb til havnebassinet. Afløbene vil blive indrettet således at hvert opland kan afproppes/aflukkes fra centralt hold, så eventuelt spild af miljøfremmede stoffer ikke udledes til havnebassinet (se også H.24).

CMP har truffet de nødvendige foranstaltninger med henblik på at forebygge større uheld og begrænse effekterne for mennesker og miljø af sådanne uheld. CMP's containerterminal har et Miljø- og kvalitetsledelsessystem, der er certificeret i forhold til gældende internationale standarder (ISO 14001 og ISO 9001).

På nuværende terminal rapporteres alle uheld og "nærved" uheld iht. diagrammet "Hændelsehåndtering" (Bilag 9). Efter større uheld underrettes relevante myndigheder iht. diagrammet "Ulykkesskader eller uheld med farligt gods" (Bilag 10).

CMP har udarbejdet et udkast til en intern beredskabsplan for den nye containerterminal. Den interne beredskabsplan beskriver beredskabet på containerterminalen, med det formål at begrænse følgerne af eventuelle større uheld med farlige stoffer med information om, hvordan virksomheden skal handle eller forholde sig under eller under tilløb til et større uheld med farlige stoffer.

Oversigt over virksomhedens olietanke ses i Tabel H.8.

Tabel H.8: Oversigt over tanke

Indhold	Placering	Årstal	Størrelse	Bemærkning
Diesololie	-	2018	10.000 l	Tankanlæg placeret i metalkasse, således at eventuelt spild kan opsamles
Spildolie	-	-	100 liter	Opbevares i 100 l tønder i værkstedsbygning

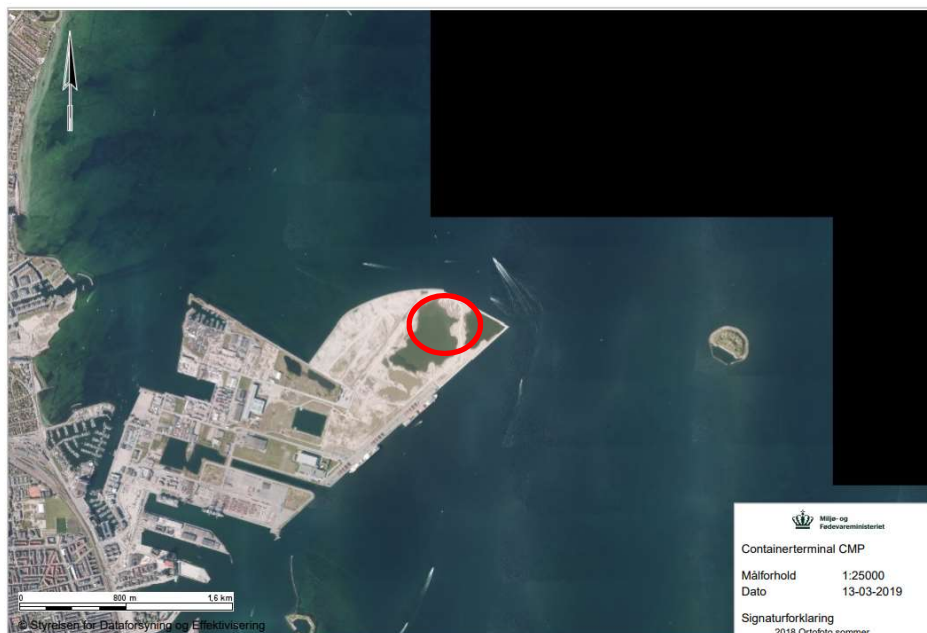
Alle tanke og beholdere vedligeholdes og inspiceres i overensstemmelse med reglerne i olietankbekendtgørelsen.

