
VVM-ANSØGNING

**CONTAINER- OG NY KRYDSTOGTTERMINAL
YDRE NORDHAVN**

VVM-ANSØGNING



22. SEPTEMBER 2017

Udarbejdet af Sweco A/S
Godkendt af By & Havn og Copenhagen Malmö Port

Indholdsfortegnelse

1	Baggrund	2
2	Projektbeskrivelse	2
2.1	Grundlag for projektområdet	3
2.2	Ejerforhold / Bygherre	4
2.3	Udflytning af containerterminalen	5
2.4	Krydstogtterminalen	7
3	Placering og planforhold	9
4	Risikovirksomhed	9
5	Naturbeskyttelsesinteresser, Natura 2000-områder og marine forhold	10
6	Mulige miljøpåvirkninger	11

Bilag

Bilag 1	VVM-anmeldelse for projektet - tidligere fremsendt d. 28. marts 2017
Bilag 2	Tværsnit af kombivæg på strækningen ved kommende containerkaj

1 Baggrund

Som et led i byudviklingen af Københavns Nordhavn planlægger By & Havn og Copenhagen Malmö Port (CMP) en udflytning af den eksisterende containerterminal fra Levantkaj i Københavns Nordhavn til en ny placering i Ydre Nordhavn. Samtidig planlægges der for etablering af en ny krydstogtterminal, ligeledes i Ydre Nordhavn.

Begge anlæg planlægges etableret yderst på det 100 ha nye store areal, hvor der er igangsat opfyldning af søterritoriet, som et led i byudviklingen af Nordhavn, og hvor overskudsmaterialer fra store bygge- og anlægsprojekter i København, som Metro Cityringen og Nordhavnsvejen, nyttiggøres ved en bynær opfyldning. Selve opfyldningen af Københavns Nordhavn er VVM-vurderet i 2009 og er dermed ikke en del af denne ansøgning. Opfyldningen forventes at være afsluttet ultimo 2020.

Containerterminal og ny krydstogtterminal i Ydre Nordhavn er omfattet af miljøvurderingslovens (LBK 448 10/05/2017) bilag 1, punkt 8 b, der omfatter større landanlæg til havneformål i forbindelse med havne, der kan besejles og anløbes af fartøjer på over 1.350 tons. Projektet er endvidere omfattet af bekendtgørelse om vurdering af virkning på miljøet (VVM) af projekter vedrørende erhvervshavne og Københavns Havn samt om administration af internationale naturbeskyttelsesområder og beskyttelse af visse arter for så vidt angår anlæg og udvidelse af havne (BEK 450 08/05/2017).

Endvidere, da containerterminalen ønsker at håndtere containere med farligt gods, er projektet også omfattet af bilag 2, pkt. 6 c, der omfatter anlæg til oplagring af olie samt petrokemiske og kemiske produkter.

Der skal derfor udarbejdes miljørapport/miljøkonsekvensrapport for projektet med henblik på opnåelse af myndighedernes VVM-tilladelse til projektet.

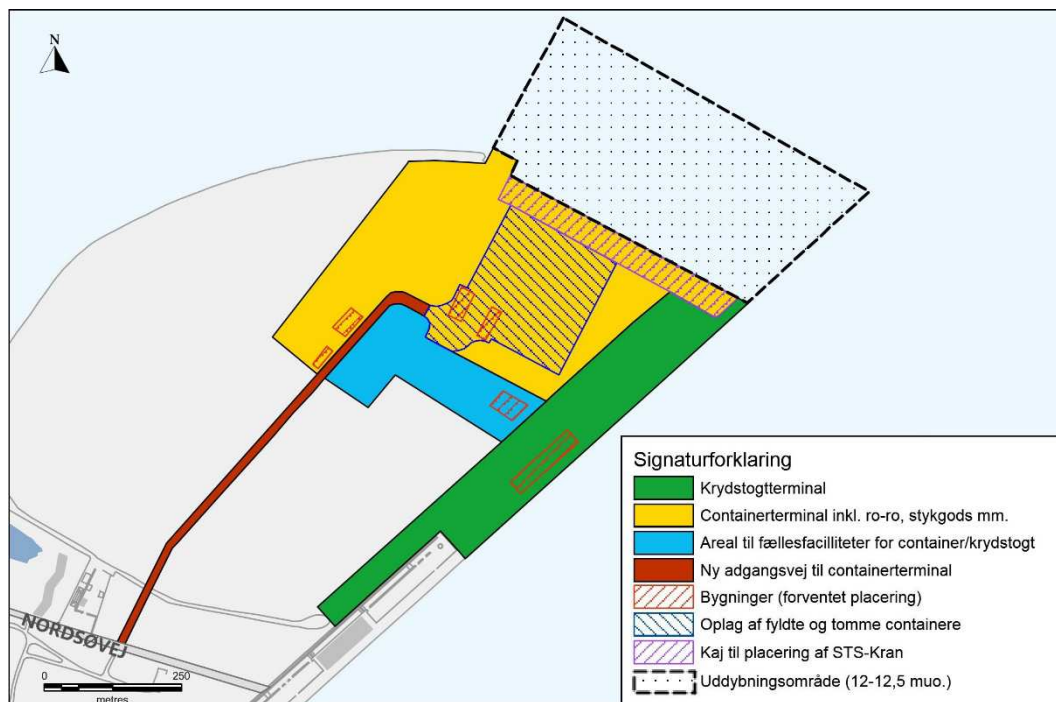
Projektet omfatter både områder på land og på søterritoriet. På land er Miljøstyrelsen VVM-myndighed (efter aftale med Københavns Kommune), mens Trafik- Bygge- og Boligstyrelsen (efter aftale med Kystdirektoratet) er VVM-myndighed på søterritoriet.

Nærværende VVM-ansøgning indgives iht. ovenstående.

Der er tidligere indsendt VVM-anmeldelse af projektet, dateret 28/3 2017, se bilag 1.

2 Projektbeskrivelse

Den forventede placering af containerterminal og ny krydstogtterminal i Ydre Nordhavn fremgår af figur 1 herunder.



Figur 1 – Skitse der viser lokalisering og overordnet indretning af containerterminal og ny krydstogtterminal i Ydre Nordhavn, samt det areal til havs hvor der skal ske en uddybning til en vanddybde på 12-12,5 m. Selve containerterminalvirksomheden er lokaliseret i området med blå skravering, mens det øvrige areal i containerterminalen er til associerede aktiviteter, herunder oplag og håndtering af ro-ro-gods i form af trailere, biler og andet stykgods samt oplag af tomme containere mv.

