



Miljø- og  
Fødevareministeriet  
Miljøstyrelsen

# Miljøgodkendelse

Tilladelse til direkte udledning af overfladevand

For:

**CMP Containerterminal i Nordhavn**





# MILJØGODKENDELSE

## Tilladelse til direkte udledning af overfladevand

### **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: MST-1270-02611

### **Godkendelsen omfatter:**

Containerterminal med direkte udledning af overfladevand

Dato: 11. oktober 2019

Annonceres den 11. oktober 2019

Klagefristen udløber den 8. november 2019

Søgsmålsfristen udløber den 11. april 2020

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

<b>1.</b>	<b>Indledning</b>	<b>2</b>
1.1	Vilkår for miljøgodkendelsen	7
M	Generelle forhold	7
N	Indretning og drift	7
O	Luftforurening	8
E	Spildevand, overfladevand mv.	8
F	Støj	10
G	Affald	12
H	Jord og grundvand	12
I	Til- og frakørsel	13
J	Indberetning/rapportering	13
L	Driftsforstyrrelser og uheld	14
M	Risiko/forebyggelse af større uheld	14
N	Ophør	17
<b>2.</b>	<b>Vurdering og begrundelse</b>	<b>18</b>
2.1	Begrundelse	18
2.2	Vurdering	18
2.3	Udtalelser/høringssvar	30
<b>3.</b>	<b>Forholdet til loven</b>	<b>32</b>
3.1	Lovgrundlag	32
3.2	Tilsyn med virksomheden	34
3.3	Offentliggørelse og klagevejledning	34
3.4	Liste over modtagere af kopi af afgørelsen	36

## Bilag

Bilag A.	Ansøgning om miljøgodkendelse/miljøteknisk beskrivelse
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
Bilag F.	Opsummering af vurderinger på baggrund af miljøkonsekvensrapporten
Bilag G.	Sammenfattende redegørelse med opsamling på høringsfase

# 1. Indledning

Københavns Kommune, By & Havn og Transportministeriet gennemførte i 2009 en screening af placeringsmulighederne for udflytning af den eksisterende containerterminal på Levantkaj i Københavns Nordhavn.

I alt 12 forskellige placeringer i og uden for København blev belyst.

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

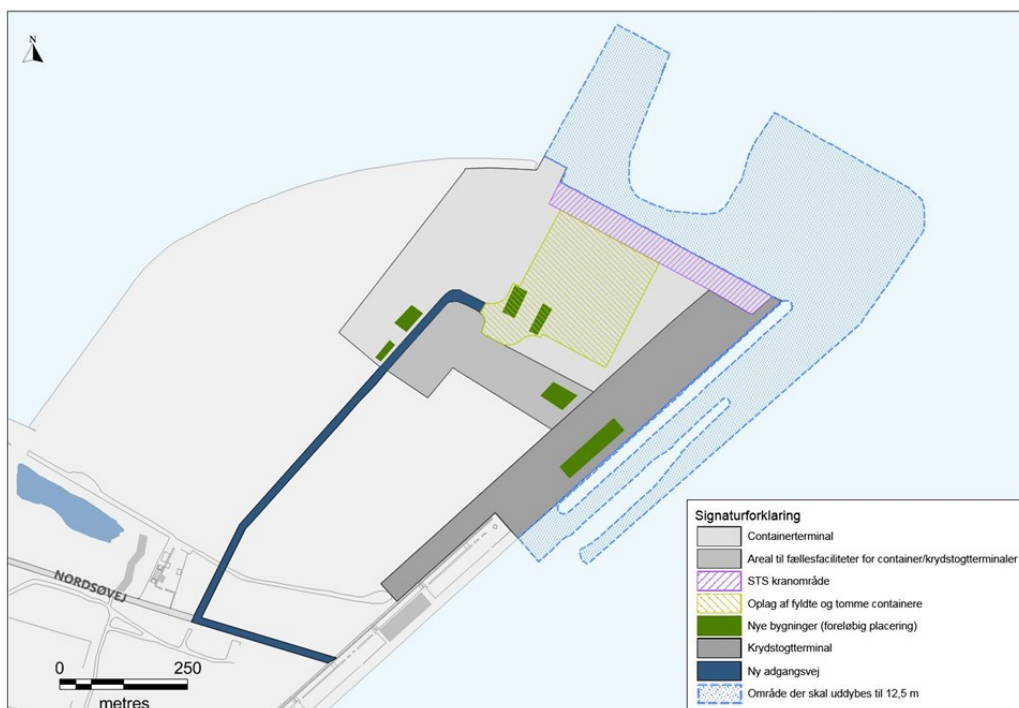
Der er fra Københavns Kommune, By & Havn og Transportministeriet fortsat et ønske om, at der opretholdes en containerterminal i København. Derfor er placeringen i Ydre Nordhavn undersøgt og beskrevet i en miljøkonsekvensrapport.

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

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

I forbindelse med projektet og uafhængigt af denne miljøgodkendelse planlægges etableret krydstogtterminal nr. 4 langs den sydøstlige kaj af Ydre Nordhavn. Terminalen placeres nordligst i forlængelse af de 3 eksisterende krydstogtterminaler på Oceankaj. Formålet er at tilgodese den fortsatte vækst inden for krydstogter og at skabe mulighed for, at større skibe kan anløbe havnen. Aktiviteternes art og omfang på de eksisterende krydstogtterminaler forventes at fortsætte uændret.

Den forventede placering af containerterminalen og krydstogtterminal nr. 4 fremgår af figur 1 herunder.



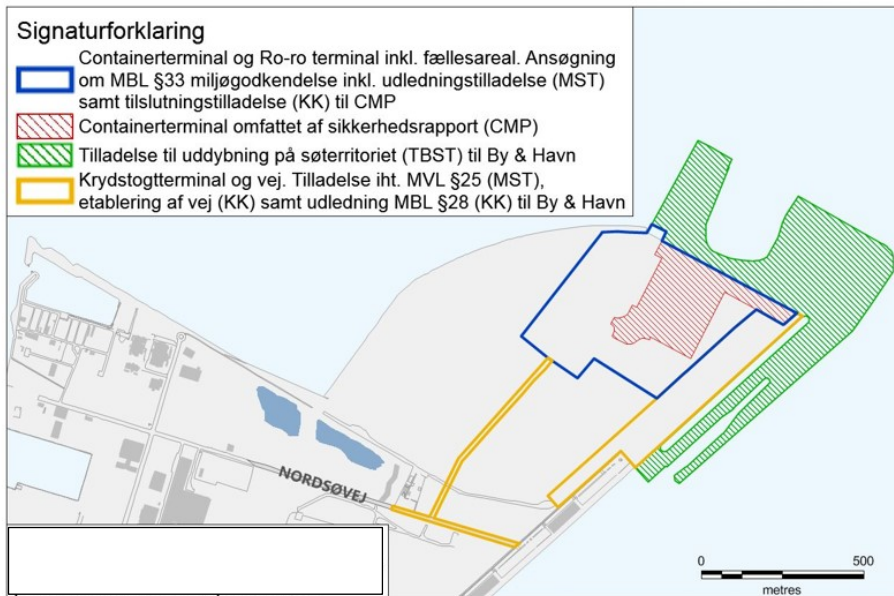
Figur 1: Skitsen viser lokalisering og overordnet indretning af containerterminal og krydstogtterminal nr. 4 i forlængelse af de eksisterende krydstogtterminaler, samt det areal på søsiden, hvor der skal ske en uddybning til en vanddybde på 12,5 m.

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

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

Der vil som en del af projektet ske en uddybning af havbunden til en vanddybde på 12,5 meter. De arealer, hvor uddybningen sker, fremgår af figur 1.

Miljøgodkendelsen omfatter det areal, der er beliggende inden for den blå streg på figur 2:



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

**MBL: Miljøbeskyttelsesloven.**

MVL: Miljøvurderingsloven. MST: Miljøstyrelsen. TBST: Trafik- Bygge- og Boligstyrelsen.

KK: Københavns Kommune.

Container- og krydstogtterminalen i Ydre Nordhavn er omfattet af miljøvurderingslovens (LBK nr. 1225 af 25. oktober 2018) 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.

By & Havn og Copenhagen Malmö Port AB (herefter CMP) har som bygherrer udarbejdet en miljøkonsekvensrapport. Rapporten beskriver og vurderer projektets direkte og indirekte påvirkninger på mennesker, flora, fauna, jord, vand, luft og klima, materielle goder, kulturarv, landskab samt afledte socioøkonomiske effekter. Yderligere er kumulative effekter af projektet kombineret med påvirkningerne fra eventuelle andre projekter i området identificeres og vurderet.

Denne miljøkonsekvensrapport ligger til grund for Miljøstyrelsens vurdering af, om der kan gives godkendelse til etablering af containerterminalen på den nye lokalitet. Godkendelsen gives på nærmere fastsatte vilkår, som fremgår af kapitel 2. Begrundelser for vilkår fremgår af kapitel 3.

### Containerterminal

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

Der vil være plads til samtidigt anløb af 2 containerskibe og/eller ro-ro-fartøjer (hvor godset, typisk i containere, køres til og fra borde). Skibenes længde vil være op til 250 meter. Alle skibe vil have en tonnage over 1.350 tons. Der forventes 5-10 skibsanløb om ugen, hvilket svarer til den nuværende skibstrafik til den eksisterende containerterminal. Der modtages årligt i størrelsesordenen 90.000-100.000 containere (svarer til ca. 160.000 TEU - Twenty foot Equivalent Unit).

Det forventes, at der vil være en årlig vækst i containertrafikken på 1,5 %. Det forventes, at andelen af containere med farligt gods uændret er ca. 1-1½ %, men der er regnet med en andel på 3,6 % til sandsynlighedsvurderingen i sikkerhedsrapporten, da dette giver fleksibilitet og rummelighed i forhold til fremtidige håndteringer af containere med farligt gods.

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



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

Containerterminalen (herefter kaldet virksomheden) har ikke tidligere været godkendt efter miljøbeskyttelsesloven.

Der er foretaget støjberegninger, der viser, at den samlede virksomheds drift kan overholde de vejledende støjgrænser for de omkringliggende områders eksisterende og planlagte anvendelse. Når støjbidraget fra containerskibe ved kaj medregnes vil der i perioder kunne forekomme et støjbidrag i en mindre del af det rekreative område vest for containerterminalen, der er højere end de vejledende støjgrænser i Miljøstyrelsens støjvejledning nr. 5/1984. Støjgrænsen vil dog selv med indregning af et støjbidrag fra skibe ligge lavere end anbefalingen for områdetypen på op til 50 dB(A) i Miljøstyrelsens vejledning nr. 3/2003 om ekstern støj i byomdannelsesområder.

Der er foretaget immissionsberegninger, der viser, at luftemissionerne, med CO som dimensionerende parameter, fra containerterminalens drift ikke vil overskride B-værdierne for de omkringliggende områders eksisterende og planlagte anvendelse.

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

Der er i afgørelsen fastsat vilkår, der fastholder virksomhedens aktiviteter og dens indretning, så den mulige risikopåvirkning af omgivelserne er på et acceptabelt niveau.

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 Miljøstyrelsen vurdering, at virksomheden kan drives uden væsentlige gener for omgivelserne, når den drives i overensstemmelse med miljøgodkendelsens vilkår, herunder de forudsætninger der fremgår af miljøkonsekvensrapporten og risikoanmeldelsen.

## **Afgørelse og vilkår**

På grundlag af oplysningerne i bilag A, ansøgning om miljøgodkendelse, samt virksomhedens sikkerhedsrapport, godkender Miljøstyrelsen hermed den samlede virksomhed, dvs. 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 meddeles i henhold til § 33, stk. 1, i miljøbeskyttelsesloven.

Godkendelsen gives på nedenstående vilkår. De er som udgangspunkt retsbeskyttede i en periode på 8 år fra godkendelsens dato. Godkendelsen 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.

## **1.1 Vilkår for miljøgodkendelsen**

### **A Generelle forhold**

A1 Et eksemplar af godkendelsen skal til enhver tid være tilgængeligt på virksomheden. Driftspersonalet skal være orienteret om godkendelsens indhold.

A2 Tilsynsmyndigheden skal orienteres om følgende forhold:

- Ejerskifte af virksomhed
- Ejerskifte af ejendom
- Hel eller delvis udskiftning af driftsherre
- Indstilling af virksomhedens drift for en periode længere end 6 måneder

Orienteringen skal være skriftlig og fremsendes senest fire uger efter offentliggørelse af ændringen (ejerskifte, driftsherreforhold), eller beslutningen om ændringen (indstilling).

### **B Indretning og drift**

B1 Virksomhedens værkstedsaktiviteter må finde sted alle dage kl. 07 til 18.

Værkstedsaktiviteterne skal foregå indendørs bag lukkede porte, døre og vinduer.

B2 Skibe kan anløbe, lastes og losses alle døgnets timer året rundt.

B3 Der kan ske håndtering af containere på terminalens område alle døgnets timer året rundt.

B4 Lastbilkørsel til og fra samt på terminalens område kan finde sted alle døgnets timer året rundt. Antallet af lastbiler til og fra terminalen må ikke overstige 1.000 pr døgn.

B5 Vaskepladsen skal være indrettet, så det er tydeligt, hvor dens afgrænsning er. Der skal være tæt belægning på vaskepladsen, og der skal være fald mod afløb, så alt vand fra pladsen afledes via dette afløb.

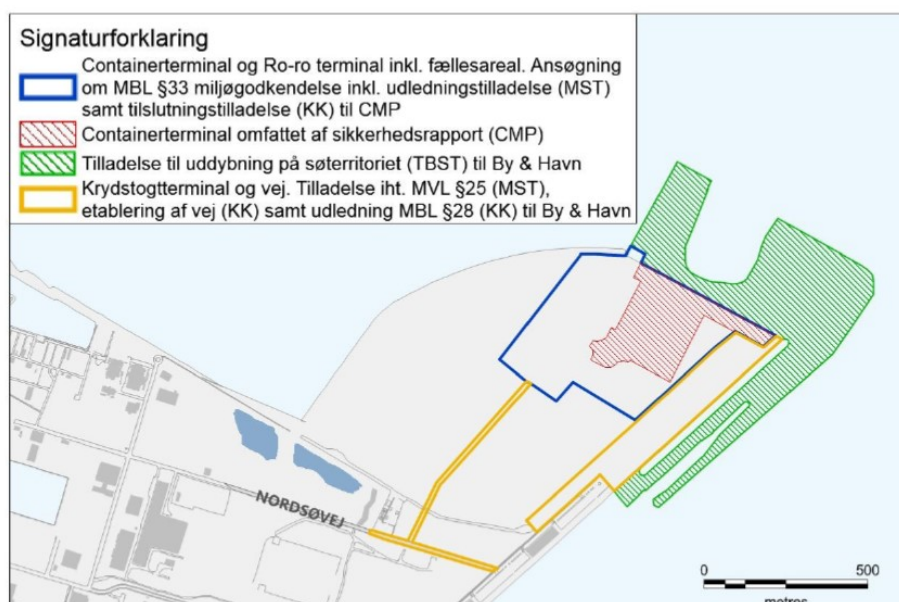
## C Luftforurening

### Støv

- C1 Virksomheden må ikke give anledning til væsentlige diffuse støvgener uden for virksomhedens område. Tilsynsmyndigheden vurderer, om generne er væsentlige.

## E Spildevand, overfladevand mv.

- E1 Regn- og overfladevand fra et totalt reduceret areal på 24,15 ha må udledes til vandområdet København Havn. Arealet er markeret med blå afgrænsning på denne figur:



- E2 Regn – og overfladevand skal passere sandfang og olieudskillere, inden direkte udledning til recipient. Sandfang og olieudskillere skal være dimensionerede til den regn- og overfladevandsmængde, der passerer gennem dem jf. de til enhver tid gældende normer og anvisninger.

Følgende anvisninger er p.t. gældende:

- Dansk Standard 432, Norm for afløbsinstallationer
- SBI-anvisning 185
- Rørcenteranvisning 006, Norm for olieudskilleranlæg
- DS/EN 858-2, udskillere til letflydende væsker

Udskillere skal være CE-mærket i henhold til DS/EN 858-1.

- E2 Sandfang og olieudskillere skal være frit tilgængelige for tømning, rensning, tilsyn, vedligehold mv.
- E3 Tilsynsmyndigheden skal underrettes om kapacitet og volumen af alle sandfang og olieudskillere.
- E4 Inden containerterminalen tages i drift, skal der for hver enkelt af udledning af regn-og overfladevand ske underretning til tilsynsmyndigheden af det reducerede opland, og der skal fastlægges koordinater for hvert udledningspunkt. Koordinaterne skal indberettes til tilsynsmyndigheden, inden containerterminalen tages i drift.
- E5 Inden containerterminalen tages i drift, skal der til tilsynsmyndigheden indsendes en ledningsplan med angivelse af nedløbsbrønde, rørføringer, sandfang, olieudskillere og udledningspunkter. Ved eventuelle ændringer i afløbsforholdene skal der indsendes en opdateret ledningsplan til tilsynsmyndighedens accept, inden ændringen gennemføres.
- E6 Det samlede afløbssystem fra afløbsriste, over sandfang til og med olieudskilleren skal tæthedsprøves inden ibrugtagning i overensstemmelse med norm for tæthed af afløbssystemer DS/EN 858-2, DS 455, Rørcentrets anvisning 006, olieudskilleranlæg. Hvis der konstateres lækage, skal afløbssystemet reoveres, så det ved ny tæthedsprøvning og inden ibrugtagning viser sig at være tæt. Dokumentation for tæthed skal fremsendes til tilsynsmyndigheden inden ibrugtagning.
- E7 Dokumentation i form af ledningsplan og tæthedsprøvning skal være underskrevet af en autoriseret kloakmester.
- E8 Tømning af olieudskillere skal finde sted, når 70 % af kapaciteten er opbrugt.
- E9 Sandfang og tilhørende brønde skal tømmes minimum én gang årligt, eller når 50 % af opsamlingskapaciteten er opbrugt.
- E10 Olieudskillere skal bundtømmes minimum én gang hvert tredje år. Ved bundtømningen skal olieudskilleren visuelt inspiceres for synlige fejl. Resultatet af inspektionen skal indføres i en driftsjournal.
- E11 Når olieudskilleren er blevet bundtømt, skal den før brug fyldes med vand, indtil det kan konstateres, at vandet har udløb i efterfølgende afløbsledning.
- E12 Der må ikke ske direkte udledning af vand fra vaskeplads. Dette vand skal opsamles og ledes til offentligt spildevandsrenseanlæg.
- E13 Der skal være mulighed for, og virksomheden skal råde over udstyr til, afpropning af overfladevandsledninger, så eventuelt spild ikke ledes til recipient. Udstyret skal være lettilgængeligt og til stadighed holdes i funktionsduelig stand.