I. Forslag til vilkår om egenkontrol

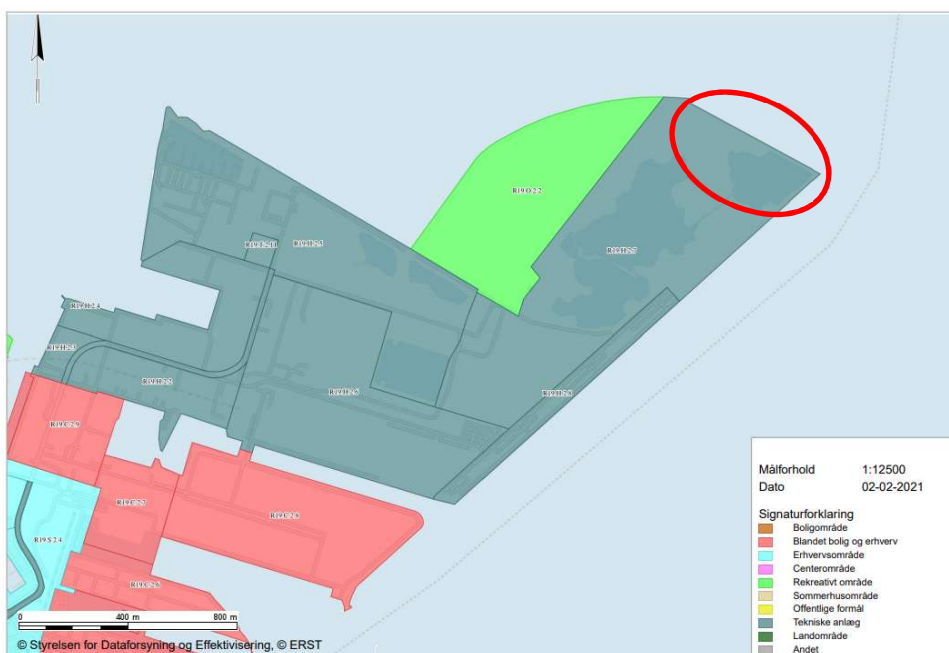
Der foreslås følgende registreringer til brug for egenkontrol.

1. Antal containere håndteret pr. år.
2. Antal lastbiler igennem gaten pr. år.
3. Antal anløb af skibe pr. år.
4. Årlig opgørelse af bortskaffede mængder af spildolie, forurenede absorptionsmateriale, brugte køle-/smøremidler og andet farligt affald.
5. Kontrol af olieudskillere hvert 1/2 år.
6. Pejling af sandfang hver 1/2 år.
7. Dato for tømning af olieudskillere/fedtudskillere og sandfang iht. abonnementsordning.

Bilag B. Kort over virksomhedens beliggenhed i 1:25.000



Bilag C. Virksomhedens omgivelser (temakort)



Bilag D. Lovgrundlag – Referenceliste

Love

Miljøbeskyttelsesloven (MBL):

Lovbekendtgørelse om miljøbeskyttelse, nr. 1218 af 25. november 2019.

Jordforureningsloven (JFL):

Lovbekendtgørelse om forurennet jord, nr. 282 af 27. marts 2017.

Planloven (PL):

Lovbekendtgørelse nr. 1157 af 1. juli 2020 om planlægning.

Miljøvurderingsloven (MVL):

Lovbekendtgørelse om miljøvurdering af planer og programmer og af konkrete projekter (VVM), nr. 973 af 25. juni 2020.

Anlægslove om Metroselskabet I/S og Arealudviklingsselskabet I/S

Lovbekendtgørelse om Metroselskabet I/S og Arealudviklingsselskabet I/S, nr. 551 af 6. juni 2007

Lovbekendtgørelse om ændring af lov om Metroselskabet I/S og Arealudviklingsselskabet I/S med flere love, nr. 632 af 14. juni 2011

Lovbekendtgørelse om ændring af lov om Metroselskabet I/S og Udviklingsselskabet By & Havn I/S, nr. 1560 af 18. december 2018

Havneloven

Lovbekendtgørelse om havne, nr. 457 af 23. maj 2012

Bekendtgørelser

Godkendelsesbekendtgørelsen (GBK):

Bekendtgørelse om godkendelse af listevirksomhed, nr. 2255 af 29. december 2020.