Projektarealet er i alt ca. 30 ha fordelt på ca. 18 ha til containerterminal ekskl. adgangsvej (heraf ca. 8,5 ha til selve containerterminal og kaj-areal med STS-kraner), ca. 8 ha til krydstogtterminal, samt ca. 4 ha til et fælles areal med havnehus (administration) og parkering for både container- og krydstogtterminal. Arealet er pt. ubebygget og under opfyldning. Hele projektarealet forventes befæstet, og det bebyggede areal forventes at udgøre ca. 12.000 m² (1,2 ha), men sidstnævnte er endnu ikke endeligt fastlagt, og der kan blive tale om flere bygning end skitseret på figur 1. Herudover vil der som en del af projektet ske en uddybning af havbunden til en vanddybde på 12-12,5 m udfor containerterminalen, hvor der i dag ikke er denne dybde. Arealet fremgår af figur 1.

2.1 Grundlag for projektområdet

Etablering af det nye landområde i Ydre Nordhavn, herunder inddæmning, spuns og etablering af kajen i projektområdet, udføres i forbindelse med opfyldningen af søterritoriet og er ikke en del af nærværende projekt. Denne del er, hvad angår både anlæg og drift, beskrevet og miljøvurderet i VVM for udvidelse af Københavns Nordhavn og ny krydstogtterminal, marts 2009.

Opfyldningen af Københavns Nordhavn er opdelt i hhv. rene materialer og forurenede jord (depot). Container- og ny krydstogtterminal etableres på et område opfyldt med forurenede jord. Der er i 2011 meddelt en miljøgodkendelse til jorddepotet af Københavns Kommune. Miljøstyrelsen er tilsynsmyndighed.

Selve kajen/indfatningen omkring projektområdet, der afgrænser opfyldningen med forurenede jord ud mod Øresund, består af en cellefangedæmning dvs. to rækker kombivægge med en afstand på 15 m. Væggene består af kraftige rørpæle, hvorimellem der er udfyldningsjern. Arealet mellem væggene er fyldt med sand.

Kombivæggens rørpæle går ned til kote -25 m, og udfyldningsjernene går ned til kote -21 m. De indre spunsvægge (kombivæg) er udført med tætte låse, der overalt er ført mindst 2 m ned i havbund med lav permeabilitet (naturlig geologisk membran). Således opfylder sider og bund af jorddepotet deponeringsbekendtgørelsens krav til tæthed jf. krav i projektets miljøgodkendelse. Et tværsnit af kombivæggen på strækningen ved den kommende containerkaj kan ses af bilag 2.

Kombivæggen er dimensioneret til 12,7 m vanddybde, hvilket vil sige, at konstruktionens stabilitet er beregnet ud fra en forventet uddybning foran væggen på denne dybde.

Vanddybden i området foran indfatningen er allerede i dag ca. 12-12,5 m, således der formentlig ikke vil være behov for at uddybe før et stykke fra indfatningen/kajkant.

For at sikre, at der ikke sker udsivning gennem bunden af depotet, er der i dele af opfyldningsområdet foretaget indbygning af gytje, således bunden af jorddepotet overholder deponeringsbekendtgørelsens krav til tæthed, jf. krav i projektets miljøgodkendelse. Den indbyggede gytje er overlejret med et trykfordelende lag på mindst 2 m's tykkelse, jf. ligeledes krav i projektets miljøgodkendelse.

Inden etablering af containerterminalen sikrer CMP, at bæreevnen på det opfyldte areal er tilstrækkelig, således der ikke forekommer uacceptable sætninger på arealet i forbindelse med udflytning af containerterminalen.

På baggrund af ovenstående vurderes, at uddybning af havbunden ud for containerterminalen ned til 12-12,5 m, som er en del af dette projekt, og udflytning af containerterminalen til opfyldningsområdet, ikke vil give anledning til udsivning af forurenende stoffer fra depotet til det omgivende miljø.

2.2 Ejerforhold / Bygherre

Ejerforholdene fremgår af Miljøgodkendelsen for deponeringsanlægget for forurenede jord i Nordhavnen af juni 2011. Heri fremgår, at By & Havn i brev af 10. maj 2010 har meddelt Københavns Kommune, Center for Miljø, at driften af depotet overdrages til KMC, der står for opfyldningen af depotet i Ydre Nordhavn, og at miljøgodkendelsen derfor meddeles til KMC.

Når depotet overgår til passiv drift overdrages depotet igen til By & Havn, der er grundejere. CMP, der driver container- og krydstogtterminalerne, vil herefter leje arealet i forbindelse med anlæg af container- og krydstogtterminalerne.

2.3 Udflytning af containerterminalen

Containerterminalen flyttes fra den eksisterende placering ved Levantkaj i Orientbassinet til spidsen af den nye landopfyldning, hvor der etableres en ny containerterminal på den nordøstlige del af Ydre Nordhavn med en kajlængde på op til ca. 550 m. Selve kajen etableres i forbindelse med opfyldningen af søterritoriet og er ikke en del af nærværende projekt.

Der vil være plads til anløb af 2 containerskibe og/eller ro-ro-fartøjer (hvor godset, typisk i containere, køres til og fra borde) af op til 250 m's længde langs kajen og alle med en tonnage > 1.350 tons. Der forudsættes 5-10 skibsanløb om ugen, hvilket svarer til den nuværende skibstrafik til den eksisterende containerterminal, som årligt modtager i størrelsesordenen 90-100.000 containere (svarer til ca. 160.000 TEU - Twenty foot Equivalent Unit).

Det nye containerterminalområde indrettes med et areal til opstilling af fyldte containere, herunder temperaturregulerede containere, samt et område til oplag af tomme containere. Containere stakkes i begge områder op til 7 stk. i højden svarende til op til ca. 20 m over terræn og med et oplag på i alt op til ca. 3.400 containere (svarende til 5000 TEU).

På terminalområdet etableres bygninger til administration og værkstedsaktiviteter, der er nødvendige for containerterminalens drift. Der forventes etableret 2-4 bygninger i en højde på op til 25 m. Det bebyggede areal for hver bygning andrager i størrelsesordenen 1.000-1.800 m². Den præcise antal og placering af bygninger ligger ikke fast på nuværende tidspunkt, men de forventes opført i det sydvestlige område nær adgangsvejen til terminalen.

Herudover, planlægges etablering af bygninger til Fødevarestyrelsens veterinærkontrol samt SKAT, der begge forventes opført som modulbyggeri i forbindelse med en mindre lagerhal. Disse bygninger forventes også placeret i området ved adgangsvejen til containerterminalen.

I tilknytning til container og krydstogtterminal etableres et område til fællesfaciliteter for de to terminaler. Der påregnes opført et havnehus til administration for de to terminaler og parkeringsareal til biler for hhv. medarbejdere og besøgende. Havnehusets grundareal vil være i størrelsesordenen 2000 m².