- E14 Udløbenes overkant skal placeres under vandoverfladen. Under vandoverfladen defineres som minimum kote -0,5 DVR90. Udløbene skal udformes, så havbundsmateriale (sediment) ikke ophvirvles.
- E15 Dæksler og riste til regnvandsbrønde skal markeres, så de adskiller sig fra dæksler og riste til spildevandskloaksystemet, og så det tydeligt fremgår for alle, at brønden er til regnvand.
- E16 Senest 3 måneder efter, at terminalen er taget i brug, skal der udtages en vandprøve til dokumentation af, at der ikke er sket fejlkoblinger, så spildevand fejlagtigt kan ledes til regnvandssystemet. Vandprøven skal analyseres for antal E. Coli og I. entrokokker, koffein eller tilsvarende. Resultatet af vandprøven skal sendes til tilsynsmyndigheden, så snart det foreligger.

## 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, korregerede 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	07-18	8	70	55	50	45	46
Lørdag	07-14	7	70	55	50	45	46
Lørdag	14-18	4	70	45	45	40	46
Søn- & helligdage	07-18	8	70	45	45	40	46
Alle dage	18-22	1	70	45	45	40	46
Alle dage	22-07	0,5	70	40	40	35	46
Maksimalværdi	22-07	-	-	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.

### **Kontrol af støj**

- F2 Virksomheden skal i forbindelse med ibrugtagning af godkendelsen dokumentere, at vilkåret for støj, jf. vilkår F1 er overholdt.

Dokumentationen skal være tilsynsmyndigheden i hænde inden 2 måneder efter, at målingen er gennemført, og senest 6 måneder efter, at containerterminalen er taget i brug. Dokumentationen skal indeholde oplysninger om driftsforholdene under målingen.

### **Krav til støjmåling**

- F3 Virksomhedens støj skal dokumenteres ved måling og beregning efter gældende vejledninger fra Miljøstyrelsen, p.t. nr. 6/1984 om Måling af ekstern støj og nr. 5/1993 om Beregning af ekstern støj fra virksomheder.

Måling skal foretages, når virksomheden er i fuld drift, med mindre der er truffet anden aftale med tilsynsmyndigheden. Ved fuld drift forstås virksomhedens samlede støjbidrag undtagen støjbidraget fra skibe ved kaj. Måling af maksimalværdi skal foretages ved mindst 5 forekomster af den driftstilstand, der giver anledning til maksimalværdien, med mindre der er truffet anden aftale med tilsynsmyndigheden.

Målingerne/beregningerne skal udføres og rapporteres som ”Miljømåling – ekstern støj” af en enhed, som er optaget på Miljøstyrelsens liste over godkendte laboratorier.

Støj skal gentages, når tilsynsmyndigheden finder det påkrævet. Hvis støjgrænserne er overholdt, kan der højst kræves én årlig bestemmelse. Udgifterne hertil afholdes af virksomheden.

### **Definition på overholdte støjgrænser**

- F4 Støjgrænsen anses for overholdt, hvis målte eller beregnede værdier fratrukket den udvidede usikkerhed er mindre end eller lig med støjgrænserne. Målingernes og beregningernes udvidede usikkerhed fastsættes i overensstemmelse med tilsynsmyndighedens anvisninger.

Ved bestemmelse af støjbidraget i omgivelserne skal støj fra skibe ved kaj ikke indregnes eller indgå i målinger, da støjgrænserne gælder for den øvrige del af virksomhedens drift.

## **G Affald**

### **Bortskaffelse af affald**

- G1 Der må på intet tidspunkt oplagres mere end 2,2 tons farligt affald på virksomheden.
- G2 Virksomhedens affald skal håndteres og bortskaffes i overensstemmelse med kommunens anvisninger.
- G3 Hvis olieaffald og andet farligt affald ikke bortskaffes via kommunal indsamlings- eller afleveringsordning, skal kopi af dispensation fra kommunen indsendes til tilsynsmyndigheden på forlangende.

## **H Jord og grundvand**

- H1 Kørearealer skal være befæstede med tæt og kørefast belægning med fald mod afløb.
- H2 Arealer for opstilling af containere skal være befæstede med tæt og kørefast belægning med fald mod afløb.
- H3 Tanke til motorbrændstof skal sikres mod påkørsel. Påfyldningsstudse og aftapningshaner (aftapningsanordninger), skal placeres inden for konturen af en tæt belægning med kontrolleret afledning af afløbsvandet. Alternativt skal eventuelt spild opsamles i en tæt spildbakke eller grube. Udenørs spildbakker skal tømmes, således at regnvand i bunden maksimalt udgør 10 % af spildbakkens volumen.
- H4 Etablering og drift af containerterminalen med tilhørende anlæg ikke må hindre fortsat drift og kontrol af de miljøbeskyttende foranstaltninger, der er etableret af hensyn til KMC Nordhavnsdepotet<sup>1</sup>, som terminalen etableres oven på. Denne forudsætning sikres ved, at bygherre på baggrund af projektets projektering og forud for anlæggelse af containerterminalen fremsender en redegørelse for, hvordan miljøbeskyttende foranstaltninger for Nordhavnsdepotet opretholdes under anlæg og drift af containerterminalen. Redegørelsen fremsendes til tilsynsmyndigheden.

Redegørelsen og de deri beskrevne tiltag skal være godkendt af tilsynsmyndigheden forud for igangsættelse af bygge- og anlægsarbejder.

---

<sup>1</sup> Reguleret af miljøgodkendelse af 21. september 2011 med senere ændringer

## I **Til- og frakørsel**

- I1 Al kørsel til og fra containerterminalen skal ske ad adgangsvejen fra Nordsøvej og via virksomhedens hovedport.

## J **Indberetning/rapportering**

### **Eftersyn**

- J1 Der skal føres journal over eftersyn af overfladebelægninger, tankgårde, bassiner, sandfang, olieudskillere og andre installationer, der sikrer, at regn- og overfladevand fra terminalområdet opsamles og udledes i henhold til miljøgodkendelsens vilkår.

### **Opbevaring af journaler**

- J2 Journalerne skal være tilgængelige for og på forlangende indberettes til tilsynsmyndigheden.

Journalerne skal opbevares på virksomheden i mindst 3 år.

### **Årsindberetning**

- J3 Én gang om året skal virksomheden sende en opgørelse til tilsynsmyndigheden med følgende oplysninger om det forløbne kalenderår:

#### Terminalens drift

- Antal håndterede containere i alt, opdelt på 20 fods, 40 fods, tankreefer- og øvrige containere
- Antal anløb af skibe
- Antal lastbiler gennem gaten fordelt på døgn
- Forbrug af el og transportbrændstof
- Iværksatte og planlagte initiativer til reduktion af energiforbrug og støj

#### Værksted

- Forbrug af vand, råvarer og hjælpestoffer
- Oplag af farligt affald pr. 1. januar

- J4 To gang om året skal virksomheden sende en opgørelse til tilsynsmyndigheden med følgende oplysninger:

- Antal håndterede containere med farligt gods, fordelt på ikke-tankcontainere og tankcontainere, opgjort efter UN-numre, fareklasse og underklasse, samt farekategorierne i risikobekendtgørelsen, jf. vilkår M3. Af opgørelsen skal det fremgå, hvor lang tid de pågældende containere opbevares på yarden.

Opgørelsen skal foretages på 1. januar og 1. juli. Tilsynsmyndigheden skal have opgørelsen i hænde senest to måneder derefter.

Første opgørelse skal indsendes senest ét år efter, at terminalen er taget i drift.

## L Driftsforstyrrelser og uheld

- L1 Ved driftsuheld, væsentlige driftsforstyrrelser og uheld af miljø- og risikomæssig betydning skal tilsynsmyndigheden orienteres hurtigst muligt og senest den førstkomende hverdag. Senest 14 dage efter uheldet skal virksomheden indsende skriftlig redegørelse for hændelsen til tilsynsmyndigheden. Redegørelsen skal beskrive uheldets omfang og indsatsen mod miljømæssige skader, samt beskrivelse af forebyggende foranstaltninger, der begrænser risiko for nye uheld. Underretningspligten fritager ikke virksomheden for at afhjælpe akutte uheld.

## M Risiko/forebyggelse af større uheld

- M1 Når detailprojektering af containerterminalen er gennemført, skal virksomheden indsende en fornyet vurdering af, om sikkerhedsrapporten og de gennemførte aktioner i handlingsplanen i rapportens bilag F fortsat er retvisende og dækkende. Resultatet af virksomhedens vurdering skal indsendes til risikomyndighedernes endelige vurdering og accept, inden håndteringen af farligt gods må påbegyndes.
- M2 Sikkerhedsledelsessystemets procedurer og handlingsplanen i sikkerhedsrapportens bilag F skal være implementeret inden håndteringen af farligt gods må påbegyndes.
- M3 Virksomheden skal orientere risikomyndighederne om forventet tidspunkt for opstart på håndteringen af farligt gods, så myndighederne har mulighed for at foretage et tilsyn inden opstart. Orienteringen skal sendes mindst 2 måneder før forventet tidspunkt for opstart.
- M4 Virksomheden må maksimalt modtage 3.586 containere pr. år med farligt gods klassificeret inden for de farekategorier og med den fordeling, der fremgår af tabellen nedenfor:

Risikobekendtgørelsens farekategorier		Maksimalt antal containere per år (TC = tankcontainere)
<b>Bilag 1, del 1 i risikobekendtgørelsen</b>		
H1	Akut toksisk	1
H2	Akut toksisk	400
H3	Specifik målorgantoksicitet (STOT)	2
P1a	Eksploderende	0
P1b	Eksploderende	60
P2	Brandfarlige gasser	120 + 10 TC (henføres til samme kategori, dvs. P2+P3+P4)
P3a	Brandfarlige aerosoler	
P3b	Brandfarlige aerosoler	



P4	Oxiderende gasser	
P5a	Brandfarlige væsker	130 + 15 TC
P5b	Brandfarlige væsker	20
P5c	Brandfarlige væsker	330 + 10 TC
P6a	Selvreaktive stoffer og blandinger og organiske peroxider	0
P6b	Selvreaktive stoffer og blandinger og organiske peroxider	0
P7	Pyrofore væsker og faste stoffer	65
P8	Oxiderende væsker og faste stoffer	400 + 1 TC
E1	Farlig for vandmiljøet	2000
E2	Farlig for vandmiljøet	
O1	Stoffer eller blandinger med risikøsætning EUH014	2
O2	Stoffer eller blandinger, som ved kontakt med vand udvikler brandfarlige gasser	20
O3	Stoffer eller blandinger med risikøsætning EUH029	0
<b>Sum</b>		<b>3550 + 36 TC = 3586</b>

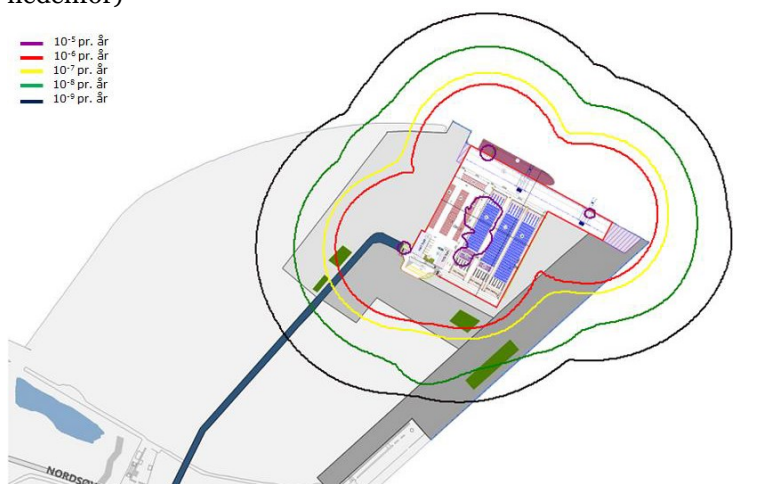
M5 Den **maksimale konsekvensafstand** må ikke række ud over det område, der er afgrænset ved den grønne zone på figuren nedenfor:



Zonen går ca. 870 meter ud over vand og ca. 670 meter hen over land regnet fra de områder på containerterminalen, hvor der håndteres farligt gods. Den maksimale konsekvensafstand er beregnet som anført i virksomhedens sikkerhedsrapport.

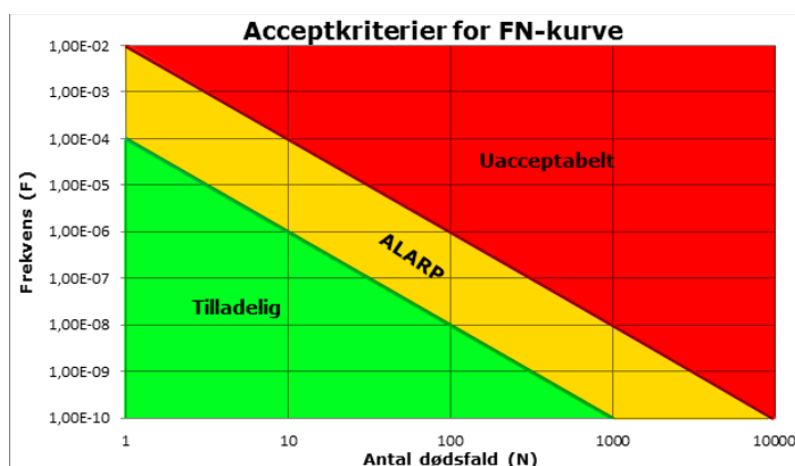
M6 Virksomhedens bidrag til den **stedbundne individuelle risiko** må ikke overstige

- $1 \cdot 10^{-6}$  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.

M7 Virksomheden skal overholde acceptkriteriet for **samfundsmæssig risiko** (FN-kurve) som anført i Miljøstyrelsens risikohåndbog (<https://risikohaandbogen.mst.dk/>) svarende til, at den samfundsmæssige risiko skal holde sig indenfor det grønne område i figuren nedenfor



## N **Ophør**

Ved ophør af aktiviteter skal virksomheden **senest fire uger** efter driftsophør anmelde dette til tilsynsmyndigheden.

Endvidere skal der i forbindelse med ophør iværksættes foranstaltninger, der sikrer, at beskyttelsen for deponiet under virksomheden fortsat er intakt fremover.

En redegørelse for disse foranstaltninger skal fremsendes til tilsynsmyndigheden senest 3 måneder, før driften ophører helt eller delvist.

## 2. Vurdering og begrundelse

### 2.1 Begrundelse

Miljøgodkendelsen fastsætter vilkår for virksomhedens drift. Baggrunden for miljøgodkendelsens vilkår er den ansøgning om miljøgodkendelse med tilhørende bilag samt sikkerhedsrapport, som virksomheden har indsendt i forbindelse med virksomhedens etablering.

### 2.2 Vurdering

Det er Miljøstyrelsens samlede vurdering, at virksomheden kan drives på stedet uden at påføre omgivelserne forurening, som er uforenelig med hensynet til omgivelsernes sårbarhed og kvalitet.

Det er ligeledes vurderet, at til- og frakørsel til virksomheden vil kunne ske uden væsentlige gener for de omkringboende.

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

Miljøstyrelsen vurderer, at udledningen fra containerterminalen ikke er omfattet af bekendtgørelse nr. 1433 af 21. november 2017.

Miljøstyrelsen vurderer på baggrund af den oplyste drift af arealet, herunder at der er tale om tagarealer, parkeringspladser og transportveje, samt indretningsvilkår til olieudskillere, sandfang mv. sikrer, at udledningens sammensætning er sammenlignelig med almindeligt belastet separat regnvandsudledning, jf. §1 stk.2, pkt. 1. i bekendtgørelse nr. 1433 af 21. november 2017. Der er i miljøkonsekvensrapporten foretaget en karakterisering af overfladevandets forventede sammensætning, der understøtter denne vurdering.

Endelig dimensionering af nævnte indretninger afhænger af den endelige dimensionering af pladsen, og der er fastsat vilkår til sikring af, at dimensioneringen er tilstrækkelig inden idriftsættelse.

#### 2.2.1 Planforhold og beliggenhed

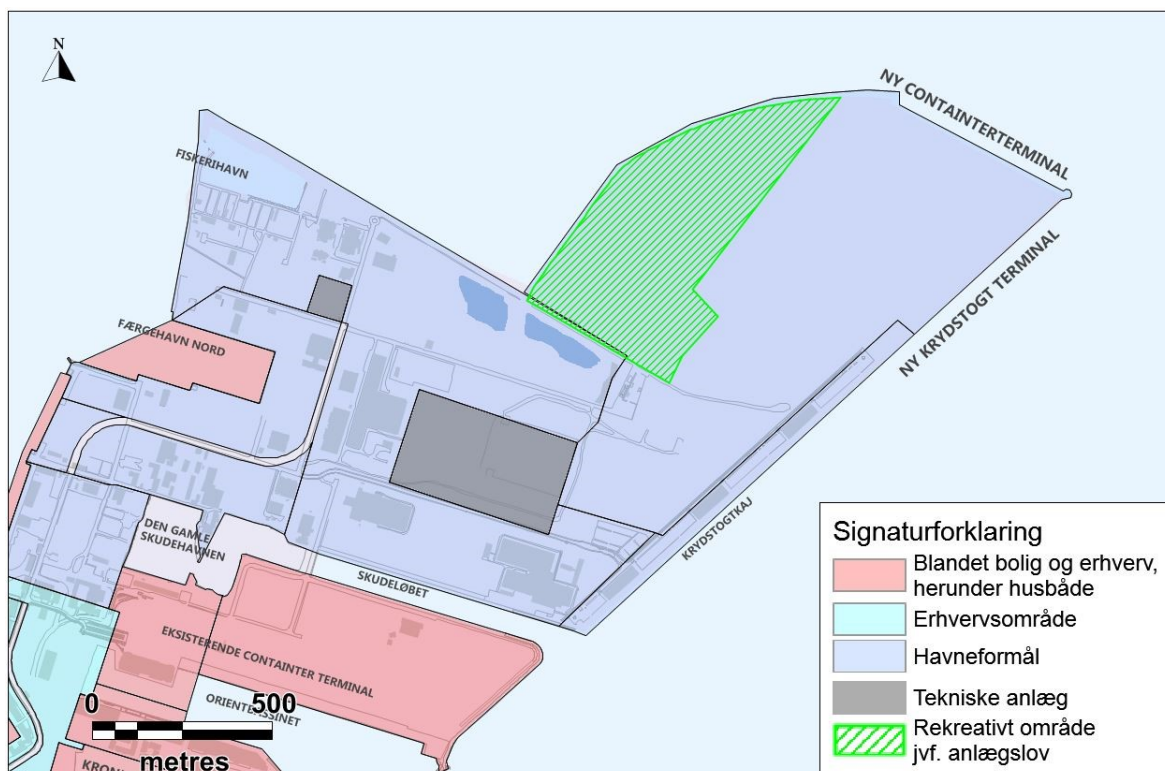
Etableringen af en ny krydstogtterminal i Ydre Nordhavn har forudsat, at der blev vedtaget en ny anlægslov som erstatning for den tidligere anlægslov, idet arealet for den nye krydstogtterminal er udlagt til containerterminal i den tidligere anlægslov. En ny anlægslov er vedtaget "Lov om ændring af lov om Metroselskabet I/S og Udviklingselskabet 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 herfter i overensstemmelse med den overordnede planlægning i området.