Miljøvurderingsbekendtgørelsen:

Bekendtgørelse 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). Bekendtgørelse nr. 913 af 30. august 2019.

Affaldsbekendtgørelsen:

Bekendtgørelse om affald, nr. 2159 af 9. december 2020.

Deponeringsbekendtgørelsen:

Bekendtgørelse om deponeringsanlæg, nr. 1049 af 28. august 2013.

Risikobekendtgørelsen (RK):

Bekendtgørelse om kontrol med risikoen for større uheld med farlige stoffer, nr. 372 af 25. april 2016.

Miljøtilsynsbekendtgørelsen:

Bekendtgørelse om miljøtilsyn, nr. 1536 af 9. december 2019.

Olietankbekendtgørelsen:

Bekendtgørelse om indretning, etablering og drift af olietanke, rørsystemer og pipelines, nr. 1257 af 27. november 2019.

Luftkvalitetsbekendtgørelsen:

Bekendtgørelse om vurdering og styring af luftkvaliteten, nr. 1472 af 12. december 2017.

Spildevandsbekendtgørelsen:

Bekendtgørelse om spildevandstilladelser m.v. efter miljøbeskyttelseslovens kapitel 3 og 4, nr. 2292 af 30. december 2020.

Habitatbekendtgørelsen:

Bekendtgørelse om udpegning og administration af internationale naturbeskyttelsesområder samt beskyttelse af visse arter, nr. 1595 af 6. december 2018.

Brugerbetalingsbekendtgørelsen:

Bekendtgørelse om brugerbetaling for godkendelse m.v. og tilsyn efter lov om miljøbeskyttelse og anvendelse af gødning m.v., nr. 2007 af 11. december 2020.

Bekendtgørelse om udledning af visse forurenende stoffer

Bekendtgørelse om krav til udledning af visse forurenende stoffer til vandløb, søer, overgangsvande, kystvande og havområder, nr. 1433 af 21. november 2017.

Bekendtgørelse om miljømål

Bekendtgørelse om fastlæggelse af miljømål for vandløb, søer, overgangsvande, kystvande og grundvand, nr. 1625 af 19. december 2017.

Bekendtgørelse om lov om vandplanlægning

Bekendtgørelse om lov om vandplanlægning nr. 126 af 26. januar 2017.

Bekendtgørelsen om indsatsprogrammer for vandområdedistrikter

Bekendtgørelse om indsatsprogrammer for vandområdedistrikter nr. 449 af 11. april 2019

Miljøaktivitetsbekendtgørelsen

Bekendtgørelse om regulering af visse aktiviteter, nr. 844 af 23. juni 2017

Jordflytningsbekendtgørelsen

Bekendtgørelse om anmeldelse og dokumentation i forbindelse med flytning af jord, nr. 1452 af 7. december 2015

Maskinværkstedsbekendtgørelsen

Bekendtgørelse om virksomheder, der forarbejder emner af jern, stål eller andre metaller, nr. 1477 af 12. december 2017

Affaldsaktørbekendtgørelsen

Bekendtgørelse om affaldsregulativer, -gebyrer og aktører m.v., nr. 2097 af 14. december 2020

Bekendtgørelse om affald fra havne

Bekendtgørelse om modtagefaciliteter for affald fra skibe, om skibes aflevering af affald og havnes affaldsplaner nr. 1396 af 25. november 2016

Vejledninger fra Miljøstyrelsen

Miljøgodkendelsesvejledningen:

<https://miljogodkendelsesvejledningen.dk/>

Luftvejledningen:

Vejledning nr. 12415 af 1. januar 2001, om begrænsning af luftforurening fra virksomheder. <https://www2.mst.dk/udgiv/publikationer/2001/87-7944-625-6/pdf/87-7944-625-6.pdf>

B-værdivejledningen:

Vejledning nr. 20/2016 <https://www2.mst.dk/Udgiv/publikationer/2016/08/978-87-93529-02-1.pdf>

Støjvejledningen:

Nr. 5/1984, 1996 om ekstern støj fra virksomheder <https://www2.mst.dk/Udgiv/publikationer/1984/87-503-5287-4/pdf/87-503-5287-4.pdf>

Supplement til støjvejledningen:

Vejledning nr. 14003 af 1. juni 1996 om supplement til vejledning om ekstern støj fra virksomheder.