Containerterminalen vil blive trafikbetjent via Sundkrogsgade, Skudehavnsvej, Færgehavnsvej, Baltikavej, Kattegatvej og Nordsøvej. 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. Adgangsvejen på det opfyldte areal fra Nordsøvej til containerterminalen er ikke endelig fastlagt endnu, men forventes at have et nordøstligt forløb fra den eksisterende vejerbod ved det eksisterende KMC-anlæg (se figur 1).

I dag betjener containerterminalen op til 550 lastbiler dagligt. Den primære trafik foregår i hverdage i perioden 05:30-17:30.

I det samlede nye containerterminalområde etableres en ro-ro rampe på kajens nordøstligste del til lastning og losning af skibe, hvor lasten køres til og fra borde med trailere. Eksempel ses på figur 2.

Der indrettes i tilknytning hertil et område til oplag af konventionelt stykgods, hvor der skal være plads til tomme containere, trailere, biler og lign. Håndtering og transport af gods sker ved brug af terminaltraktorer / gaffeltrucks.



Figur 2 - Eksempel på ro-ro rampe, hvor stykgods kan køres direkte på land fra skibet.

Håndtering af containere til/fra skibe sker ved brug af STS (ship to shore) kraner (se figur 3). Antal og typen af kraner er ikke endeligt fastlagt på nuværende tidspunkt, men der forventes opført op til 3 STS kraner med en maksimal højde på max 120 m, som placeres langs kajen. STS-kranerne kan flyttes langs med kajen på en strækning på op til ca. 500 m.



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

Håndtering af containere på land sker ved brug af fuldt automatiserede stacking kraner med en højde på ca. 22 m (ASC/RMG: Automated Stacking Cranes/ Rail Mounted Gantry Cranes), Shuttle Carrier (højde ca. 9 m), Empty Stacker (ca. 15 m) og gaffeltrucks.

For fremover at kunne modtage større containerskibe end i dag ud for den nye containerterminal skal der foretages en uddybning af havbunden udfor kajen til 12-12,5 m's dybde i en afstand på op til 300 m fra kajen. Der forventes at skulle afgraves i alt ca. 90.000-100.000 m³ marint sediment.

Containerterminalområdet anlægges med fast belægning i kote ca. +2,5 til +3,0 m. Overfladevand udledes via olieudskillere til havnen. Kajen apteres med pullerter, fendere m.v. Bygninger tilsluttes offentlig vandforsyning og spildevand afledes til offentlig kloak.

Containerterminalen vil være i drift hele døgnet året rundt. Terminalområdet vil være afspærret med ISPS (International Ship and Port Security) hegn, og der vil ikke være offentlig adgang.

2.4 Krydstogtterminalen

Der er i dag tre krydstogtterminaler i drift i Ydre Nordhavn (se figur 4). Der planlægges etableret en fjerde krydstogtterminal (T4) langs den sydøstlige kaj i forlængelse af T3 på den eksisterende krydstogtterminal på Oceankaj. Formålet er, at tilgodese den fortsatte vækst indenfor krydstogtsanløb til København.



Figur 4 - Krydstogtterminalen i Nordhavn med de tre eksisterende terminaler. Den fjerde terminal planlægges etableret i forlængelse af de tre terminaler bagerst i billedet.

Den nye krydstogtterminal skal, som de tre eksisterende, hovedsageligt anvendes til skibe, der ligger til kaj som turnaround skibe, mens de skifter passagerer, besætning og modtager forsyninger samt bortskaffer spildevand og affald. Der kan herudover også forekomme transitanløb på krydstogtterminalen, ligesom der, primært udenfor krydstogtsæsonen (oktober-april), kan foregå anden aktivitet, som f.eks. skibe, der i en kortere periode behøver kajplads i forbindelse med motorreparation eller en begivenhed.

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

Krydstogtsæsonen varer primært fra maj til september, men der kan forekomme anløb hele året.

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

Selve kajen ved den nye krydstogtterminal etableres i forbindelse med opfyldningen af søterritoriet og er ikke en del af nærværende projekt. Den nye krydstogtterminal etableres ovenpå denne kajindfatning og terminalområdet belægges med fast belægning i kote ca. +2,5 til +3,0 m, som ved eksisterende terminaler. Den ydre spunsvæg klargøres til skibsanløb ved påstøbning af beton og montering af pullerter og fendere i direkte forlængelse af den eksisterende krydstogtkaj.

Det samlede areal, der planlægges anvendt til en ny krydstogtterminal, er ca. 8 ha.

Indretningen af den nye terminal er ikke endeligt fastlagt, men forventes at svare nogenlunde til de eksisterende terminaler. Dvs., at den overordnet vil få en relativ simpel indretning med manøvreareal med kørebaner og vendeareal samt parkerings-/opmarchbåse for busser, lastbiler, taxier, limousiner og privatbiler, der transporterer passagerer til og fra terminalen. Desuden vil der indrettes et areal til lastning/losning af bagage og forsyninger til skibene samt bortskaffelse af spildevand, affald og lign. Endvidere planlægges der opført en terminalbygning til pas- og sikkerhedskontrol og venteområde for passagerer og deres bagage samt personalefaciliteter.

Terminalbygningen planlægges opført i to-etager med en maksimal højde på 25 m og et bygningsareal på op til 6.000 m². Ombordstigning vil ske direkte fra 1. sal via landgangsbroer.

Tilkørsel til krydstogtterminalen vil ske via Sundkrogsgade, Skudehavnsvej, Færgehavnsvej, Baltikavej, Kattegatvej, Nordsøvej, der forlænges til Oceankaj. Selve kajområdet vil være indhegnet med et ISPS (International Ship and Port Security) hegn svarende til det, der er etableret for de tre eksisterende krydstogtterminaler.

Overfladevand fra terminalområdet udledes via olieudskillere til havnen. Bygningen tilsluttes offentlig vandforsyning og spildevand afledes til offentlig kloak.

3 Placering og planforhold

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

Lov nr. 632 af 14. juni 2016 om ændring af Lov om Metroselskabet I/S og Arealudviklingsselskabet I/S med flere love (Flytning af containerterminal i Københavns Havn) fastlægger arealanvendelsen af den del af Ydre Nordhavn.

Jf. bemærkningerne til lovforslag (s. 10) lægger lovforslaget ikke restriktioner på udformning eller højde af tekniske anlæg, kraner, containeroplag m.v.

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

Der ændres således ikke på arealanvendelsen.

4 Risikovirksomhed

Da der skal håndteres farligt gods i containerterminalen i en mængde og art der overstiger tærskelværdien for kolonne 3 virksomheder er terminalen omfattet af risikobekendtgørelsen (BEK nr. 372 af 25/04/2016) og dermed tillige godkendelsesbekendtgørelsens listepunkt J209 for håndtering og mellemoplag af farligt gods.