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

I Københavns Kommuneplan 2015 er Ydre Nordhavn udlagt til containerterminal og havneformål, se Figur 2-1.

Nordhavn er i Kommuneplan 2015 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; henholdsvis 1. del af planperioden (2015-2020), 2. del af planperioden (2021-2026) eller som perspektivperiode fra 2027. De ydre dele af Nordhavn er fastlagt til byudvikling i perspektivperioden. For områder fastlagt til byudvikling i perspektivperioden er det en forudsætning for omdannelse og byudvikling af området, at der er en tilfredsstillende tilgængelighed med kollektiv trafik, biler, cykler og for fodgængere.



**Figur 2-1: Kommuneplanrammer i Nordhavn.**

I Københavns Kommuneplan 2015 fastholdes Ydre Nordhavn desuden som potentialeområde for kreative erhverv, og skal udvikles ud fra områdernes særlige forudsætninger i henhold til retningslinjerne for midlertidig anvendelse. Midlertidig anvendelse betyder i forhold til Københavns Kommuneplan, at der er skabt mulighed for, at tomme bygninger og de omgivende ubebyggede arealer og vandarealer kan

udnyttes til midlertidige formål, inden en egentlig omdannelse og byudvikling muliggøres. Derfor giver kommuneplanen mulighed for en bredere anvendelse end den eksisterende fastlagte hovedanvendelse i områderne.

I forhold til kommuneplanen giver projektet med containerterminal og ny krydstogtterminal ikke anledning til bemærkninger, da Københavns Kommune har vurderet, at der ikke er behov for yderligere planlægning.

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

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 containerterminalen 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 udbygningsaftalen forpligter By & Havn sig til, når containerterminalen er flyttet fra sin nuværende 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 gennemført en miljøkonsekvensvurdering, der danner det supplerende plangrundlag for virksomhedens etablering og drift.

## **A Generelle forhold**

Afgørelsen skal være tilgængelig på virksomheden og driftspersonalet skal være orienteret om godkendelsens indhold og vilkår, således at det sikres at ansvarlige for driften er bekendte med virksomhedens miljøgodkendelse og sikrer at denne overholdes til enhver tid.

Der fastsættes vilkår om, at tilsynsmyndigheden skal orienteres, hvis der sker ejerskifte af virksomheden eller udskiftning af driftsherren. Dette er blandt andet for at fastlægge, om ejerskiftet eller udskiftning af driftsherre involverer personer eller selskaber, der er registreret af Miljøstyrelsen, jf. miljøbeskyttelseslovens § 40a og b. Hvis dette er tilfældet, kan tilsynsmyndigheden tilbagekalde godkendelsen eller fastsætte særlige vilkår, jf. miljøbeskyttelseslovens § 41d.

Baggrunden for at stille vilkår om, at virksomheden skal orientere tilsynsmyndigheden ved indstilling af driften i mere end 6 måneder skyldes, at det kan have betydning for planlægning af tilsyn og opkrævning af gebyrer.

## **B Indretning og drift**

Der er fastsat vilkår om tilladt driftstid for at sikre, at afgørelsen tydeligt definerer, hvad virksomheden har godkendelse til, og hvornår der vil være tale om en udvidelse af driftstiden, som udløser godkendelsespligt, da det vil være at betragte som forøget forurening.

Det er på baggrund af især støjredegørelsen Miljøstyrelsens vurdering, at hele virksomheden og dens aktiviteter kan være i drift alle dage døgnet rundt under overholdelse af støjvilkårene, som er fastsat i overensstemmelse med Miljøstyrelsens vejledende støjgrænser.

Det er dog oplyst i ansøgningen om miljøgodkendelse, at der vil være tidsmæssig begrænset drift af virksomhedens værkstedsaktiviteter, samt at disse vil foregå indendørs med lukkede porte m.v. Dette er fastholdt i vilkår.

Det er Miljøstyrelsens vurdering, at reglerne i maskinværkstedsbekendtgørelsen (BEK nr. 1477 af 12. december 2017 om virksomheder, der forarbejder emner af jern, stål eller andre metaller) ikke finder anvendelse på terminalens værkstedsbygning, da der ikke vil finde aktiviteter nævnt i bekendtgørelsens § 1, stk. 3 sted i bygningen.

Det er en forudsætning for containerterminalens drift, at skibe kan anløbe og afsejle alle dage døgnet rundt, og at de kan lastes og losses på alle tidspunkter. I forbindelse med miljøkonsekvensrapporten er der foretaget en støj kortlægning af støjbidraget fra hele virksomheden, inklusive skibe ved kaj samt losse- og lasteaktiviteter. Miljøstyrelsen har på grundlag heraf ikke fundet behov for at fastsætte begrænsninger i forhold til skibstrafikken i forbindelse med containerterminalen.

Ligeledes er der ikke fastsat tidsmæssige begrænsninger for lastbilkørsel til og fra terminalen. I støj beregningen er der fastlagt et maksimalt antal lastbiler på 1.000 pr døgn. Dette antal er fastholdt i vilkår.

## **C Luftforurening**

Diffuse udslip af støv er ikke omfattet af den gældende luftvejledning. For at undgå væsentlige gener fra diffuse udslip af støv, er der stillet vilkår om, at disse udslip skal begrænses.

Der er ikke fastsat flere vilkår om luftforurening og kontrol heraf, da der udelukkende er emissioner fra kørende materiel, som ikke kan reguleres gennem en miljøgodkendelse. Det er regler for brændstof og indregulering af motorer, der fastsætter regler på dette område.

Der er i forbindelse med ansøgningen om miljøgodkendelse dog foretaget en OML-beregning, der viser, at B-værdierne for NO<sub>x</sub>, CO og partikler kan overholdes ved fuld drift af alt maskinel på virksomheden.

Luftforurening fra skibe ved kaj reguleres ikke via miljøgodkendelsen. Der er i regi af IMO blandt andet fastsat regler for skibes anvendelse af brændstoffer.

Der er i miljøvurderingsrapporten foretaget en vurdering af hele projektets påvirkning af luftkvaliteten i omgivelserne.

Fra containerterminalens værkstedbygning vil der udelukkende være tale om udledning af rumventilation. Opvarmning ved foregå via fjernvarme eller anden tilsvarende løsning. Der er ikke fastsat vilkår om emissionsgrænser eller vilkår for afkastforhold for bygningen i øvrigt. I forbindelse med Københavns Kommunes byggesagsbehandling for værkstedsbygningen vil der kunne fastsættes krav til rumventilationens afkasthøjde m.v.



## D Lugt

Virksomheden har i sin ansøgning ikke beskrevet aktiviteter eller håndtering af stoffer, der kan udsende lugt. Der fastsættes derfor ingen lugtgrænse eller vilkår om kontrol af lugt.

## E Spildevand, overfladevand m.v.

### Vilkår E1

Der fastsættes vilkår om, at alt regn- og overfladevand skal passere gennem sandfang og olieudskillere med en kapacitet, der passer til den forventede vandmængde.

Baggrunden herfor er, at vandet forventes at kunne være forurenet med stoffer, der kan frasepareres i sandfang og olieudskillere.

### Vilkår E2

Vilkåret om fri adgang til olieudskillere og sandfang er fastlagt for at sikre, at der kan gennemføres rensning mv. af olieudskilleren.

### Vilkår E3

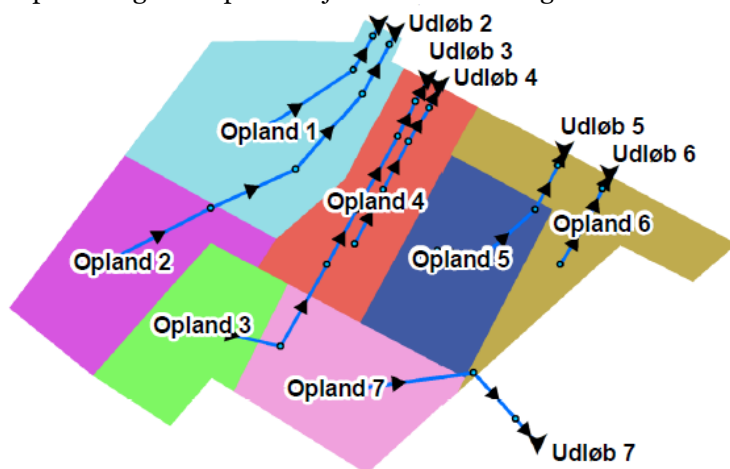
Oplysninger om afløbsforhold skal indberettes til tilsynsmyndigheden, da de er omfattet af forpligtigelser i forhold til EU-indberetning.

### Vilkår E4

Oplysninger om indretning af afløbsforhold skal indsendes til tilsynsmyndigheden, da de skal indgå i det fremtidige tilsyn med virksomheden, og da afløbsforholdene ikke kan ændres uden, at tilsynsmyndigheden forholder sig til spørgsmålet om godkendelsespligt.

### Vilkår E5

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.

#### Vilkår E6

Vilkåret fastsætter krav om tæthedsprøvning for at reducere risikoen for jord- og grundvandsforurening, og for at sikre at udskilleren altid er fyldt med vand.

#### Vilkår E7

Vilkåret skal sikre, at godkendelsesmyndigheden kan kontrollere, at kloakarbejde, herunder olieudskillere og sandfang, er udført korrekt, da korrekt etablering er en forudsætning for, at der kan forventes en tilstrækkelig funktionalitet af anlæggene.

#### Vilkår E8

Vilkåret er fastsat for at sikre, at udskillere og sandfang tømmes regelmæssigt. Op-hobning af sand eller olie i anlæggene kan nedsætte funktionsdueligheden i anlægget og medføre, at der sker en nedsat eller ingen rensning for sand eller olie.

#### Vilkår E9

Vilkåret er fastsat for at sikre, at udskillere og sandfang tømmes regelmæssigt. Op-hobning af sand eller olie i anlæggene kan nedsætte funktionsdueligheden i anlægget, og medføre at der sker en nedsat eller ingen rensning for sand eller olie.

#### Vilkår E10

Vilkåret er fastsat for at sikre, at olieudskillerens tæthed inspiceres tilstrækkeligt ofte, idet utætheder i udskilleren kan medføre, at udskillerens funktion nedsættes og der dermed opstår forurening med olie i recipient eller kloak eller, at der opstår jord- og grundvandsforurening.

#### Vilkår E11

Når udskilleren er blevet bundtømt, skal den før brug fyldes med vand, indtil det kan konstateres, at vandet har udløb i efterfølgende spildevandsledning. Virksomheden er ansvarlig for, at det sker.

#### Vilkår E12

Vand fra vaskepladsen kan indeholde stoffer, der ikke kan frasepareres i sandfang og olieudskiller. Det skal derfor sikres, at der ikke sker direkte udledning af dette vand.

#### Vilkår E13

Vilkåret er fastsat for at sikre, at eventuelt spild fra uheld kan opsamles og ikke bliver ledt til recipient.

## **F Støj**

Der er med godkendelsen 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 byomdannelsesområder.

Der er fastsat definition på dag /aften og nat- perioder, og der er fastsat maksimal natstøjgrænser for områder som indeholder boliger.

I forbindelse med ansøgningen om miljøgodkendelse er der udført støjberegninger, der viser, at den samlede virksomheds drift kan overholde de vejledende støjgrænser for de omkringliggende områders eksisterende og planlagte anvendelse. Der vil i perioder kunne forekomme et støjbidrag i det rekreative område vest for containerterminalen, der er højere end de vejledende støjgrænser for offentlig tilgængelige rekreative områder (områdetype 6 i støjvejledning 5/1984). Støjniveauet vil dog, selv med indregning af støjbidrag fra skibe, ligge lavere end anbefalingen i Miljøstyrelsens vejledning nr. 3/ 2003 om ekstern støj i byomdannelsesområder, 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). På volden, der anlægges i den østlige side af det rekreative område, vil der helt afgrænset på den østlige side af volden kunne være et støjbidrag, der er højere end 50 dB(A). Det er Miljøstyrelsens vurdering, at da volden netop har en funktion som støjvold, vil det ikke være relevant at fastsætte støjgrænse på den østlige side af volden. Støjgrænserne for det rekreative område gælder derfor kun vest for volden i området, hvor mennesker forventes at opholde sig. De udførte støjberegninger viser, at det maksimale støjbidrag i det rekreative område vil være knapt 46 dB(A). Miljøstyrelsen fastsætter derfor en støjgrænse i det rekreative område på 46 dB(A). Det er stillet krav om, hvornår kontrol af støjen skal udføres.

I afgørelsen er det væsentligt at præcisere vilkårene for virksomhedens egenkontrol med støjgrænserne og driftsforholdene under denne kontrol.

I egenkontrollen er der fastsat krav til kontrol- og målemetode, og det er anført, hvorledes måleresultaterne skal være tilgængelige for tilsynsmyndigheden, alt sammen for at vilkåret skal kunne kontrolleres entydigt og korrekt.

Det fremgår af vilkåret, at såfremt støjvilkåret er overholdt, kan der kun kræves én årlig bestemmelse.

Der er fastsat en definition for, hvornår støjgrænserne er overholdt, så dette er entydigt for både virksomhed og tilsynsmyndighed. Ved bestemmelse af støjbidraget i omgivelserne skal støj fra skibe ved kaj ikke indregnes eller indgå i målinger, da støjgrænserne gælder for den øvrige del af virksomhedens drift.

Der er fastsat krav om indsendelse af dokumentation for bestilling af målinger med henblik på at sikre fremdrift i måleprocessen.

## **G Affald**

Virksomhedens ikke genanvendelige affald skal bortskaffes i overensstemmelse med kommunens affaldsregulativ/anvisninger. Der er derfor ikke stillet vilkår herom i denne miljøgodkendelse. Kommunen har således mulighed for at stille anvisninger for oplag, håndtering og dokumentation.

Med udgangspunkt i godkendelsesbekendtgørelsens krav til vilkårsfastsættelse, § 21, stk. 1 nr. 8 er der fastsat vilkår om, at virksomhedens affald håndteres og bortskaffes i overensstemmelse med kommunens affaldsregulativ/anvisninger. Sker det ikke, skal der foreligge en dispensation, hvilken vilkåret giver tilsynsmyndigheden adgang til at se.

Virksomheden er desuden omfattet af bekendtgørelse om modtagefaciliteter for affald fra skibe, om skibes aflevering af affald og havnes affaldsplaner, hvilket medfører, at den skal udarbejde og opdatere affaldsplan for skibaffald.

## **H Jord og grundvand**

### Vilkår H1

Vilkåret tager udgangspunkt i hensynet til beskyttelse af deponiet under terminalen mod nedrivende regn- og overfladevand, samt sikre at vandet ledes til recipient gennem sandfang og olieudskillere.

### Vilkår H2

Vilkåret skal sikre at regn- og overfladevand ledes til recipient gennem sandfang og olieudskillere.

### Vilkår H3

Vilkåret skal sikre, at motorbrændstof ikke spildes til regn- og overfladevandssystemet.

### Vilkår H4

Vilkåret er fastsat med henblik på at sikre, at de tiltag, der er iværksat i forbindelse med monitorering og beskyttelse af deponiet, ikke tilsidesættes ved anlæg og drift af containerterminalen.

Der henvises til Miljøstyrelsens afgørelse af 29. april 2019 om Nordhavnsdeponiet, herunder figur 2, der angiver placering af filtersatte boringer, i den pågældende afgørelse (j. nr. MST-1272-02371). <https://mst.dk/media/174589/20190429-nordhavnsdeponiet-offentliggørelse-af-paabud-om-vilkaarsaendring.pdf>

Virksomheden er ikke omfattet af reglerne om udarbejdelse af basistilstandsrapport, da dette krav udelukkende gælder for virksomheder, der omfattet af godkendelsesbekendtgørelsens bilag 1.

## **I Til- og frakørsel**

Det er i ansøgning om miljøgodkendelse angivet, at al til- og frakørsel sker via containerterminalens gate. Det er også dette, der er lagt til grund ved de udførte støjberegninger. Derfor fastholdes dette i vilkår.

## **J Indberetning/rapportering**

For at sikre en effektiv kontrol og dermed begrænse forureningen fra virksomheden, er der endvidere i godkendelsen fastsat vilkår om, at der udarbejdes journal m.v. for tilsyn og kontrol med virksomhedens forureningsbegrænsende foranstaltninger.

Det er vigtigt, at virksomheden opbevarer journalerne på en sådan måde, at de umiddelbart kan genfindes både til virksomhedens eget brug og til brug for myndighedens tilsyn.

## **K Sikkerhedsstillelse**

Virksomheden er ikke omfattet af reglerne om sikkerhedsstillelse. Der er derfor ikke fastsat vilkår derom.

## **L Driftsforstyrrelser og uheld**

Tilsynsmyndigheden skal i henhold til § 71 i miljøbeskyttelsesloven straks underrettes om driftsforstyrrelser og uheld, der medfører forurening af omgivelserne eller indebærer en risiko for det. Vilkåret er stillet for at fastholde indberetningspligten og beskrive omfanget og indholdet af indberetningen.