Vejledning til bekendtgørelse om indsatsprogrammer

Vejledning til bekendtgørelse om indsatsprogrammer for vandområdedistrikter

<https://mst.dk/media/133301/bilag-1-vejledning-4-juli-2017.pdf>

Spildevandsvejledning

Spildevandsvejledningen til bekendtgørelse om spildevandstilladelser m.v. efter miljøbeskyttelseslovens kapitel 3 og 4

<https://www2.mst.dk/Udgiv/publikationer/2018/06/978-87-93710-38-2.pdf>

Vejledning om beregning af ekstern støj fra virksomheder

Vejledning nr. 60283 af 31. oktober 1993 om beregning af ekstern støj fra virksomheder.

Vejledning om måling af ekstern støj fra virksomheder

Vejledning nr. 60254 af 1. november 1984 om måling af ekstern støj fra virksomheder.

Orienteringer, miljøprojekter og arbejdsrapporter fra Miljøstyrelsen

Orientering nr. 6/2008 om forebyggelse af jord -og grundvandsforurening på industrivirksomheder <https://www2.mst.dk/udgiv/publikationer/2008/978-87-7052-899-3/html/default.htm>

Miljøprojekt nr. 112/1989 om kvantitative og kvalitative kriterier for risikoaccept <https://www2.mst.dk/Udgiv/publikationer/1989/87-503-7938-0/pdf/87-503-7938-0.pdf>

Arbejdsrapport nr. 8/2008 om acceptkriterier i Danmark og EU

<https://www2.mst.dk/udgiv/publikationer/2008/978-87-7052-814-6/pdf/978-87-7052-815-3.pdf>

Arbejdsrapport nr. 4/2007 om afdækning af muligheder for etablering af standardværktøjer og/eller -kriterier til vurdering af sundheds- og miljørisici i forbindelse med større uheld (gasudslip) på risikovirksomheder

<https://www2.mst.dk/Udgiv/publikationer/2007/978-87-7052-378-3/pdf/978-87-7052-379-0.pdf>

Andet materiale

Risikohåndbogen <https://risikohaandbogen.mst.dk/>

DS 455, Dansk Ingeniørforenings norm for tæthed af afløbssystemer i jord, 1985 (rettet 2012 udgave)

DS2399 Afløbskontrol-Statistisk kontrolberegning af afløbsdata

Forskrift for visse miljøforhold ved midlertidige bygge- og anlægsarbejder i Københavns Kommune, 15. december 2016

https://kk.sites.itera.dk/apps/kk_pub2/index.asp?mode=detalje&id=1604

Europakommissionens referencedokument fra januar 2005 om BAT (bedste tilgængelige teknik) i forbindelse med emissioner fra oplagring

https://mst.dk/media/94081/esb_bref_0706.pdf

Bilag E. Liste over sagens akter

- Miljøgodkendelse af 11. oktober 2019
- Ansøgningsmateriale af 20. november 2020 om vilkårsændringer
- Høringssvar af 6. november 2020 fra Københavns Kommune
- Høringssvar af 6. januar 2021 fra Hovedstadens Beredskab
- Høringssvar af 4. december 2020 fra Arbejdstilsynet
- Høringssvar af 19. januar 2021 fra Københavns Politi
- Høringssvar af 19. januar 2021 fra Beredskabsstyrelsen
- Høringssvar af 20. januar 2021 fra Københavns Kommune
- Udtalelse af 12. februar 2021 fra CMP