Risikobekendtgørelsen fastsætter bestemmelser for forebyggelse af større uheld på og omkring virksomheder, herunder enkeltanlæg og oplag, hvor farlige stoffer kan forekomme. I risikobekendtgørelsens bilag 1 er nævnt hvilke farlige stoffer, det drejer sig

om, samt tærskelmængderne for de enkelte stoffer. Listen omfatter både brandfarlige/brandnærende, miljøfarlige og giftige stoffer.

Iht. Miljøstyrelsens og Arbejdstilsynets risikobekendtgørelser, som tilsammen implementerer EU's Seveso III direktiv, skal der udarbejdes sikkerhedsdokumentation i form af en sikkerhedsrapport for alle kolonne 3 virksomheder. Sikkerhedsdokumentet skal beskrive og godtgøre, hvordan virksomheden forebygger risikoen for større uheld og det beredskab, virksomheden har, hvis et uheld alligevel skulle ske.

CMP ønsker den nye containerterminal godkendt som kolonne 3 virksomhed. Dette indebærer i sig selv, at der skal udarbejdes VVM-redegørelse samt et sikkerhedsdokument. Som en del af sikkerhedsdokumentationen skal der udføres en risikoanalyse. Resultatet fra denne inddrages i miljøkonsekvensvurderingen/VVM-redegørelsen for det samlede projekt og danner grundlag for myndighedernes vurdering af projektet, herunder de særlige forholdsregler, der skal iagttages.

5 Naturbeskyttelsesinteresser, Natura 2000-områder og marine forhold

Der er ikke Natura 2000-områder i nærheden af området for fremtidig container- og krydstogtterminal. Der er ca. 6,1 km til habitatområdet på land 'Brobæk Mose og Gentofte Sø', ca. 6,4 km til habitat- og fuglebeskyttelsesområdet til havs 'Saltholm og omliggende hav', og ca. 6,7 km til habitatområdet på land 'Jægersborg Dyrehave'.

Der er to § 3-beskyttede søer beliggende ca. 500 m syd for projektområdet, og umiddelbart syd for det areal, der er under opfyldning. Bilag IV-arten grønbroget tudse lever i området omkring de to søer, som er udpeget som ynglesteder for grønbroget tudse, og området på land nær søerne med skråninger er egnede til fødesøgning og overvintring for tudserne. Bestanden er blevet overvåget siden 2006, og er i perioden gået tilbage. Der er i 2016 registreret 3 yngleforekomster indenfor arealet omkring de beskyttede søer.

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

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

Ifm. gennemførelsen af VVM for udvidelse af Københavns Nordhavn og ny krydstogtterminal i 2009 blev der udført detaljerede undersøgelser af det marine plante- og dyreliv i området. Der blev kun registreret naturværdier af høj værdi nord for landvindingsområdet, ligesom der var forekomster af ålegræs ud til ca. 7 m nord for det daværende anlægsområde. Der blev ikke registreret hverken områder med høj naturværdi, ålegræs eller alger i uddybningsområderne ud for den kommende container- og ny krydstogtterminal.

Marine pattedyr, såsom marsvin, spættet sæl og gråsæl betragtes som fåtallige og uregelmæssige i Øresund i området omkring Nordhavn, hvor der allerede er en del

skibstrafik ind og ud af Københavns Havn, herunder til den eksisterende containerterminal.

6 Mulige miljøpåvirkninger

De væsentligste miljøpåvirkninger som containerterminal og ny krydstogtterminal giver anledning til vurderes at være relateret til støj, luftemissioner, trafik, risiko og visuelle forhold samt det marine miljø.

Disse forhold er nærmere belyst nedenfor.

Støj

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

Omfanget af støjemissioner og tiltag til minimering heraf vil blive beskrevet og vurderet i miljøkonsekvensvurderingen.

Luftemissioner

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

Tilsvarende beregnes emissioner af luftforurenende stoffer og af klimagassen CO² i driftsfasen for alle relevante aktiviteter, herunder landtrafik til og fra området, emissioner fra skibe ved kaj og terminalaktiviteter. Omfanget af luftemissioner og tiltag til minimering heraf vil blive beskrevet og vurderet i miljøkonsekvensvurderingen.

Trafik

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

Risiko

Containerterminalen vil være en kolonne 3 virksomhed med oplag og håndtering af farligt gods af en vis type og mængde. Der vil sideløbende med miljøkonsekvensvurderingen blive udarbejdet en risikoanalyse for aktiviteterne. Analysen vil blive lagt til grund for

miljøkonsekvensvurderingens beskrivelse og vurdering af risikoen, herunder om der er særlige forholdsregler, der skal iagttages og implementeres i projektet.

Visuelle forhold

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

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

Naturbeskyttelsesinteresser, Natura 2000 og marine forhold

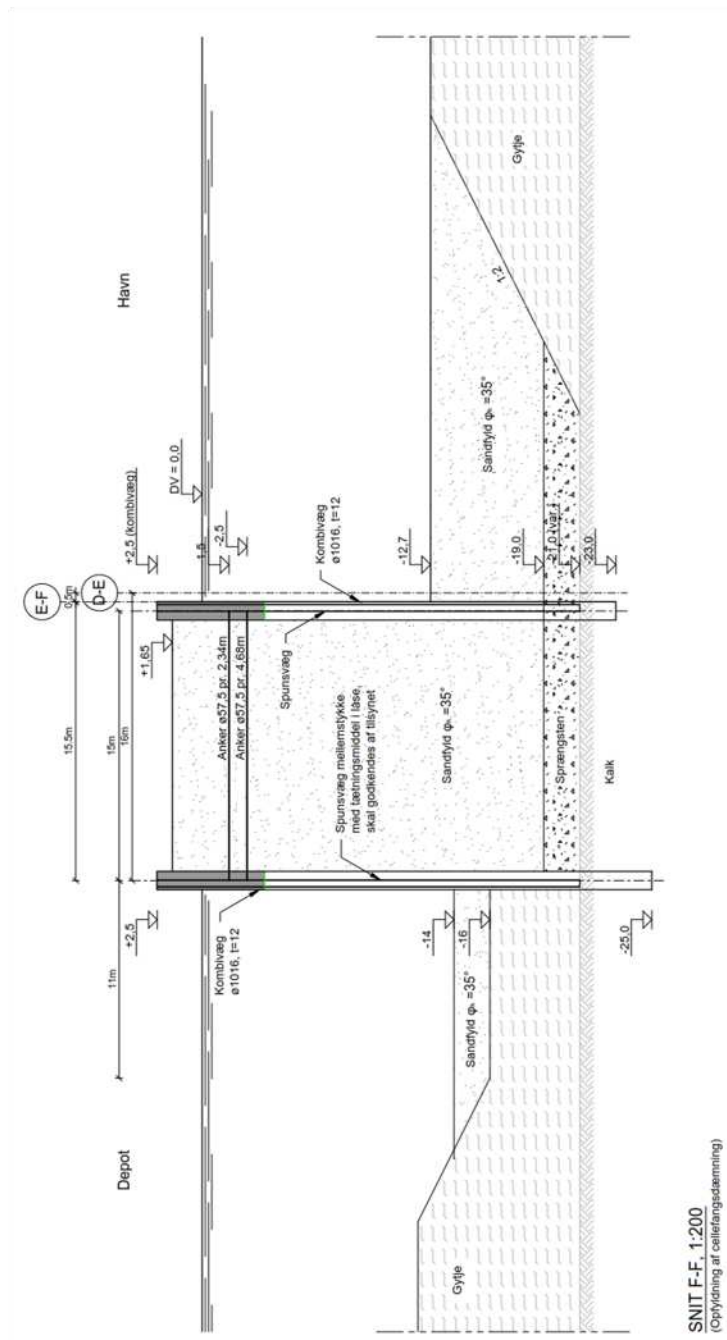
Der er ingen Natura 2000-områder i nærheden af projektområdet for container- og ny krydstogtterminal og nærmeste beskyttede naturområde ligger 500 m væk. Det vil blive vurderet om projektet med uddybning af havnearealet udfør containerkajen til 12-12,5 m's dybde i en afstand på op til 300 m fra kajen kan påvirke den marine flora og fauna, ligesom det vil blive vurderet, hvordan eventuelle påvirkninger kan elimineres/minimeres.