## **M Risiko/forebyggelse af større uheld**

### Vilkår M1

Virksomheden har endnu ikke foretaget en detailprojektering af containerterminalen, da den først forventes i drift i 2021. Virksomhedens sikkerhedsrapport er derfor udarbejdet ud fra den viden om containerterminalens indretning og drift, der foreligger på godkendelsestidspunktet. Da der kan ske ændringer, når detailprojekteringen er gennemført, er der stillet vilkår om, at virksomheden skal indsende en fornyet vurdering af, om sikkerhedsrapporten og den tilknyttede handlingsplan i rapportens bilag F fortsat er retvisende og dækkende, inden håndteringen af farligt gods påbegyndes. Det er præciseret, at håndteringen af det farlige gods ikke må påbegyndes, inden risikomyndighederne har vurderet og accepteret eventuelle ændringer.

#### Vilkår M2

Der er fastsat vilkår om, at alle procedurer i virksomhedens sikkerhedsrapport og handlingsplanen i bilag F skal være implementeret, inden håndteringen af farligt gods påbegyndes. Vilkåret er et supplement til den generelle bestemmelse i risikobekendtgørelsens § 7, stk. 2, om at kolonne 3-risikovirksomheder skal gennemføre de foranstaltninger, der fremgår af virksomhedens sikkerhedsrapport. Disse foranstaltninger omfatter bl.a. forebyggende tiltag og barrierer mod uheld samt afhjælpende foranstaltninger i tilfælde af, at der alligevel skulle ske et uheld, så konsekvensen minimeres. Det er afgørende for en sikker drift, at alle disse foranstaltninger og procedurer er implementeret og på plads fra starten af.

#### Vilkår M3

Der er fastsat vilkår om, at risikomyndighederne skal orienteres, inden håndteringen af farligt gods påbegyndes, så der er mulighed for at foretage et tilsyn inden opstart. Dette sikrer, at eventuelle ændringer som følge af detailprojekteringen kan besigtiges inden opstart, og at risikomyndighederne kan undersøge, om terminalen er indrettet som beskrevet i sikkerhedsrapporten.

#### Vilkår M4

Der er fastsat vilkår, der begrænser håndteringen af farligt gods til det omfang og niveau, som virksomheden har anmeldt, og som dermed har lagt til grund for beregning – og vurdering af den mulige risikopåvirkning af omgivelserne. Herunder beregning af maksimal konsekvensafstand, stedbunden individuel risiko og samfundsmæssig risiko, jf. vilkår M5, M6 og M7.

#### 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, jf. 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. Se nærmere nedenfor under vilkår M7.

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 bekendtgørelse om planlægning omkring risikovirksomheder.

#### 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, jf. 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 jævnlige opholder sig mange mennesker, og virksomheden selv har fuld råderet over området indenfor isorisikokurven  $1 \cdot 10^{-5}$  pr. år.

#### Vilkår M7

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 samfundsmæssig risiko angiver risikoen for, at et vist antal mennesker på samme tid dør på grund af et uheld på virksomheden. Samfundsrisikoen vises typisk med en såkaldt FN-kurve (frekvens vs. antal dødsfald).

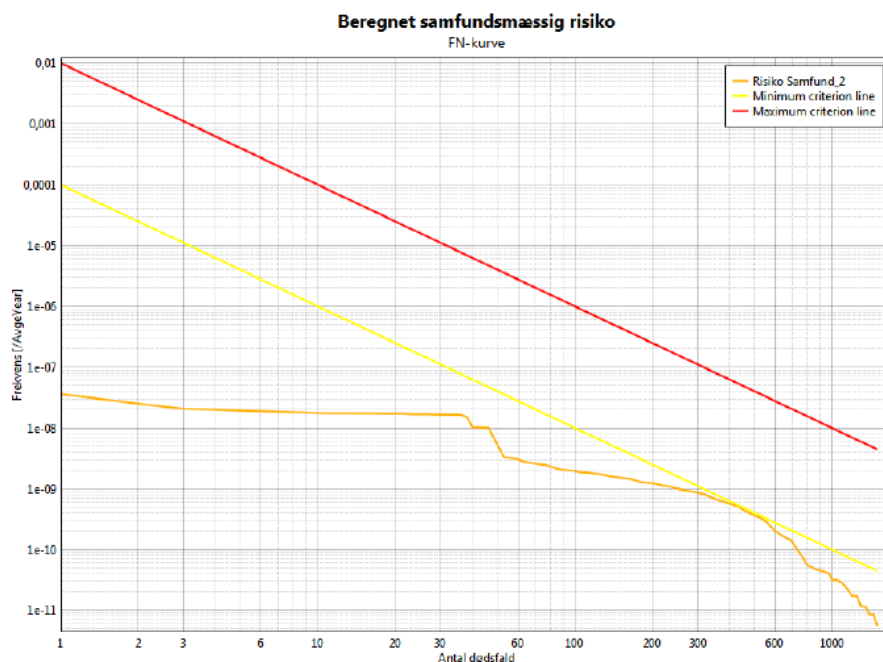
Den beregnede samfundsrisiko fra containerterminalen er vist på nedenstående figur, hvor der bl.a. er indregnet personophold på det kommende rekreative areal vest for virksomheden samt ved arrangementer i de to nordligste krydstogtterminaler uden for cruisesæsonen (f.eks. outlets, julefrokoster eller koncerter).

Der er i beregningerne forudsat følgende antal samtidigt eksponerede personer uden for virksomhedens areal:

- 3.000 personer pr. krydstogtanløb i hver af de to nordligste krydstogtterminaler
- 2.300 personer ved arrangementer uden for cruisesæsonen i hver af de to nordligste krydstogtterminaler
- 100 personer i det rekreative areal vest for virksomheden

Der henvises til sikkerhedsrapporten for en nærmere beskrivelse af beregningsforudsætningerne.

Det fremgår, at samfundsrisikoen netop overholder kriterierne i Miljøstyrelsens risikohåndbog, der er fastholdt i vilkår M7.



## N Ophør

Virksomheden skal i forbindelse med ophør træffe de nødvendige foranstaltninger for at imødegå fremtidig forurening af jord og grundvand, herunder skal virksomheden rydde op, rengøre lokaler og udstyr, samt bortskaffe affald, råvarer, kemikalier og olie i øvrigt. Foranstaltningerne skal gennemføres efter tilsynsmyndighedens nærmere anvisninger.

Det skal ligeledes sikres, at beskyttelsesforanstaltningerne for deponiet under virksomhedens område ikke skades i forbindelse med virksomhedens ophør.

## 2.3 Udtalelser/høringssvar

### 2.3.1 Udtalelse fra andre myndigheder og borgere

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

Miljøstyrelsen har behandlet de indkomne høringssvar i et særskilt notat (bilag G), som der henvises til.



Høringssvarene har ikke medført ændringer af miljøgodkendelsen i forhold til den udgave, der har været i offentlig høring.

Miljøstyrelsen har dog foretaget enkelte redaktionelle ændringer, herunder præciseringer af vilkår om affaldsoplæg.

### **2.3.2 Udtalelse fra virksomheden**

Virksomheden har haft et udkast til afgørelse til kommentering, og enkelte redaktionelle ændringer er på den baggrund indarbejdet.

## 3. Forholdet til loven

### 3.1 Lovgrundlag

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

#### 3.1.1 Miljøgodkendelsen

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

#### 3.1.2 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)”

Virksomhedens værksted er en aktivitet der ikke omfattet af et selvstændigt listepunkt. Det er oplyst, at værkstedet ikke vil indeholde aktiviteter nævnt i § 1, stk 3 i maskinværkstedsbekendtgørelsen (BEK nr. 1477 af 12. december 2017 om virksomheder, der forarbejder emner af jern, stål eller andre metaller). Bekendtgørelsen finder derfor ikke anvendelse på terminalens værkstedsbygning.

Det fremgår af godkendelsesbekendtgørelsens § 5, stk. 2, at er én aktivitet s-mærket, overgår den samlede godkendelses- og tilsynskompetence for alle virksomhedens aktiviteter til Miljøstyrelsen.

#### 3.1.3 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 udskift-

ninger 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.

#### **3.1.4 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 anmoder om de oplysninger m.v., som er nødvendige for, at tilsynsmyndigheden kan træffe afgørelse.

#### **3.1.5 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.

#### **3.1.6 Miljøvurderingsloven**

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

En opsummering af vurderingerne fra det samlede projekt (containerterminal og krydstogtterminal nr. 4) kan ses i bilag F.

#### **3.1.7 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 væsentligt 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.

### **3.2 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.

### **3.3 Offentliggørelse og klagevejledning**

Miljøstyrelsens afgørelse offentliggøres udelukkende digitalt. Materialet kan tilgås på [www.mst.dk](http://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 miljøvurderingsproces 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](http://www.nmkn.dk). Klageportalen ligger på [www.borger.dk](http://www.borger.dk) og [www.virk.dk](http://www.virk.dk). Du logger på [www.borger.dk](http://www.borger.dk) eller [www.virk.dk](http://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 8. november 2019.

#### *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.

## **3.4 Liste over modtagere af kopi af afgørelsen**

Københavns Kommune  
Gentofte Kommune  
Frederiksberg Kommune  
Region Hovedstaden  
Erhvervsministeriet  
Erhvervsstyrelsen  
Søfartsstyrelsen  
Geodatastyrelsen  
Konkurrence - og forbrugerstyrelsen  
Beredskabsstyrelsen  
Kystdirektoratet  
Slots- og Kulturstyrelsen  
Københavns Museum  
Vikingskibsmuseet  
Vejdirektoratet  
Dansk Erhverv  
Hofor A/S  
Dansk Sejlunion  
Dansk Sportsdykker Forbund  
Svanemøllehavnen  
Havnelavet Sundkrogen  
Roklubben Skjold  
Danske Studenters Roklub  
Roklubben Gefion  
Ro-foreningen Kvik  
Sejlklubben Sundet  
Svanemøllebugtens Vinterbadelaug  
Hellerup Sejlkлуб  
Hellerup Dameroklub  
Hellerup Roklub  
Hellerup Kajakklub  
Kajakklubben NOVA  
Charlottenlund Søbad  
Østerbro Havnekomité  
Dansk Forening for Ældre Lystfartøjer  
Landsforeningen Levende Hav  
Friluftsrådet  
Dansk Ornitologisk Forening,  
Greenpeace Danmark  
NOAH  
Danmarks Naturfredningsforening DN

Danmarks Sportsfiskerforbund  
Friluftsrådet.  
Danmarks Idrætsforbund  
Danmarks Fiskeriforening  
Ferskvandsfiskeriforeningen for Danmark  
Arbejderbevægelsens Erhvervsråd  
Forbrugerrådet  
Styrelsen for Patientsikkerhed  
Trafikstyrelsen (tidl. Statens Luftfartsvæsen)  
Fødevarestyrelsen (FVST)  
Sikkerhedsstyrelsen  
SKAT  
Arbejdstilsynet  
Erhvervslejerforeningen v/ formand Jette Rohde  
Ansøger  
CMP  
BY & Havn  
Politiet - København  
Nørrebro Lokaludvalg  
Østerbro Lokaludvalg  
Indre By Lokaludvalg  
Dansk Kano- og Kajakforbund  
Kystskipperlauget - Øresunds Sejlklub FREM (ØSF)  
Københavns Amatør-Sejlklub (KAS)  
Sejlklubben KØS  
Søspejdertroppen GRY  
Kongelig Dansk Yachtklub (KDY)  
Tuborg Havn  
Hellerup Havn  
Hellerup Lystbådehavn  
Havkajak Center København  
Københavns Sejlerekskole  
Svanemøllegruppen  
Ejerforeningen CPH Porthouse  
Sundkaj nr. 79 til nr.93  
Strandvænget 3, 2 th, 2100 København Ø  
Strandvænget 7, 2100 København Ø

# Bilag

Bilag A. Ansøgning om miljøgodkendelse/miljøteknisk beskrivelse

## CMP Containerterminal

Miljøansøgning – 30. jan. 2019





# INTRODUKTION

Nærværende dokument indeholder en miljøansøgning for CMP containerteminal på Ydre Nordhavn.

## Ordforkortelser og -forklaringer

<b>Ord / forkortelse</b>	<b>Forklaring</b>
ASC	"Automatic stacking crane". Kran der automatisk stabler containere på terminalen.
ECH	Forkortelse for Empty Container Handler. Maskine til håndtering af tomme containere, f.eks. Empty Stackers
Empty stacker	Maskine til 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.
SHC	Forkortelse for Shuttle carriers
Shuttle carriers	Maskine til transport af containere på terminalområdet.
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  
Udfærdiget af: Christina Halck  
Kontrolleret af: Knud Erik Poulsen  
Godkendt af: Knud Erik Poulsen

---

Indholdsfortegnelse	Side
<b>A. Ansøger og ejerforhold</b>	<b>44</b>
A.1. Ansøgers navn og adresse	44
A.2. Virksomhedens navn og adresse	44
A.3. Grundejer	44
A.4. Virksomhedens kontaktperson	44
<b>B. Virksomhedens art</b>	<b>44</b>
B.5. Listebetegnelse	44
B.6. Beskrivelse af det ansøgte projekt	45
B.7. Vurdering af, om virksomheden er omfattet af Risikobekendtgørelsen	45
B.8. Projektets varighed.	45
<b>C. Oplysninger om etablering</b>	<b>45</b>
C.9. Bygningsmæssige ændringer.	45
C.10. Tidsplan	45
<b>D. Virksomhedens placering og driftstid</b>	<b>46</b>
D.11. Placering i forhold til omgivelserne	46
D.12. Driftstider	50
D.13. Til- og frakørselsforhold	51
<b>E. Tegninger over virksomhedens indretning</b>	<b>51</b>
E.14. Tegningsoversigt	51
<b>F. Beskrivelse af virksomhedens aktiviteter</b>	<b>52</b>
F.15. Kapacitet, råvarer, energi og vand	52
F.16. Systematisk beskrivelse af virksomhedens processer	54
F.17. Risiko for øget forurening ved driftsforstyrrelser eller uheld	55
<b>G. Bedste tilgængelige teknik (BAT)</b>	<b>56</b>
G.19. Redegørelse for virksomhedens muligheder for at anvende BAT	56
<b>H. Oplysninger om forurening og forureningsbegrænsende foranstaltninger</b>	<b>56</b>
H.20. Stoffer og kilder	56
H.21. Diffuse kilder	58
H.22. Beregning af afkasthøjde	58
H.23. Beskrivelse af spildevand	58
H.24. Direkte udledning til recipient	59
H.25. Beskrivelse af støj- og vibrationskilder	61
H.26. Resultatet af støjberegning	62
H.27. Affaldsmængder	64
H.28. Håndtering og opbevaring af affald	65
H.29. Afværgeforanstaltninger for jord- og grundvandsforurening	66
<b>I. Forslag til vilkår om egenkontrol</b>	<b>67</b>

## BILAGSOVERSIGT:

- Bilag 1: OML- beregning, logfil.
- Bilag 2: Virksomhedens layout med bygninger og interne transportveje.
- Bilag 3: Udgået
- Bilag 4: Foreløbig udførelsesplan af 29. juni 2018.
- Bilag 5: Befæstede arealer
- Bilag 6: Containerterminal, afvandingsplan.
- Bilag 7: Støjberegning, akkrediteret
- Bilag 8: Placering af ledninger for afledning af overfladevand
- Bilag 9: Hændeshåndtering
- Bilag 10: Håndtering af uheld med farligt gods
- Bilag 11: Sikkerhedsdatablad, "Alt væk" (rengøringsmiddel)
- Bilag 12: Gytjerapport
- Bilag 13: Pælefundering
- Bilag 14: Hydraulisk eftervisning (afvanding)
- Bilag 15: Oversigt og spildevand- og overfladevand (Skema)

## 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 fastlagt

### A.3. Grundejer

Navn	By & Havn
Adresse	Nordre Tolbod 7 1259 København K
Telefonnummer	33 76 98 00
E-mail	<a href="mailto:info@byoghavn.dk">info@byoghavn.dk</a>

### A.4. Virksomhedens kontaktperson

Navn	Peter Landgren
E-mail	Peter.Landgren@cmport.com
Telefonnummer	Dir 35 46 11 40 / Mob 40 57 99 97

## 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 C 201, C 204 og D 212 i bekendtgørelse om godkendelse af listevirksomhed, bek. nr. 1317 af 20. november 2018.

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.

## **B.8. Projektets varighed.**

Projektet er permanent.

## **C. Oplysninger om etablering**

### **c.9. Bygningsmæssige ændringer.**

CMP's containerterminal etableres på en ny opfyldning af søterritoret. 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. For yderligere info henvises til bilag 4, Udførelsesplan.