BILAG 1

VVM-anmeldelse for projektet - tidligere fremsendt d. 28. marts 2017

BILAG 2

Tværsnit af kombivæg på strækningen ved kommende containerkaj



Til: Miljøstyrelsen v. Anne Bjorte Helgren
Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen v. Christina Bergendorff

Fra: BOH/CMP v. Maria Douglas Stilling

Emne: VVM af container- og krydstogtterminal i Ydre Nordhavn –
udvidelse af havareal, hvor der skal uddybes til 12,5 m

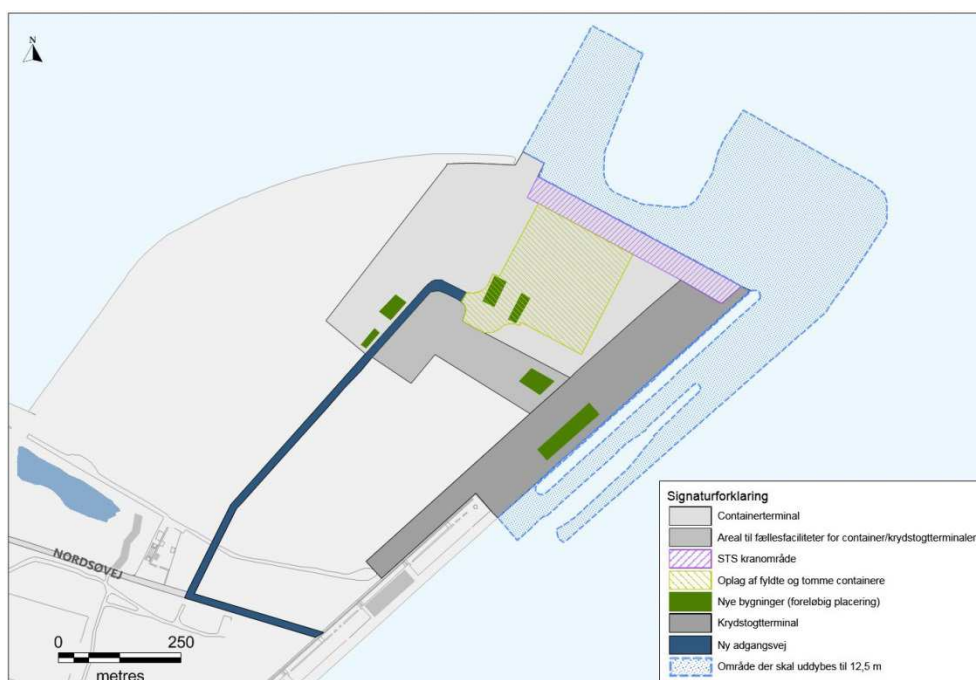
Ændringer til VVM-ansøgning af 22. september 2017 for container- og ny krydstogtterminal i Ydre Nordhavn

14. februar 2018

By & Havn og CMP (Copenhagen Malmö Port) fremsendte 22. september 2017 VVM-ansøgning for udflytning af den eksisterende containerterminal fra Levantkaj og etablering af ny krydstogtterminal i Ydre Nordhavn.

I den fremsendte VVM-ansøgning indgår som en del af projektet uddybning af et areal til havs ud for containerterminalen, således at de store containerskibe kan manøvrere og lægge til kaj. Udgravningen skulle ske til en vanddybde på 12-12,5 m med en estimeret opgravet sedimentmængde på 90.000-100.000 m³.

I forbindelse med den indledende skitseprojektering er det dog blevet klart, at der herudover er behov for uddybning af et mindre areal udfor den planlagte krydstogtterminal, samt at uddybningen alle steder skal ske til en garanteret vanddybde på 12,5 m, med henblik på at sikre, at alle type af skibe kan lægge til kaj. Oversigtskortet fra VVM-ansøgningen er opdateret med de arealer hvor uddybningen til havs til gennemføres (se figur 1). Dette afstedkommer at den estimerede opgravede sedimentmængde øges til i alt ca. 138.000 m³.



Figur 1. Opdateret oversigtskort over projektområdet i Ydre Nordhavn med placering af hhv. container- og krydstogtterminal, samt omfanget af det areal til havs, hvor der skal ske en uddybning af havbunden til en vanddybde på 12,5 m.

Nedenfor er oplistet ændringerne i projektet ift. VVM-ansøgningen af den 22. september 2017. Der foretages ingen andre ændringer i projektet.

Ændrede og supplerende oplysninger om det udvidede havareal:

- Uddybning til havs skal alene ske indenfor det markerede areal vist på figur 1 til en garanteret vanddybde på 12,5 m. Ud fra nye pejledata har det været muligt at præcisere hvilke arealer til havs, hvor uddybning til 12,5 m skal gennemføres. Øvrige havarealer på oversigtskortet har allerede tilstrækkelig dybde (dvs. >12,5 m) eller benyttes ikke til besejling for skibe til containner/krydstogtterminal.
- Da arealet, hvor der skal uddybes er udvidet, og da dybden skal være 12,5 m, betyder det, at der skal opgraves større mængder sediment. De opdaterede sedimentmængder, der skal opgraves er estimeret til i alt ca. 138.000 m³.

By & Havn og CMP anmoder hermed om, at ovenstående ændringer medtages i den igangsatte VVM-undersøgelse.

På vegne af By og Havn og CMP

Med venlig hilsen

Maria Douglas Stilling

Konsulent

M: 3016 9377

MDS@byoghavn.dk

By & Havn

Nordre Toldbod 7

DK-1259 København K

Anmeldelse i henhold til VVM-bekendtgørelsens¹ § 2, stk. 1 ifm. etablering af container- og supplerende krydstogt-terminal i Ydre Nordhavn omfattet af bekendtgørelsens bilag 1, punkt 8b), der omfatter større landanlæg til havneformål ifm. havne, der kan besejles og anløbes af fartøjer på over 1350 tons.

Etablering af containerterminalen vurderes desuden at være omfattet af §2, stk. 1 pkt. 1) i bekendtgørelse om miljømæssig vurdering af visse anlæg og foranstaltninger på søterritoriet², der vedrører søhandelshavne, anløbsbroer til lastning og losning, der er forbundet med havneanlæg til lands og til vands (bortset fra færgebroer, og som kan anløbes af fartøjer på over 1.350 tons.

¹ BEK nr. 1440 af 23/11/2016, Bekendtgørelse om vurdering af visse offentlige og private anlægs virkning på miljøet (VVM) i medfør af lov om planlægning

² BEK nr. 579 af 29/05/2013 om miljøvurdering af visse anlæg og foranstaltninger på søterritoriet

Anmeldeskema jf. VVM-bekendtgørelsens, Bilag 5

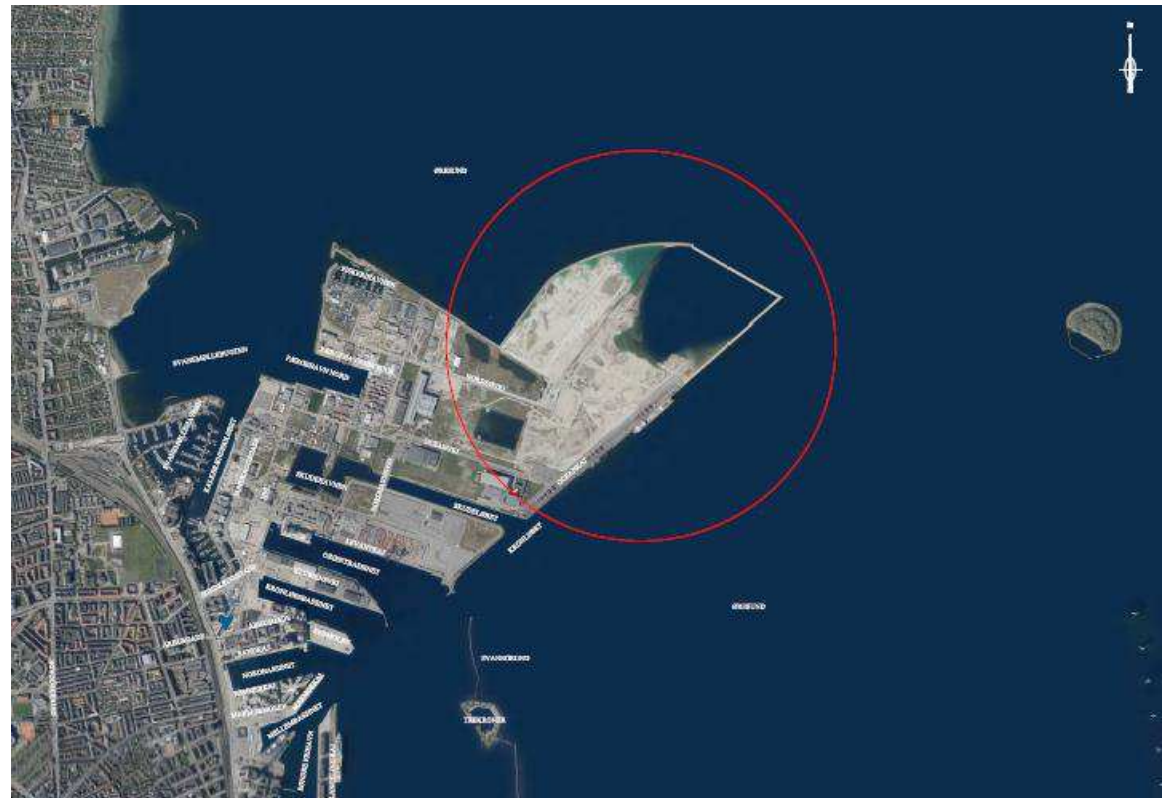
Basisoplysninger	Tekst
Projektbeskrivelse (kan vedlægges)	<p>By & Havn og Copenhagen Malmö Port (CMP) planlægger udflytning af den eksisterende containerterminal fra Levantkaj til Ydre Nordhavn, samt en udvidelse af de tre krydstogtterminaler med en ny fjerde krydstogtterminal ligeledes i Ydre Nordhavn. Etableringen vil ske på den ydre del af det 100 ha store areal, hvor der er igangsat opfyldning af søterritoriet som et led i byudviklingen af Nordhavn, og hvor overskudsmaterialer fra store bygge- og anlægsprojekter som Metro Cityringen og Nordhavnsvejen nyttiggøres ved en bynær opfyldning. Selve opfyldningen af Ydre Nordhavn er VVM-vurderet i 2009 og er dermed ikke en del af nærværende anmeldelse.</p> <p>Den forestående byudvikling i Indre Nordhavn betyder, at den eksisterende containerterminal på Levantkaj ved Orientbassinet planlægges udflyttet til Ydre Nordhavn, hvor der etableres en ny containerterminal på den nordøstlige del af Ydre Nordhavn med en kajlængde på ca. 550 m. Aktiviteternes art og omfang vil for den nyudflyttede containerterminal svare til den eksisterende containerterminal, hvor der årligt modtages i størrelsesordenen 90-100.000 containere (svarer til ca. 160.000 TEU – Twenty foot Equivalent Unit). I forbindelse med etablering af containerterminalen i Ydre Nordhavn, er der behov for gennemførelse af en uddybning af havnearealet udfor kajen til 12-12,5 m's dybde i en afstand på op til 300 m fra kajen. Containerterminalen vil være omfattet af risikobekendtgørelsen som en kolonne 3-virksomhed og dermed tillige miljøbeskyttelseslovens kapitel 5 om godkendelse af listevirksomhed under pkt. J209.</p> <p>Der er i dag tre krydstogtterminaler i Ydre Nordhavn. Der planlægges etableret en fjerde krydstogtterminal langs den sydøstlige kaj af Ydre Nordhavn. Terminalen placeres nordligst i forlængelse af de 3 eksisterende krydstogtterminaler på Oceankaj. Formålet er at tilgodese den fortsatte vækst indenfor krydstogter, og skabe mulighed for at skibe med en længde på op til 360 m og en kapacitet på op til 6.000 passagerer kan anløbe havnen. Der forventes i alt 50 til 75 krydstogt-anløb pr. år på den nye terminal. De eksisterende 3 krydstogtterminaler modtog til sammenligning i alt ca. 120 skibe i 2016, svarende til i alt 410.000 passagerer årligt. Aktiviteternes art og omfang på de eksisterende terminaler forventes at fortsætte uændret.</p>