**Tabel C.1: Bygge- og anlægsarbejder**

<b>Aktivitet</b>	<b>Dato</b>
Start af anlægsarbejder, inkl pilotering*	01.01.2020

---

Start af testperiode for udstyr og arbejdsprocesser	01.07.2021
Afslutning af anlægsarbejder	31.12.2021
Start af drift	31.12.2021

---

\*Der skal foretages pilotering for kraner 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**

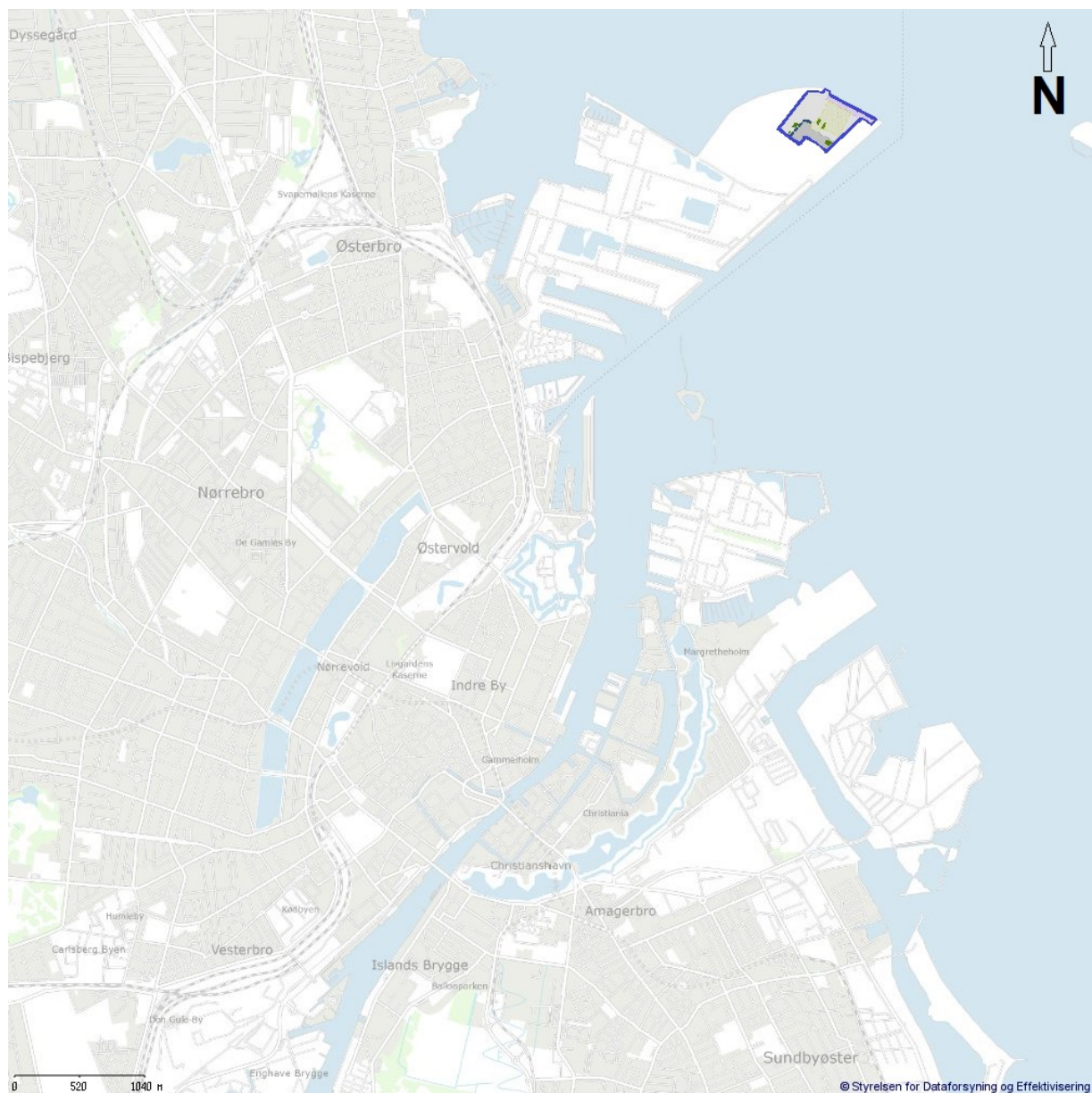
### **D.11. Placering i forhold til omgivelserne**

Virksomheden er placeret i Ydre Nordhavn, yderst på den nye opfyldning af søterritoriet. Placeringen er vist på Figur D.1 Indretningen er vist på Figur D.2, Figur D.3 og Figur D.4.

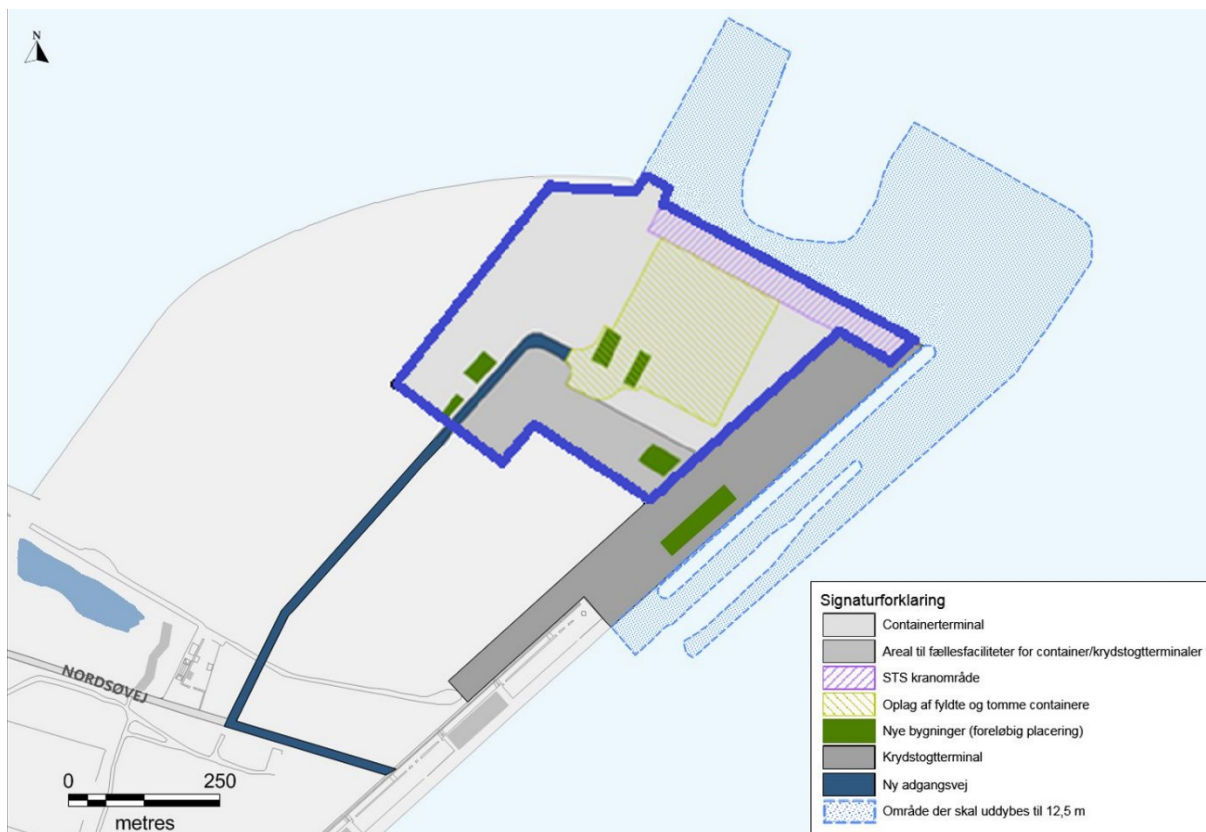
Miljøansøgningen omfatter de områder der er markeret med lysegrå og mellemgrå (fællesområde med div. havneaktiviter) på Figur D.2. Det lysegrå område angiver placering af container- og ro-ro-terminal og det mellemgrå område angiver placering af fællesområdet for div. kontorbaserede havneaktiviteter. Området er markeret med blå kant på Figur D.1, Figur D.2 og Figur D.3. En større udgave af Figur D.3 findes i bilag 5

Det mørkegrå område på Figur D.2 angiver placeringen af den nye krydstogsterminal.

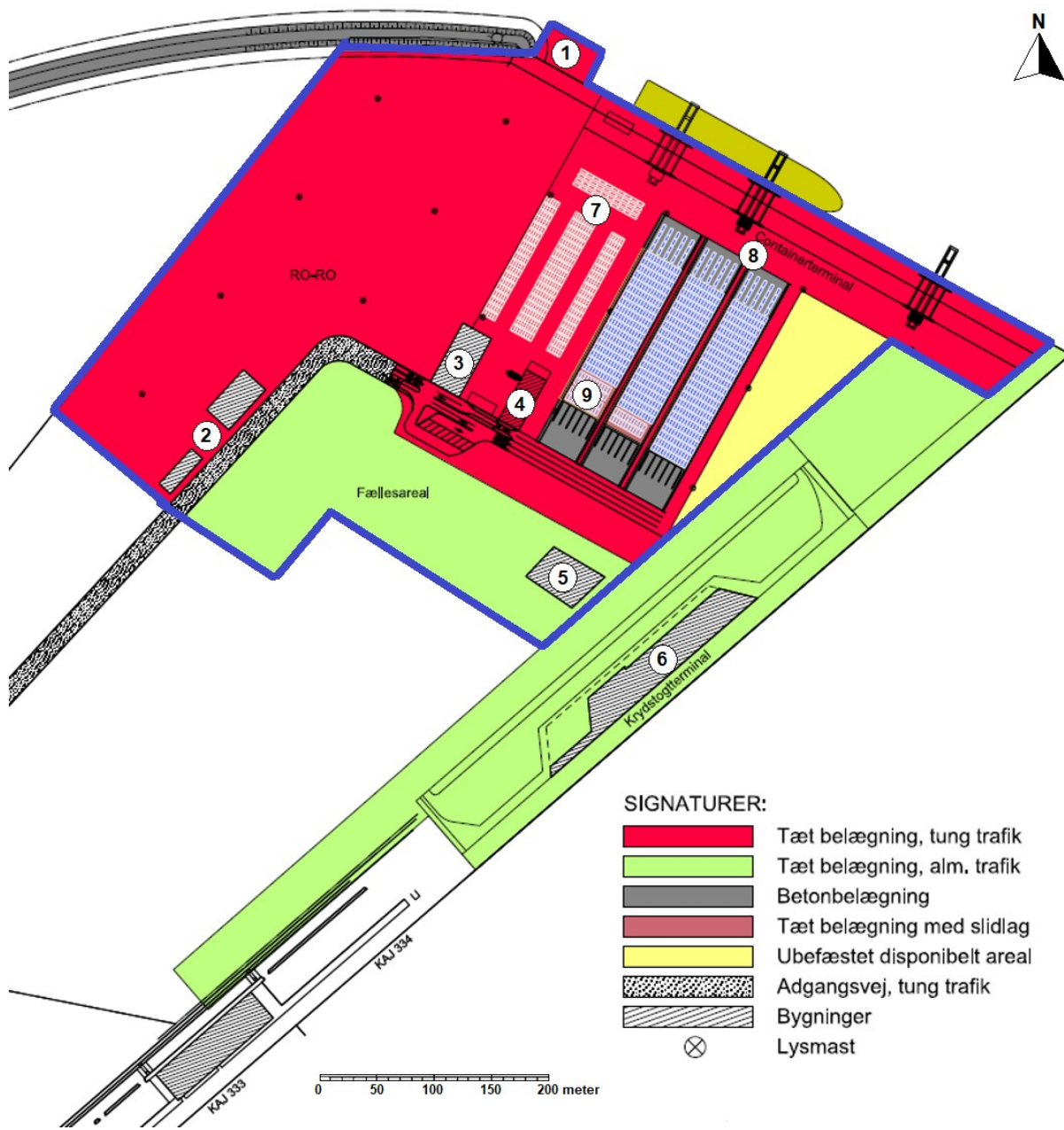




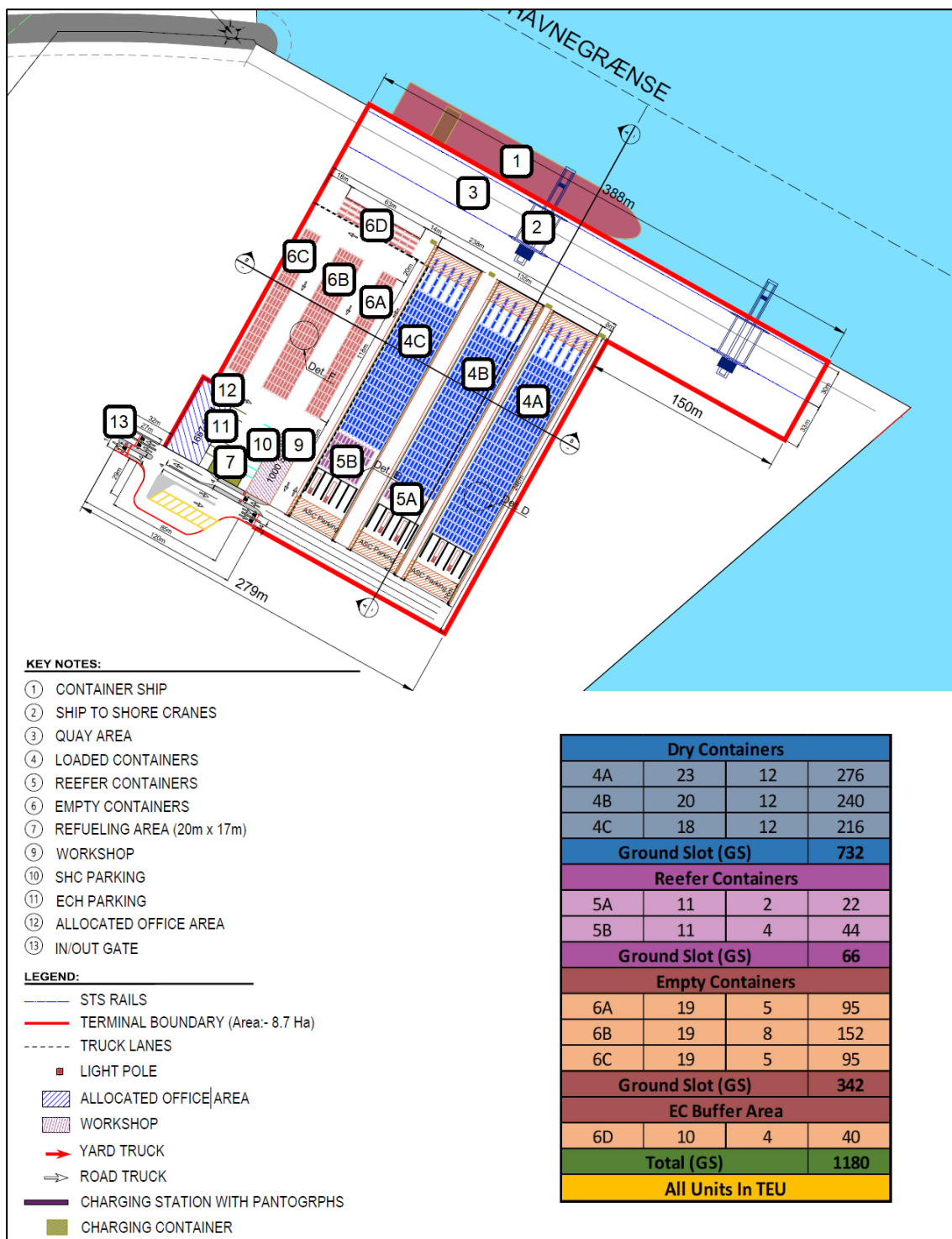
**Figur D.1: Virksomhedens placering**



**Figur D.2: Virksomhedens indretning. Den blå linje markerer projektgrænsen for nærværende ansøgning.**



**Figur D.3: Belægningsplan for container-, ro-ro- og ny krydstogtterminal i Ydre Nordhavn. Den blå linje markerer projektgrænsen for nærværende ansøgning. Numre på figuren angiver: 1: Mulig Ro-ro anløbsplads, 2: Bygninger til myndigheder, 3: Administrationsbygning, 4: Værkstedsfaciliteter, 5: Havnehus, 6: Ny krydstogtterminal, 7: Oplag tomme containere, 8: Oplag fyldte og tomme containere, 9: Kølecontainere. En større version af denne tegning findes i bilag 5. Den brune signatur (Tæt belægning med slidlag) findes under container-stakkene ved ASC-kranerne (8 og 9). Den præcise indretning fremgår af Figur D.4 og bilag 2.**



**Figur D.4: Indretning af containerterminal**

## 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.

Værkstedsaktiviteter 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.3 og Figur D.4. 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. Placering af alle bygninger og andre dele af virksomheden på ejendommen.	Figur D.4 DR0611	- 2
Virksomhedens afløbsforhold, herunder kloakker, sandfang, olieudskillere, brønde og	03	8

Indhold	Tegningsnummer	Bilagsnr.
tilslutningssteder til spildevandsforsyningsselskabet.		
Befæstede arealer	Figur D.3 DR0202	- 5
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.	-
Interne transportveje	DR0611	2

## 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.

Containernerne håndteres på terminalen under toldsegl, hvilket betyder, at containernerne 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. For nærmere beskrivelse heraf henvises til virksomhedens sikkerhedsrapport.

**Table 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.

**Table F.3: Forbrug af råvarer og hjælpestoffer**

Type	Forbrug (skønnet)
Sprinklervæske	5000 liter/år
Glykol	500 liter/år
Køler væske	500 liter/år
Affedtningsmiddel	100 liter/år
Olieprodukter	100 liter/år
Fedt	100 liter/år
Maling	100 liter/år
Skumvæsker	500 liter/år
Vaskemiddel	100 liter/år
Smøreolie	200 liter/år
Rensevæske	100 liter/år

Olie og fedt anvendes primært til smøring og til udskiftning af motorolie i shuttle 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 <sup>3</sup>
Vand til maskinvask	120 m <sup>3</sup>
Vand til skibe ved kaj	4.000 m <sup>3</sup>

## Energiforbrug

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

**Tabel F.5: Energiforbrug**

Energitype	Årligt forbrug
Dieselolie	ca. 120.000 liter
Elektricitet	2,8 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 værskedet.

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 ASC kraner og empty stacker. Ved lastning og losning af skibe bliver containere håndteret af STS kraner og containere transporteret til og fra oplagspladsen med shuttle carriers.

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

- Automatiske kraner til brug for placering af containere (ASC-kraner)
- 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 (Shuttle carriers)
- Traktorer til intern transport (terminal traktorer)
- El-trucks til intern transport

Tomme containere opmagasineres på arealet for tomme containere eller i oplagspladsen (ASC-området), fyldte i området for fyldte containere, og reefers tilsluttes el i reeferområdet. Disse områder kan ses på Figur D.4.

Farligt gods bliver placeret i dedikerede områder, som beskrevet i sikkerhedsrapporten.

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.

I tilknytning til værkstedet er der en vaskeplads for rullende materiel. 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 shuttle carrier, empty stacker 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. Alle forurenende stoffer opbevares desuden på befæstede arealer. Alle regnvandsledninger og relevante spildevandsledninger er forsynet med sandfang og olieudskiller og med mulighed for afspærring i tilfælde af spild. Risikoen for udslip af skadelige stoffer til miljøet er derfor meget lille

Virksomheden har udarbejdet en Sikkerhedsrapport, som redegør for, hvilke foranstaltninger der er mod uheld. Når Sikkerhedsrapporten er godkendt vurderes denne at være tilstrækkelig sikkerhed for, at der ikke er nogen væsentlig risiko for øget forurening ved driftsforstyrrelser eller uheld.

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

- Farligt gods iht. risikobekendtgørelsen henstilles kun i yderste lag af containerstakkene for at sikre gode indsatsforhold i tilfælde af brand mv.
- Der placeres ikke farligt gods containere i den sydøstligste stak pga. nærhed til krydstogsterminal (i lastbilsområde).
- 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.
- Tankcontainere med brandfarlige væsker placeres i yderste nordvestlige række af den nordvestlige stak med separat opsamlingskar og rørforbindelse til stakkens kloaksystem.
- 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.