Basisoplysninger	Tekst
<p>Navn, adresse, telefonnr. og e-mail på byherre</p>	<p>By & Havn I/S, Nordre Toldbod 7, 1259 København K. T: 3376 9800 E: info@bygoghavn.dk, og Copenhagen Malmö Port AB, Containervej 9, 2150 Nordhavn T: 3546 1111 E: cmport@cmport.com</p> <p>By & Havn er grundejer, og CMP ejer og driver container- og krydstogterminalerne. VVM-undersøgelser og –vurderinger gennemføres af de to virksomheder i fællesskab.</p>
<p>Navn, adresse, telefonnr. og e-mail på kontaktperson</p>	<p>Bygherrerådgiver Maria Douglas Stilling M: 3016 9377 E: mds@bygoghavn.dk</p>
<p>Projektets adresse, matr. nr. og ejerlav</p>	<p>Containerterminal- og udvidelsen af krydstogterminal planlægges etableret i Ydre Nordhavn, Nordsøvej, 2150 Nordhavn.</p> <p>Arealet, der er under opfyldning, er pt. umatrikuleret, men er beliggende i delområde I, underområde A jf. Lokalplan nr. 443 med tillæg nr. 1 Udvidelse af Nordhavn og ny krydstogterminal.</p>
<p>Projektet berører følgende kommune eller kommuner (omfatter såvel den eller de kommuner, som projektet er placeret i, som den eller de kommuner, hvis miljø kan tænkes påvirket af projektet)</p>	<p>Projektet er beliggende i Københavns Kommune.</p> <p>Gentofte Kommune er beliggende i en afstand på 2-3 km øst for projektområdet.</p>

Basisoplysninger

Oversigtskort i målestok 1:50.000

Tekst

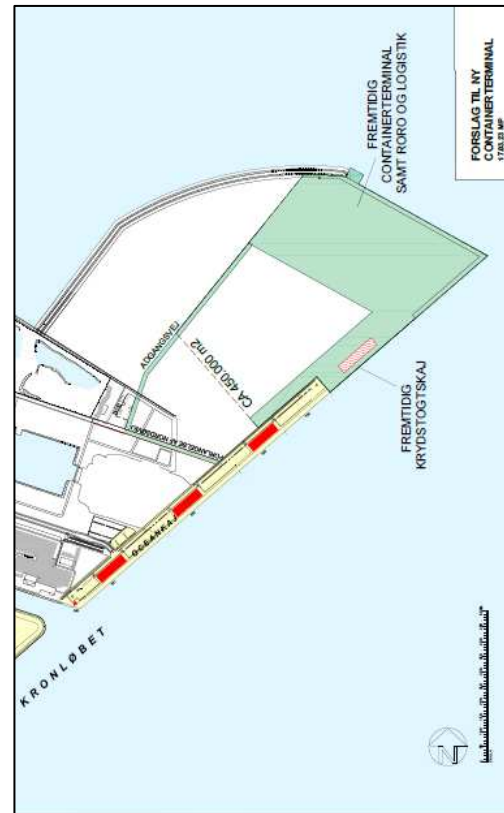


Den røde cirkel angiver Ydre Nordhavn, der er under opfyldning, og hvor container- og udvidelsen af krydstogtterminalerne planlægges anlagt.

Basisoplysninger

Kortbilag i målestok 1:10.000 eller 1:5.000 med indtegning af anlægget og projektet (vedlægges dog ikke for strækningsanlæg)

Tekst



Projektarealet for ny container- og krydstogtterminal er markeret med grøn. Eksisterende krydstogtterminal er markeret med gul og rød, hvor rød angiver terminalbygningerne.

Basisoplysninger	Tekst		
Forholdet til VVM reglerne	Ja	Nej	
Er projektet opført på <u>bilag 1</u> til denne bekendtgørelse	X		<p>Hvis ja, er der obligatorisk VVM-pligtigt. Angiv punktet på bilag 1: 8b Større landanlæg til havneformål ifm. havne, der kan besejles og anløbes af fartøjer på over 1350 tons.</p> <p>Herudover er containerterminalen omfattet af § 2, stk. 1, pkt. 1 til BEK. 579 af 29/05/2013 om miljøvurdering af visse anlæg og foranstaltninger på søterritoriet, der fastlægger, at der skal udarbejdes en VVM-redegørelse inden der gives tilladelse til et projekt der vedrører: søhandelshavne, anløbsbroer til lastning og losning, der er forbundet med havneanlæg til lands og til vands (bortset fra færgebroer, og som kan anløbes af fartøjer på over 1.350 tons. Dette betyder at projektet også anmeldes til Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen (fva. arealer indenfor havnegrænsen) og Kystdirektoratet (fva. arealer udenfor havnegrænsen).</p>
Er projektet opført på <u>bilag 2</u> til denne bekendtgørelse		X	
Projektets karakteristika	Tekst		
1. Hvis bygherren ikke er ejer af de arealer, som projektet omfatter angives navn og adresse på de eller den pågældende ejer, matr. nr. og ejerlav	By og Havn I/S ejer arealerne.		
2. Arealanvendelse efter projektets realisering	Der ændres ikke på arealanvendelsen. Lov nr. 632 af 14. juni 2016 om ændring af Lov om Metroselskabet I/S og Arealudviklingsselskabet I/S med flere love (Flytning af containerterminal i Københavns Havn) fastlægger arealanvendelse af den del af Ydre Nordhavn, der er under opfyldning. Loven vurderes at udgøre plangrundlaget for området, og der forventes således ikke behov for udarbejdelse af lokalplaner mv. som en del af VVM-processen. Området er desuden udlagt til havneformål jf. Københavns Kommuneplan 2015 (rammeområde 1888).		
Det fremtidige samlede bebyggede areal i m2 Det fremtidige samlede befæstede areal i m2			