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 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
- Værkstedsaktiviteter

Alle kraner på virksomheden er eldrevne, og der er derfor 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 teknologisk muligt, vil virksomheden kun 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 hermed bidraget til luftforureningen være mindre.

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

- 2 empty stackers a 185 kW, Trin 4

- 6 shuttle 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. 1458 af 07/12/2015 og <https://www.dieselnet.com/standards/eu/non-road.php#s5>)

Trin 3B:

NO<sub>x</sub>: 2 g/kWh  
CO: 3,5 g/kWh  
PM: 0,025 g/kWh

Trin 4:

NO<sub>x</sub>: 0,4 g/kWh  
CO: 3,5 g/kWh  
PM: 0,025 g/kWh

Trin 5:

NO<sub>x</sub>: 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 alle maskiner står ved siden af hinanden, f.eks. ved parkering ved driftstart. Maskinerne er i beregningen placeret på en lige linje øst-vest med 4 meter imellem hver og 5 meter på 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 <sub>x</sub> [g/sek.]	CO [g/sek.]	Partikler [g/sek.]
Empty stacker	0,0103	0,0899	0,000642
Shuttle carrier	0,0158	0,1385	0,000594
Tugmaster	0,0514	0,0899	0,000642

For NO<sub>x</sub> er det antaget, at maksimalt 50 % foreligger som NO<sub>2</sub> i receptorpunkterne. Ved beregning af spredningsfaktorer for emissionerne af hhv. NO<sub>2</sub>, 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 <sub>x</sub>	CO	Partikler	
<b>Samlet emission [mg/sek.]</b>		109	1191	6,13
<b>B-værdi [mg/m<sup>3</sup>]</b>		0,125	1	0,08
<b>Spredningsfaktor [m<sup>3</sup>/sek.]</b>		873	1191	76,65

Der er regnet med en afkasthøjde på 3 meter for empty stackers og tugmasters. For shuttle carriers er der regnet med en afkasthøjde på 8 meter. Røggasmængder er skønsmæssigt beregnet. Temperaturen er sat skønsmæssigt til 200 °C.

Der er regnet med en generel bygningshøjde på 8 meter. Det er antaget, at nærmeste nabo til virksomheden ligger i en afstand af minimum 100 m.

OML-beregningen viser, at det maksimale immissionskoncentrationsbidrag i afstanden 100 meter er 849 µg/m<sup>3</sup>. Da B-værdien for CO er på 1.000 µg/m<sup>3</sup>, 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.

## H.22. Beregning af afkasthøjde

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 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 fremgår af Bilag 6.

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

**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 m <sup>3</sup>	200 m <sup>3</sup>
Sanitært spildevand	Sanitært spildevand fra administrationsbygninger	5 m <sup>3</sup>	2000 m <sup>3</sup>

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 7 hovedoplade med 7 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. 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 således at eventuelt spild opsamles her i.

Oplade indeholder både vejarealer, pladsarealer samt tagarealer fra bygninger på området. Regnvandet fra enkelte oplade afledes via regnvandssystemerne og renses vha. sandfang og olieudskillere inden det udledes til havnen. I tilfælde af udslip af miljøfarlige stoffer skal tilhørende regnvandssystem afspærres så vandet

stuves tilbage i regnvandssystemet/et midlertidig regnvandsmagasin. Der henvises her til bilag 14.

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. Størstedelen af området etableres med tæt belægning og i beregningerne er der derfor anvendt en befæstelsesgrad på 100%. Udløbskoter er sat til kote -1,3 for ø800 udløbsledninger og kote -1,2 for ø700 udløbsledninger for at have en minimumsdybde på 0,5 m fra havvandsniveauet til lednings indvendig overkant. Da udløb sker under havvandsspejlet, vil gravitation i udløbsledninger ikke have nogen effekt. Udløbsledninger er derfor projekteret med 0.0 % fald ved at have kotespring i sidste brønde inden udløb. Derudover er der i disse brønde placeret kontraktap med indløb i kote 0,2, for at undgå indstrømning af tidevand i ledningerne. Udløbsledninger vil derfor altid være vandfyldte mens kontraktap 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 detailprojektering.

Foreløbig ledningsplan med regnvandssystemer fremgå af bilag 8. Her er nummereringen af de syv 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 de syv oplande**

### Opland 1

Oplandet er beliggende nord for terminalen og har et afstrømningsareal på 5,07 ha. Den dimensionsgivende vandmængde er beregnet til 995 l/s. Der regnes med en lameludskiller af typen IBFG-Unisep 322350 med en maksimal kapacitet på 1500 l/s og en klasse 1 kapacitet på 75 l/s. Koordinaterne til udledningpunktet er UTM 32 Euref 89 X:728136.6537; Y: 6181455.6440. Udløbsledningen har 0.0% fald med udløb i kote -1.3. Ledningens dimensionen er beregnet til ø 800 mm.

### Opland 2

Oplandet er beliggende nord-vest for terminalen og har et afstrømningsareal på 3,60 ha. Den dimensionsgivende vandmængde er beregnet til 706 l/s. Der regnes 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. Koordinaterne til udledningpunktet er UTM 32 Euref 89 X:728155.7586; Y: 6181446.1651. Udløbsledningen har 0.0% fald med udløb i kote -1.3. Ledningens dimensionen er beregnet til ø 800 mm.

### Opland 3

Oplandet er beliggende syd for terminalen og har et afstrømningsareal på 3,26 ha. Den dimensionsgivende vandmængde er beregnet til 639 l/s. Der regnes 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. Koordinaterne til udledningpunktet er UTM

32 Euref 89 X: 728194.8932; Y: 6181391.5094. Udløbsledningen har 0.0‰ fald med udløb i kote -1.3. Ledningens dimensionen er beregnet til  $\varnothing$  800 mm.

#### Opland 4

Oplandet er beliggende center på terminalen og har et afstrømningsareal på 3,21 ha. Den dimensionsgivende vandmængde er beregnet til 629 l/s. Der regnes 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. Koordinaterne til udledningpunktet er UTM 32 Euref 89 X: 728208.9393; Y: 6181383.9448. Udløbsledningen har 0.0‰ fald med udløb i kote -1.2. Ledningens dimensionen er beregnet til  $\varnothing$  700 mm. Oplandet afvandes med separat regnvandsystem med mulighed for afspærring vha. hydraulisk skydespjæld i systemet.

#### Opland 5

Oplandet er beliggende midt på terminalen under containerdepotet og har et afstrømningsareal på 3,15 ha. Den dimensionsgivende vandmængde er beregnet til 617 l/s. Der regnes 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. Koordinaterne til udledningpunktet er UTM 32 Euref 89 X: 728358.1810; Y: 6181304.5367. Udløbsledningen har 0.0‰ fald med udløb i kote -1.2. Ledningens dimensionen er beregnet til  $\varnothing$  700 mm. Oplandet afvandes med separat regnvandsystem med mulighed for afspærring vha. hydraulisk skydespjæld i systemet.

#### Opland 6

Oplandet er beliggende øst for terminalen og har et afstrømningsareal på 3,32 ha. Den dimensionsgivende vandmængde er beregnet til 650 l/s. Der regnes 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. Koordinaterne til udledningpunktet er UTM 32 Euref 89 X: 728411.2099; Y: 6181276.2869. Udløbsledningen har 0.0‰ fald med udløb i kote -1.2. Ledningens dimensionen er beregnet til  $\varnothing$  700 mm. Oplandet afvandes med separat regnvandsystem med mulighed for afspærring vha. hydraulisk skydespjæld i systemet.

#### Opland 7

Oplandet er beliggende syd for terminalen og har et afstrømningsareal på 3,24 ha. Den dimensionsgivende vandmængde er beregnet til 636 l/s. Der regnes 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. Koordinaterne til udledningpunktet er UTM 32 Euref 89 X: 728327.1921; Y: 6180957.5655. Udløbsledningen har 0.0‰ fald med udløb i kote -1.2. Ledningens dimensionen er beregnet til  $\varnothing$  700 mm.

### **Støj**

#### **H.25. Beskrivelse af støj- og vibrationskilder**

Der er foretaget en støjkortlægning 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 støjkluder på virksomheden (typer og antal):

- 2 containerskibe ved kaj

- 3 STS kraner til overførsel af containere til og fra skib
- 6 ASC kraner til håndtering og stabling af fyldte containere på oplagspladsen
- 4 stk. Gaffeltrucks til intern transport af stykgods
- 2 stk. Empty stackers til håndtering og stabling af tomme containere
- 6 stk. shuttle 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 og fra terminalen
- 100 stk. personbiler pr. døgn til og fra terminalen
- 100 stk. reefers (kølecontainere), placeret ved pos. 5 på Figur D.4.

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 værket 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 <sub>pAmax</sub> i dB	Beregnet støjbelastning, L <sub>r</sub> i dB(A)*	Beregnet maksimalværdi, L <sub>pAmax</sub> (kl. 22-07)	Beregnet usikkerhed for L <sub>r</sub>
Tuborg Sundpark 12, Hellerup, st.	50/45/40/5 5	32,0	37,6	2,5
Strandpromenaden 19, Østerbro, st.	45/40/35/5 0	32,4	36,6	2,4
Østbanegade 175, Østerbro, 5. sal	50/45/40/5 5	27,4	34,9	2,3
Fortkaj 20, Aarhusgade Kvarteret, st.	55/45/40/55	33,8	37,7	2,3
Dampfærgevej 24, Amerika Plads, st.	55/45/40/55	31,0	35,3	2,3
Byudviklingsområde, Levantkaj, 1,5 m	55/45/40/55	38,0	41,4	2,3

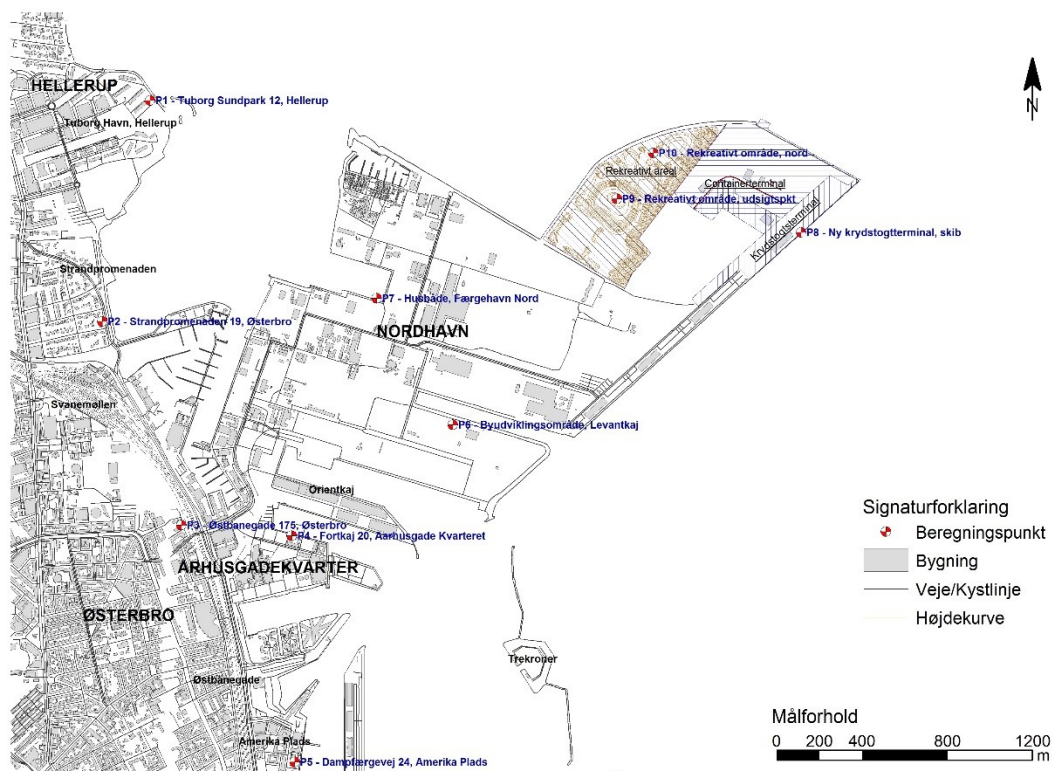


Beregningsposition	Støjgrænse Dag/aften/ nat /L <sub>pAmax</sub> i dB	Beregnet støjbelastning, L <sub>r</sub> i dB(A)*	Beregnet maksimalværdi, L <sub>pAmax</sub> (kl. 22-07)	Beregnet usikkerhed for L <sub>r</sub>
Husbåde, Færgehavn Nord, 1,5 m	55/45/40/55	38,0	43,9	2,4
Rekreativt område, udsigt, 1,5 m over fremtidigt terræn	50/50/50/-	43,8	45,9	2,6
Rekreativt område, nord, 1,5 m over fremtidigt terræn	50/50/50/-	45,5	48,5	2,5
Ny krydstogtterminal , 1,5 m	60/60/60/-	59,1	67,2	2,3

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.

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.

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 den nordøstligste del af det rekreative område på voldens østvendte skråning, beregnes en mindre overskridelse af støjgrænsen på 50 dB. Afvigelsen vurderes at være uden betydning for anvendelsen af området.

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.

## 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

Affaldstype / EAK nr.	Oprindelse	Årlig mængde (skønnet)
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
Fast olieholdigt affald / 160708	Fra værksted	200 kg
Oliefiltre / 150202	Fra værksted	200 kg
Hydraulikslanger / 16	Fra værksted	200 kg
Køler væske / 160114	Fra værksted	200 kg
Spraydåser / 160504	Fra værksted	100 kg
Alt væk 2 / 14	Fra værksted	50 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	500 liter
Olieholdigt kattegrus EAK 130899	Absorbtionsmateriale	500 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 m<sup>3</sup> 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 m<sup>3</sup> 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: Opbdvaring og håndtering af affald**

<b>Affaldstype /EAK nr.</b>	<b>Opbevaring</b>	<b>Transportør</b>
Brændbart	2 x 8 m <sup>3</sup> container 22 m <sup>3</sup> åben container	Tofteng
Pap / 01	3 x 800 l container	Tofteng
Papir / 01	660 l container	Tofteng
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 kan afproppes/aflukkes inden udledning til havnebassinet.

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 "Hændeshåndtering" (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
Dieseldolie	-	2018	10.000 l	Tankanlæg placeret i metalkasse, således at eventuelt spild kan opsamles
Spildolie	-	-	100 liter	Opbevares i 100 l tønder i værkstedsbygning

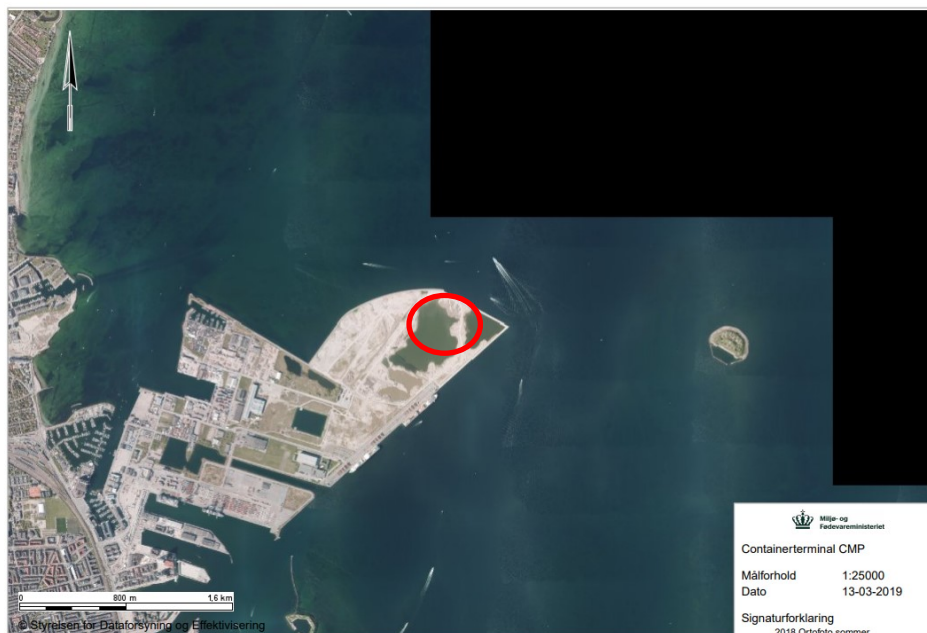
Alle tanke og beholdere vedligeholdes og inspiceres i overensstemmelse med reglerne i olietankbekendtgørelsen.

## I. Forslag til vilkår om egenkontrol

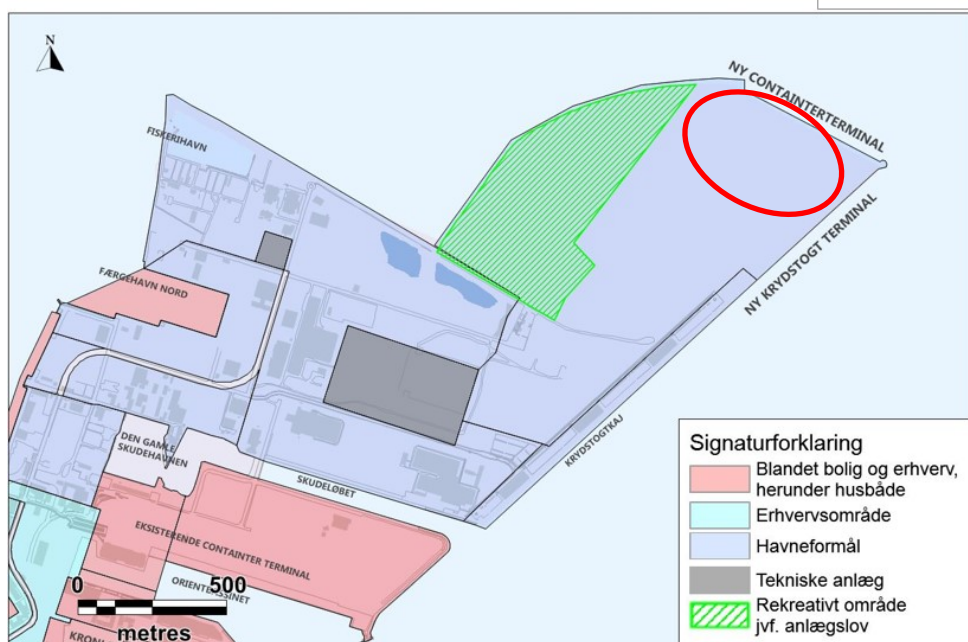
Der foreslås følgende registreringer til brug for egenkontrol.

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. 241 af 13. marts 2019.

*Jordforureningsloven (JFL):*

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

*Planloven (PL):*

Lovbekendtgørelse nr. 287 af 16. april 2018 om planlægning.

*Miljøvurderingsloven (MVL):*

Lovbekendtgørelse om miljøvurdering af planer og programmer og af konkrete projekter (VVM), nr. 1225 af 25. oktober 2018.

*Anlægslove om Metroselskabet I/S og Arealudviklingselskabet I/S*

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

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

Lovbekendtgørelse om ændring af lov om Metroselskabet I/S og Udviklingselskabet 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. 1317 af 20. november 2018.

*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. 121 af 4. februar 2019.

*Affaldsbekendtgørelsen:*

Bekendtgørelse om affald, nr. 224 af 8. marts 2019.

*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. 117 af 28. januar 2019.

*Olietankbekendtgørelsen:*

Bekendtgørelse om indretning, etablering og drift af olietanke, rørsystemer og pipelines, nr. 1611 af 10. december 2015.

*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. 1469 af 12. december 2017.

*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. 1475 af 12. december 2017.

*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. dec. 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. 1521 af 15. dec. 2017

*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. 1753 af 27. december 2018

*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](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](https://mst.dk/media/94081/esb_bref_0706.pdf)

## Bilag E. Liste over sagens akter

- Virksomhedens ansøgning med bilag af 30. juli 2018
- Opdateret miljøansøgning af 8. august 2018
- Miljøstyrelsens kvittering af 20. august 2018 for modtagelse af ansøgning
- Miljøstyrelsens bemærkninger af 30. november 2018 til ansøgning om miljøgodkendelse
- Opdateret miljøansøgning af 30. januar 2019
- Ansøgers opdaterede støjberegning af 25. marts 2019
- Miljøstyrelsens forhøring af 26. marts 2019 af Københavns Kommune og ansøger
- Supplerende støjberegninger 1. maj 2019
- Offentliggørelse af miljøkonsekvensrapport og udkast til miljøgodkendelse 27. maj 2019
- Ansøgers bemærkninger til udkast til miljøgodkendelse 8. september 2019

## Bilag F. Opsummering af vurderinger på baggrund af miljøkonsekvensrapporten

Miljøstyrelsen lægger følgende opsummering af vurderingerne af virkningerne på miljøet ved det samlede projekt i tabellen herunder til grund for afgørelserne<sup>2</sup>.

Miljøpåvirkninger i anlægsfasen	Bemærkning
Planforhold	Intet at bemærke.
Uddybning, sediment	Intet at bemærke.
Marin flora og fauna	Intet at bemærke.
Vandområder	Intet at bemærke.
Marine Natura 2000	Intet at bemærke.
Marin arkæologi	Intet at bemærke.

<sup>2</sup> Ved angivelse af "Intet at bemærke" i tabellen har Miljøstyrelsen ingen tilføjelser til byherrens sammenfattende vurderinger af miljøpåvirkningerne i miljøkonsekvensrapportens ikke-tekniske resume.

Sejladsmæssige forhold	<p>I anlægsfasen vil der være et afspærret område til uddybning i ca. 2 - 4 måneder om vinteren, der vil nødvendiggøre en anden rute for lystsejlere, på mere åbent vand. Dette vil potentielt være til gene for vinterlystsejlere i området.</p> <p>Etablering af ny containerterminal og krydstogtterminal i Ydre Nordhavn vil indebære en påvirkning af sejladssikkerhed og besejlingsforholdene for robåde, kajaker samt mindre lystsejlere, indtil en ny kanal fra Kalkbrænderihavn til Københavns Havn er etableret.</p>
Geologi og grundvand	Intet at bemærke.
Flora og fauna på land	Intet at bemærke.
Rekreative forhold	I perioder kan der være en mindre påvirkning i anlægsfasen på friluftslivet – særligt i forbindelse med uddybning af havnen.
Forurenet jord og jorddeponi	<p>Det er en forudsætning for projektet, at etablering og drift af krydstogtterminal nr. 4 med tilhørende anlæg ikke må hindre fortsat drift og kontrol af de miljøbeskyttende foranstaltninger, der er etableret af hensyn til Nordhavnsdepotet, som terminalen etableres oven på.</p> <p>Etablering af krydstogtterminalen vil ske i overensstemmelse med tilladelse til nedlukning af deponiet.</p>
Trafik	I anlægsfasen vil der være trafik til og fra den eksisterende containerterminal og de tre eksisterende krydstogtterminaler. Samtidig vil der fortsat være trafik med jordtransporter til opfyldning af KMC Nordhavnsdepotet og dertil anlægsarbejderne for de nye terminaler forventeligt frem til og med 2020. Trafikken vil udgøre en lille del af trafikken i de områder af nordhavnen, som i forvejen er belastet, men vil ikke desto mindre bidrage til den samlede belastning og trængsel i området.
Luft og klima	Der vil på udsatte lokaliteter og under særlige forhold (tørt vejrlig) kunne forekomme støvgener ved jordarbejder og tung kørsel til- og fra projektområdet.
Støj	Anlægsarbejderne vil fortrinsvis foregå inden for normal arbejdstid, og det vurderes, at påvirkningerne i form af støj og vibrationer i denne periode ikke vil give anledning til gener for de omkringliggende boligområder. Ramning af spuns og betonpæle vil dog kunne høres tydeligt i omgivelserne. Københavns Kommune regulerer bygge- og anlægsarbejder.
Landskab	Intet at bemærke

Befolkning	I anlægsfasen vil der i begrænset omfang over en periode på ca. 2-4 måneder i vinterhalvåret kunne opleves en påvirkning af vandområdet ved Ydre Nordhavn i form af nedsat klarhed i vandet.  Socioøkonomisk kan der være en forbigående, mindre effekt på lokalt erhvervsfiskeri. Såfremt der lides dokumenteret tab af krydstogtterminal nr. 4, vil bygherre skulle yde erstatning.
Risikoforhold	Intet at bemærke
Kumulative forhold - Trafik - Støv - Støj og vibrationer	Der vil være andre bygge- og anlægsarbejder i gang i Nordhavn samtidig med anlæg af de nye terminaler, og dette vil samlet set give en større påvirkning af trafik, støv, støj og vibrationer i Nordhavnsområdet.

Miljøpåvirkninger i driftsfasen	Bemærkning
Planforhold	De planlægningsmæssige rammer for arealanvendelsen for krydstogtterminal nr. 4 er vedtaget ved anlægslov i folketinget, som fastlægger arealanvendelsen til rekreative formål og havneformål. Videre planlægning i området skal ske i overensstemmelse hermed. Københavns Kommune har oplyst, at projektet ikke kræver yderligere planlægning jf. planloven.
Uddybning, sediment	Projektet indebærer ikke væsentlig ændring af strøm- og bølgeforskel og dermed heller væsentligt ændret aflejrings af sediment i området.
Marin flora og fauna	Intet at bemærke.
Vandområder	Der udledes kun almindeligt belastet overfladevand fra krydstogtterminal nr. 4. Udledningen reguleres af Københavns Kommune. Spildevand ledes til renseanlæg.
Marine Natura 2000-områder	Nærmeste marine Natura 2000 område er Saltholm og omliggende hav (SPA110 og SAC 216) beliggende ca. 6,4 km sydøst for projektområdet. Projektet vurderes ikke at påvirke arter og naturtyper på udpegningsgrundlaget i Natura 2000 området ved Saltholm.
Marin arkæologi	Det vurderes, at driften af krydstogtterminal nr.4 kan foregå uden påvirkning af arkæologiske værdier.
Sejladsmæssige forhold	Ved drift af de to nye terminaler og efter etablering af kanalforbindelse for mindre lystfartøjer, vurderes der at

	<p>være en lille påvirkning af sejladsikkerheden og besejlingsforholdene, da lystsejlere vil skulle tage sig i agt for skibe ved de nye terminaler i ydre Nordhavn.</p> <p>Ved en passende tilpasning af ruten for lystsejlads kan påvirkningen minimeres til en ubetydelig påvirkning.</p>
Geologi og grundvand	Driften af terminalen vil ikke påvirke geologi og grundvandsinteresser.
Flora og fauna på land	Der er ikke naturinteresser i projektområdet. Trafik i driftsfasen vurderes ikke at påvirke yngle- og rasteområder for bilag IV arten grønbroget tudse, idet eksisterende afværgeforanstaltninger (paddehegn) opretholdes.
Rekreative forhold	<p>Det udlagte rekreative område i Ydre Nordhavn påvirkes ikke væsentligt. Dog vil den nordlige og østvendte del af det rekreative areal vest for den nye containerterminal blive påvirket af støj. Den nye krydstogtterminals støjbidrag til rekreative områder i omgivelserne er begrænset.</p> <p>Som følge af udbygningsaftalen mellem Københavns Kommune og By &amp; Havn etableres en kanal mellem Kalkbrænderihavnen og Inderhavnen for at forbedre passagemulighederne for fritidsroerne. Når kanalen er etableret, vil påvirkning fra projektet af fritidssejlads fra Kalkbrænderihavnen derfor kun berøre fritidssejlads med større både og både med mast, som vil få en lidt længere rute ved destinationer syd og sydøst for Ydre Nordhavn.</p> <p>Samlet vurderes påvirkning af fritidsinteresser og rekreative forhold ved drift af de to terminaler at være lille.</p>
Forurenet jord og jorddeponi	<p>Container- og ny krydstogtterminal er beliggende på et areal, som er opfyldt med forurenet jord i forbindelse med etablering af opfyldningen i Ydre Nordhavn. Drift af de nye terminaler vil ske i overensstemmelse med tilladelse til nedlukning af deponiet, og driften af terminalerne må ikke hindre fortsat drift og kontrol af de miljøbeskyttende foranstaltninger, der er etableret af hensyn til KMC Nordhavnsdepotet.</p> <p>Arealanvendelsen til container- og ny krydstogtterminal vil ikke blive påvirket af forurenet jord.</p>
Trafik	Intet at bemærke.
Luft og klima	<p>Projektet medfører en årlig stigning i udledningen af NO<sub>x</sub>, partikler og CO<sub>2</sub> med 4-8 %.</p> <p>Det samlede projekt giver anledning til en lille påvirkning af de luftforureningsmæssige forhold i nærområdet. Bidraget fra den nye krydstogtterminal nr. 4 til de nærmeste</p>

	<p>byudviklingsområder vurderes at være beskedent og medfører ikke koncentrationer over EU's luftkvalitetskrav for NO<sub>2</sub> i områder med personophold.</p> <p>De samlede emissioner af NO<sub>x</sub> og små partikler (PM<sub>2,5</sub>) fra krydstogtskibe i Københavns Havn udgør en betydelig andel af den samlede emission fra alle kilder i København. For NO<sub>x</sub> er andelen ca. 17 % og for små partikler ca. 6 %.</p>
Støj	<p>Støjbidraget fra krydstogtterminal nr. 4 til omgivelserne er beskedent.</p> <p>Projektet vil ikke give anledning til støjniveauer, som overstiger de vejledende støjgrænser i planlagte byudviklingsområder i Nordhavn til blandet bolig og erhverv, som omfatter Amerika Plads, Langelinje, Marmorvej, Aarhusgade, Orientkaj, Levantkaj samt områder til husbåde i Færgehavn Nord og Kalkbrænderihavnen.</p> <p>Den fremtidige drift af det ansøgte projekt i kumulation med de eksisterende 3 krydstogtterminaler inklusiv skibsbidrag vil kunne medføre støj på Levantkaj, Orientkaj og områderne til husbåde i Færgehavn Nord, som overstiger den vejledende støjgrænse for boliger i natperioden kl. 22-07. På Levantkaj, hvor der ikke er boliger i dag, vil støjen kunne være op til 3 dB(A) over støjgrænsen, og på Orientkaj og Færgehavn Nord vil støjen kunne være ca. 1 dB(A) over grænsen for boliger.</p> <p>Ved de planlagte områder til blandet bolig og erhverv på Levantkaj vil krydstogtterminal nr. 4 medføre en stigning i den samlede støj fra alle fire terminaler på mindre end 0,5 dB(A), når der sammenlignes med støjen fra de eksisterende 3 terminaler.</p> <p>Det vurderes, at projektet samlet set har positiv påvirkning i forhold til eksisterende boliger i forhold til støj, fordi den nye terminal ligger i større afstand fra følsom arealanvendelse end de nuværende. Projektet vil indebære en lille påvirkning i forhold til de planlagte byudviklingsområder i Nordhavn. Det vurderes, at stigningen i trafikstøj som følge af projektet, ikke har konsekvenser for de planlagte byudviklingsområder.</p>
Landskab	<p>Det vurderes på baggrund af visualiseringerne, at de faste installationer på terminalen, eksempelvis bygninger, ikke har en markant påvirkning af landskabet i dagtimerne.</p> <p>Et krydstogtskib ved den nye terminal kan være synligt og markant i kraft af sine farver, størrelse og belysning afhængigt af synsvinklen.</p>

	<p>Projektets påvirkning af landskab og lysforhold vurderes at være neutral, lille eller moderat afhængigt af synsvinkel og afstand til projektområdet.</p>
Befolkning	<p>Samlet vurderes projektet at indebære en neutral påvirkning af menneskers sundhed og trivsel. Krydstogtterminal nr. 4 i sig selv vil udgøre en lille merbelastning med hensyn til luftkvalitet og støj. Luftkvalitet og støjbelastning vil overordnet for det samlede projekt være uændrede eller med en lille, lokal påvirkning.</p>
Risikoforhold	<p>Containerterminalen har en beliggenhed umiddelbart vest for den nye krydstogtterminal nr. 4.</p> <p>De eneste aktiviteter, der omfatter farligt gods på containerterminalen, er løft/flytning og henstilling. Der gennemføres ikke ompakning på terminalen.</p> <p>CMP har truffet de nødvendige foranstaltninger med henblik på at forebygge større uheld og begrænse effekterne for mennesker og miljø af sådanne uheld.</p> <p>CMP har for containerterminalen beregnet stedbunden risiko og samfundsmæssig risiko. Den beregnede risiko vurderes på det foreløbige grundlag at være acceptabel. Det er en forudsætning for miljøgodkendelsen, at CMP kan opnå endelig risikoaccept fra risikomyndighederne (Miljøstyrelsen, Arbejdstilsynet, Hovedstadens Beredskab, Københavns Politi og Beredskabsstyrelsen)</p>
Affald	<p>Affald fra krydstogtterminal nr. 4 forventes at medføre tilsvarende affaldstyper, som for de eksisterende krydstogtterminaler.</p> <p>Projektets miljøpåvirkninger mht. affald vurderes ubetydelige, idet de kan håndteres inden for eksisterende modtageordninger.</p> <p>Krydstogtterminalens ikke genanvendelige affald skal bortskaffes i overensstemmelse med kommunens affaldsregulativ/anvisninger. Terminalvirksomheden er desuden omfattet af bekendtgørelse om modtagefaciliteter for affald fra skibe, om skibes aflevering af affald og havnes affaldsplaner, hvilket medfører, at den skal udarbejde og opdatere affaldsplan for skibsaffald.</p>
Kumulative forhold - Byudvikling	<p>Den generelle udvikling af Nordhavn med etablering af nye bolig- og erhvervsområder samt udbygning af infrastruktur, herunder etablering af nye metrostationer, etablering af Nordhavnstunnel, udbygning af vejnettet og stiforbindelser samt en ny kanalforbindelse for robåde mv. vil indebære en kompleks påvirkning af befolkning og er-</p>

<p>- Deponi og overfladevand</p>	<p>hverv. Der er dog ikke identificeret andre konkrete projekter, der i kumulation med container og ny krydstogtterminal, kan indebære væsentlige kumulative miljøpåvirkninger.</p> <p>Nedlukning af deponiet og etablering af befæstede arealer og afvanding på de to nye terminaler, fællesarealet og roro anløbsplads vil indebære, at nedsivning af overfladevand vil blive reduceret væsentligt. Det indebærer, at der fremadrettet kan forventes en lavere udledning af perkolat fra deponiet, hvilket vil gavne vandmiljøet ved Ydre Nordhavn.</p>
<p>- Landskab og støj</p>	<p>Det rekreative areals udformning vil indebære en positiv påvirkning af de landskabelige forhold i relation til projektets påvirkninger af landskab set fra positioner langs kysten i Svanemøllebugt. Samtidig vil det rekreative areals udformning medvirke til en reduktion af støjbredelsen mod vest.</p>



**Bilag G. Sammenfattende redegørelse med opsamling på høringsfase**



## Notat

Virksomheder  
Ref. SURHE/KABJE  
Den 11. oktober 2019

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

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

Til notatet hører følgende bilag:

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

#### **Baggrunden for udflytning af containerterminalen og en ny krydstogtterminal**

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

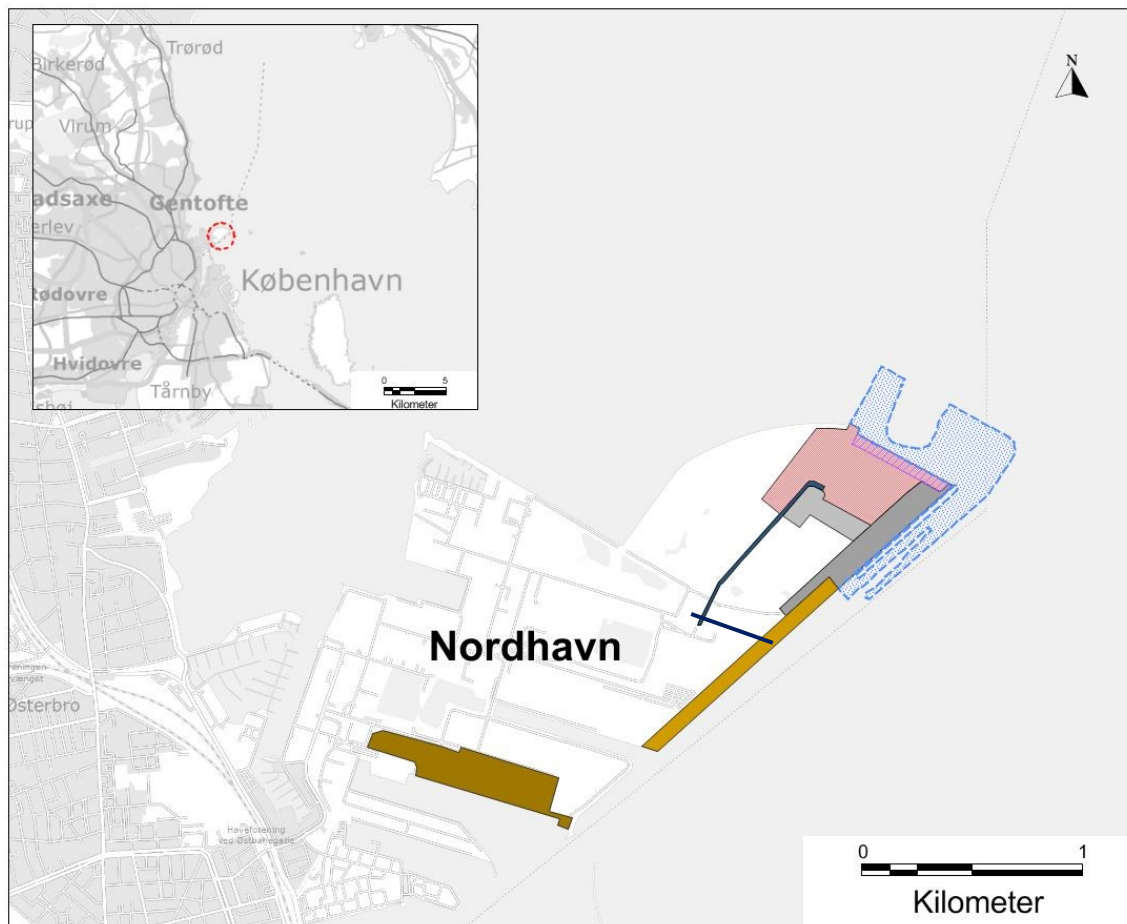
#### **Projektet**

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

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

## Myndigheder

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



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

## Indholdet i afgørelsen

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

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

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

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

### **Sagsfremstilling**

#### **Bygherre/virksomhed**

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

#### **Lokalisering**

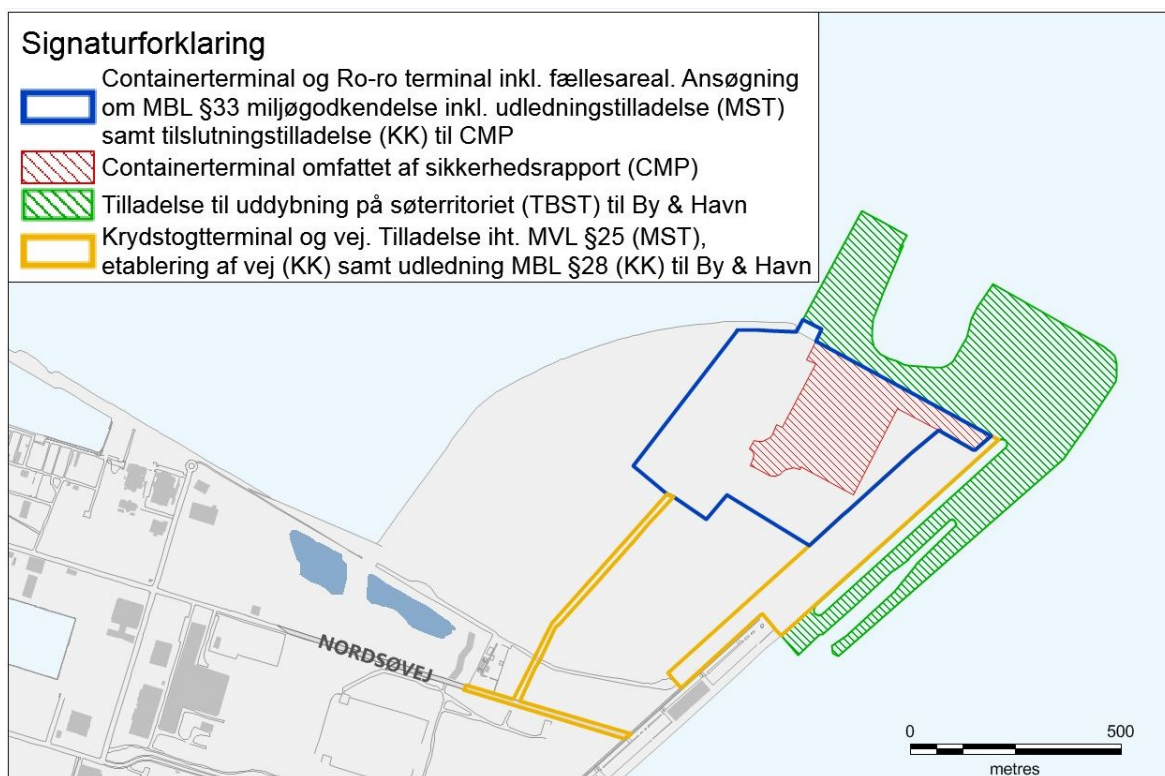
CMP driver i dag en eksisterende containerterminal på Levantkaj samt 3 eksisterende krydstogtterminaler på Oceankaj i Nordhavnen.

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

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

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

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



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

MBL: Miljøbeskyttelsesloven. MVL: Miljøvurderingsloven.

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

### Processen og høringer

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

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

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

## **Grænseoverskridende påvirkninger – ESPOO-høring**

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

## **Miljøstyrelsens begrundelser og overvejelser til grund for den forventede afgørelse**

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

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

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

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

#### **Landstrøm på krydstogtterminal nr. 4**

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

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

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

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

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

---

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

### **Miljøhensynet i afgørelsen**

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

En udvidelse med én ny krydstogtterminal og forventede flere krydstogtskibe vil i sagens natur medføre forøgede påvirkninger af omgivelserne. Krydstogtskibe udgør en betydelig kilde til luftforurening i København<sup>3</sup>, men beregninger har vist, at udledningen fra krydstogtskibe fra terminal 1-4 ikke medfører bidrag til koncentrationer, som derved overskrider EU's luftkvalitetskrav i områder med personophold.

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

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

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

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

---

<sup>3</sup> De samlede emissioner af NO<sub>x</sub> og små partikler (PM<sub>2,5</sub>) fra krydstogtskibe i Københavns Havn udgør en betydelig andel af den samlede emission fra alle kilder i København. For NO<sub>x</sub> er andelen ca. 17 % og for små partikler ca. 6 %.

**Konklusion**

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

**Bilag**

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

Bilag 2, Miljøstyrelsens besvarelse af høringsvar (høringsnotatet)

---

## INPUT TIL MYNDIGHEDERNES BESVARELSE

---

BY & HAVN / COPENHAGEN MALMÖ PORT

### CONTAINER- OG NY KRYDSTOGTTERMINAL YDRE NORDHAVN



2. SEPTEMBER 2019

UDARBEJDET AF SWECO FOR BY & HAVN  
OG COPENHAGEN MALMÖ PORT

---



## 1. Indledning

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

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

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

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

---

## 2. Besvarelse af spørgsmål

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

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

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

Referencescenariet omfatter, jf. afsnit 3.1:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

I Trafikanalyse Nordhavn 2018 specificeres:

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

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

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

---

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

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

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

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

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

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

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

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

Sweco vurderer, at den førstnævnte beregning er retvisende.

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



---

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Ad 1)

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

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

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

Samarbejdet er udmøntet i fire delprojekter:

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

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

Ad 2)

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

Ad 3)

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

---

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

---

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

---

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

\*\*\*: Kilde: "Luften på din vej".

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

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

---

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

---

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



---

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

### ***Lystfiskeri på Nordhavnen***

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

---

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

## 2.15. Vikingeskibsmuseet påpeger fejl i kote-angivelser

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

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

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

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

Indre By Lokaludvalg ønsker i hørings svaret oplysninger om;

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

Bygherre anmodes om at besvare ovenstående.

Ad 1)

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

Ad 2)

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

Ad 3)

Der er allerede nu etableret busforbindelse mellem Oeankaj og Nørreport. Fortrinsvis for krydstogtsgæster.

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

---

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

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

## **2.17. Andre forhold**

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

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

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

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

Ad 1)

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

Ad 2)

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

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

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

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

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

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

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

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

---

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

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

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



Virksomheder  
Ref. SURHE/KABJE  
Den 11. oktober 2019

## **Bilag 2 Miljøstyrelsens høringsnotat fra den offentlige høring fra 27. maj 2019 til den 29. juli 2019**

---

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

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

Oversigt over høringssvarene, som Miljøstyrelsen har modtaget:

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

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

### **Landstrømanlæg – krydstogtterminal og containerterminal**

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

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

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

#### Miljøstyrelsens vurdering:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

## **Luftforurening**

*Anført i høringssvar nr. 3, 5, 7*

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

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

### Miljøstyrelsens vurdering:

*Projektet medfører en årlig stigning i udledningen af NO<sub>x</sub>, partikler og CO<sub>2</sub> med 3-8 % i forhold til den eksisterende situation.*

*På baggrund af projektdesign (udskiftning fra shuttle carriers til el-drevne kraner på containerterminalen) samt løbende forbedringer og udskiftning til maskinel drevet af el vurderer bygherre, at projektet på sigt ikke vil medføre en øget udledning af luftforurenende stoffer og CO<sub>2</sub> i forhold til de eksisterende forhold. Da de nuværende aktiviteter på containerterminalen flyttes ud fra Levantkaj i Indre Nordhavn er der generelt tale om, at kilderne her fra fjernes eller flyttes længere væk fra bymæssig bebyggelse. Det vil betyde en mindre forurening for de beboere, der i forvejen er mest berørt af aktiviteterne på containerterminalen syd for Levantkaj.*

*Miljøstyrelsen vurderer generelt, at det samlede projekt giver anledning til en lille påvirkning af de luftforureningsmæssige forhold i nærområdet. Bidraget fra terminalerne til de nærmeste byudviklingsområder vurderes at være beskedent og medfører ikke bidrag, hvorved koncentrationer overstiger EU's luftkvalitetskrav for NO<sub>2</sub> i områder med personophold eller områder med planlagt bebyggelse. Miljøstyrelsen finder således på baggrund af miljøvurderingen ikke det fornødne grundlag til at stille krav om emissionsreducerende foranstaltninger.*

*Der er i miljøkonsekvensrapporten ikke foretaget beregning for andre stoffer end NO<sub>2</sub>, da de indledende beregninger viste, at NO<sub>2</sub> er dimensionerende for belastningen med luftforurenende stoffer. Den relative belastning med andre stoffer er derfor mindre, hvorfor beregning heraf ikke er nødvendig for vurdering af de største sundhedsbelastninger.*

*De samlede emissioner af NO<sub>x</sub> og små partikler (PM<sub>2,5</sub>) fra krydstogtskibe i Københavns Havn udgør en betydelig andel af den samlede emission fra alle kilder i København. For NO<sub>x</sub> er andelen ca. 17 % og for små partikler ca. 6 %<sup>1</sup>. Hovedparten af luftforureningen sker ved kaj, mens luftforureningen under manøvrering udgør en mindre del.<sup>2</sup>*

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

---

<sup>1</sup> Kortlægning af luftforurening fra krydstogtskibe. Videnskabelig rapport fra DCE nr. 316 2019

<sup>2</sup> Kortlægning af luftforurening fra krydstogtskibe. Videnskabelig rapport fra DCE nr. 316 2019



-  
Der er i høringssvarene efterspurgt en vurdering af luftforureningen fra projektet ved Strandvænget og i Indre By. Afstanden fra projektområdets beregningspunkt til de pågældende områder er ca. 1.800-5.000 m. Modelberegninger viser, at årsmiddelværdierne for NO<sub>2</sub> for Strandvænget og Indre By ligger på 15 – 25 µg/m<sup>3</sup>. Tilsvarende årsmiddelværdier for PM<sub>10</sub> ligger på 13 – 16 µg/m<sup>3</sup>. Det beregnede bidrag fra projektet udgør ca. 0-2% heraf. Projektets bidrag til luftforureningen på de pågældende lokaliteter er således af et beskedent omfang.

-  
Der sker i øjeblikket en løbende positiv udvikling af luftkvaliteten i Danmark<sup>3</sup>. Den positive udvikling har sin baggrund i omfattende forureningsbegrænsning fra virksomheder, kraftværker, affaldsforbrændingsanlæg og fra transportsektoren, herunder de over årene skærpede Euronormer for bilers forurening. Det forventes at denne udvikling vil fortsætte i årene fremover.

Bygherre har over for Miljøstyrelsen oplyst, at Københavns Kommune har igangsat og planlagt en række initiativer for at reducere luftforureningen i byen, herunder:

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

Af DCE-rapporten "Udvikling af luftkvaliteten for 2030 i relation til nationalt program for reduktion af luftforurening" fremgår det, at der for København forventes et fald i den gennemsnitlige gadekoncentration (regnet for 98 gader i København) for NO<sub>2</sub> fra ca. 29 µg/m<sup>3</sup> i 2016 til 15 µg/m<sup>3</sup> i 2030 (basisscenarie). Tilsvarende for PM<sub>10</sub> falder den gennemsnitlige gadekoncentration fra 21 µg/m<sup>3</sup> i 2016 til 18 µg/m<sup>3</sup> i 2030. Det er bygherres vurdering, at det generelt forventes at koncentrationen af luftforurenende stoffer i bymiljøet i København vil falde i de kommende år, dels pga. lokale initiativer og EU-krav til biler og en forventet øget elektrificering i hele transportsektoren.

## **Klimatiske forhold**

Anført i høringssvar nr. 5, 7

Flere høringssvar anfører problematikken omkring udledning af klimagasser. Bygherre har redegjort for udledningen af CO<sub>2</sub>.

### Miljøstyrelsens vurdering:

Bygherre har oplyst at CO<sub>2</sub>-udledningen i anlægsfasen er på ca. 13.000 tons. Til sammenligning er det beregnede CO<sub>2</sub> bidrag fra byggeriet af 11.000 m<sup>2</sup> kontorbygning ca. 5.080 tons.

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

---

<sup>3</sup> Kilde: DCE, Nationalt Center for Miljø og Energi

<sup>4</sup> Baseret på et CO<sub>2</sub> udslip på 5,94 ton pr. indbygger i 2014. Kilde: Globalis.

*Miljøstyrelsen tager den beregnede udledning af CO<sub>2</sub> til efterretning.*

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

### **Trafikale forhold**

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

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

#### Miljøstyrelsens vurdering:

*Projektet vil medføre mere trafik i Nordhavnen. I anlægsfasen vil der være trafik til og fra den eksisterende containerterminal og de tre eksisterende krydstogtterminaler. Samtidig vil der fortsat være trafik med jordtransporter til opfyldning af KMC Nordhavnsdepotet og dertil anlægsarbejderne for de nye terminaler forventeligt frem til og med 2020. Trafikken fra projektet vil udgøre en lille del af trafikken i de områder af Nordhavnen, som i forvejen er belastet, men vil ikke desto mindre bidrage til den samlede belastning og trængsel i området. De korrigerede trafiktal for hhv. containerterminalen og krydstogtterminalerne viser, at den øgede trafik som følge af projektet vil udgøre en mindre del af den samlede trafik – den samlede andel øges fra 8,6% i 2018 til 9,4% i 2025.*

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

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

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

*Bygherre vurderer, at trafikbelastningen af Indre By ved åbning af en 4. krydstogtterminal vurderes at være ikke mærkbar. Der vil sandsynligvis forekomme en øget trafik, primært på Ring 2, men størrelsen er ikke kendt. Det estimeres at der vil være tale om i størrelsesordenen 100 køretøjer om dagen hver vej. Flytningen af containerterminalen vil ikke medføre en ændret trafikbelastning af Indre By. Miljøstyrelsen tager vurderingen af trafikken i Indre By til efterretning.*

### **Overfladevand**

*Anført i høringssvar nr. 1*

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

Miljøstyrelsens vurdering:

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

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

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

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

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

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

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

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

### **Landskabelige forhold**

*Anført i høringssvar nr. 2*

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

Bygherre oplyser, at etablering af det bakkede rekreative landskab (terrænregulering) er påbegyndt, og at By & Havn I/S sikrer, at arealet vil blive beplantet således, at det fremtræder grønt og indbydende. At der sker beplantning med træer især på den vestlige side af erhvervshavnen senest samtidig med ibrugtagning af containerterminalen. Disse træer vil i stort omfang ad åre kunne skærme af for udsigten fra land til erhvervshavnen. Bygherres svar fremgår i sin helhed af afsnit 2.5 i bilag 1.

### **Rekreative forhold**

*Anført i høringssvar nr. 2, 6, 7*

#### *Badning*

Gentofte Kommune ønsker at uddybningen foregår uden for badesæsonen. Bygherre har oplyst, at for at minimere gener for den rekreative anvendelse af havneområdet og evt. gener som følge af påvirkning af badevandskvalitet samt påvirkning af marin flora og fauna i nærområdet udføres arbejderne i vinterhalvåret (oktober til marts). Uddybningen forventes udført på ca. 2 - 4 måneder.

#### Miljøstyrelsens vurdering (badning):

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

#### *Sejlads og roning*

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

Bygherre har oplyst, at der i 2010 er indgået udbygningsaftale mellem Københavns Kommune og By & Havn om etablering af en kanal mellem Kalkbrænderihavnen og Orientbassinet. Kanalen vil indebære, at ro-både og mindre motorbåde med Københavns Havn som destination, vil kunne benytte den nye kanal. Det fremgår af udbygningsaftalen, at By & Havn I/S er forpligtiget til at etablere kanalen, når containerterminalen udflyttes fra Levantkaj. Da kanalen vil betyde robåde mv i Orientbassinet, hvor der foregår trafik til den eksisterende containerterminal vil, det af sejladsikkerhedsmæssige årsager ikke være muligt at fremskynde anlæg af kanalen.

#### Miljøstyrelsens vurdering (sejlads og roning):

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

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

#### *Lystfiskeri*

Muligheden for lystfiskeri på Nordhavnen påpeges i et høringssvar.

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

#### Miljøstyrelsens vurdering (lystfiskeri):

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

#### *Maritime nyttehaver*

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

#### **Alternative placeringer**

*Anført i høringssvar nr. 4, 7*

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

#### Miljøstyrelsens vurdering:

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

*Alternative placeringer af containerterminalen er tidligere undersøgt i 2009, men efterfølgende fravalgt. Analysen viste, at der i Ydre Nordhavn har gode adgangsforhold (sejlrender) for skibe samtidig med, at der undgås lange lastbiltransporter over Sjælland til og fra f.eks. Kalundborg eller Køge, såfremt containerterminalen skulle placeres dér. Muligheden for banebetjening af containerterminalen var et de forhold, der indgik i analyserne.*