Basisoplysninger	Tekst
	De fremtidige samlede bebyggede arealer forventes at være i størrelsesordenen 12.000 m ² , men er endnu ikke endeligt fastlagt. Hele projektarealet på ca. 26 ha forventes befæstet.
<p>3. Projektets areal og volumenmæssige udformning</p> <p>Er der behov for grundvandssænkning i forbindelse med projektet og i givet fald hvor meget i m</p> <p>Projektets samlede grundareal angivet i ha eller m²</p> <p>Projektets bebyggede areal i m²</p> <p>Projektets nye befæstede areal i m²</p> <p>Projektets samlede bygningsmasse i m³</p> <p>Projektets maksimale bygningshøjde i m</p>	<p>Projektarealet er ca. 26 ha fordelt på 8 ha til krydstogterminal og 18 ha til containerterminal ekskl. adgangsvej. Arealet er pt. ubebygget og under opfyldning. Projektets bebyggede og befæstede areal er angivet under pkt. 2. Den samlede bygningsmasse er endnu ikke afklaret.</p> <p>Jf. Lov nr. 632 af 14. juni 2016 er en maksimale bygningshøjde fastsat til 25 m. Bygningshøjder for projektets bygninger til administration og terminaler vil respektere de fastsatte bygningshøjder. STS (Ship To Shore) kraner til håndtering af containere vil have en højde på op til 90 m.</p> <p>Der forventes ikke behov for permanente grundvandssænkninger ifm. udbygningen.</p>
Projektets karakteristika	Tekst
<p>4. Projektets behov for råstoffer i anlægsperioden</p> <p>Råstofforbrug i anlægsperioden på type og mængde:</p> <p>Vand- mængde i anlægsperioden</p> <p>Affaldstype og mængder i anlægsperioden</p> <p>Spildevand – mængde og type i anlægsperioden</p> <p>Håndtering af regnvand i anlægsperioden</p> <p>Anlægsperioden angivet som mm/å – mm/å</p>	<p>Behovet for råstoffer og materialer i anlægsperioden er endnu ikke fastlagt. Råstoffer og materialer vil hovedsageligt blive anvendt til bygninger, og eventuel anden intern infrastruktur. Der vil blive anvendt almindelige bygge- og anlægsmaterialer, som sand, grus, asfalt, beton, stål mv.</p> <p>Der forventes kun begrænsede affaldsmængder i anlægsperioden, da området er ubebygget. Fraktioner forventes at omfatte almindeligt bygge- og anlægsaffald, som sand, grus, træ, stål mv.</p> <p>Vandmængder og spildevandsmængder i anlægsfasen er ikke opgjort på nuværende tidspunkt, men forventes at være relativt begrænset. Regn- og overfladevand vil i takt med befæstelse af projektarealet blive koblet på det eksisterende regnvandssystem, der afledes via olieudskillere til havnen. Der vil i den videre VVM-proces blive undersøgt om der er behov for yderligere foranstaltninger ift. håndteringen.</p> <p>Anlægsperioden ligger ikke endelig fast endnu, men vil formentlig foregå indenfor perioden 01/2018 – 12/2022.</p>

Basisoplysninger	Tekst
<p>5. Projektets kapacitet for så vidt angår flow ind og ud samt angivelse af placering og opbevaring på kortbilag af råstoffet/produktet i driftsfasen:</p> <p style="padding-left: 40px;">Råstoffer – type og mængde i driftsfasen Mellemprodukter – type og mængde i driftsfasen Færdigvarer – type og mængde i driftsfasen</p> <p style="text-align: right; padding-right: 40px;">Vand – mængde i driftsfasen</p>	<p>Udvidelse af krydstogtterminal: Der forventes i alt 50-75 krydstogtanløb pr. år med et passagerantal i på 380.000-450.000 til den nye fjerde terminal. Hovedparten af anløbene vil foregå i perioden april-oktober. Krydstogtskibene vil få diverse forsyninger i form af mad og lignende fra kajområdet. Mængderne er ikke opgjort.</p> <p>Omfanget af trafikken (busser, biler mv) til terminalen er ikke opgjort på nuværende tidspunkt.</p> <p>Udflytning af containerterminal: Aktiviteter og omfang i forhold til den eksisterende containerterminal vil være uændret, dvs. et anløb af skibe på 5-10 pr. uge svarende til 260-520 pr. år. Den årlige godsomsætning på containerterminalen er i størrelsesordenen 90-100.000 containere, svarende til 160.000 TEU (Twenty foot Equivalent Units) med en vækst på 1,5 % pr. år. Containerterminalen betjener i størrelsesordenen 550 lastbiler i døgnet.</p> <p>Den eksisterende containerterminal i Nordhavn nedlægges ved ibrugtagning af den nye terminal i Ydre Nordhavn.</p> <p>Der foregår ingen produktion og dermed er der ikke noget oplag af råstoffer, mellemprodukter eller færdigvarer på de to virksomheder.</p> <p>Der vil blive anvendt vand til sanitære formål i driftsfasen. Mængden er endnu ikke opgjort, men forventes at være relativt begrænset.</p>
<p>6. Affaldstype og mængder, som følge af projektet i driftsfasen:</p> <p style="padding-left: 40px;">Farligt affald: Andet affald:</p>	<p>Udvidelse af krydstogtterminal: Affald skal skibene vil blive håndtering og bortskaffet efter gældende lovgivning. Mængderne er endnu ikke opgjort. Der forventes affaldsfraktioner såsom: dagrenovation, madaffald, småt brændbart og eventuelle andre fraktioner i mindre omfang.</p> <p>Udflytning af containerterminal: Aktiviteter og omfang i forhold til den eksisterende containerterminal vil være uændret, dvs. at der vil blive produceret dagrenovationslignende affald, pap, papir, småt brændbart affald og lign. fra den almindelige drift af containerterminalen. Værkstedsaktiviteterne vil tillige producere affald i form af stål, andre metaller, træ og farligt affald som fx maling, olie og diverse kemikalier. Affaldsmængderne er ikke opgjort på nuværende tidspunkt, men alt affald vil blive håndteret og bortskaffet i henhold til gældende lovgivning.</p>

Basisoplysninger	Tekst		
<p>Spildevand til renseanlæg:</p> <p>Spildevand med direkte udledning til vandløb, sø, hav:</p> <p>Håndtering af regnvand:</p>	<p>Spildevand vil blive tilslutte den offentlige kloak, og ledt til Lynetten Renseanlæg. Mængderne er ikke opgjort på nuværende tidspunkt. Der udledes ikke spildevand til recipient.</p> <p>Regn- og overfladevand vil i takt med befæstelse af projektarealet blive koblet på det eksisterende regnvandssystem, der afledes via olieudskillere til havnen. Der vil i den videre VVM-proces blive undersøgt om der er behov for yderligere foranstaltninger ift. håndteringen.</p>		
Projektets karakteristika	Ja	Nej	Tekst
7. Forudsætter projektet etablering af selvstændig vandforsyning?		X	
8. Er anlægget eller dele af anlægget omfattet af standardvilkår?		X	Containerterminalen vil være omfattet af liste punkt J209 (kolonne 3) i godkendelsesbekendtgørelsen, og dermed ikke omfattet af standardvilkår.
9. Vil anlægget kunne overholde alle de angivne standardvilkår?			Ikke relevant
10. Er anlægget eller dele af anlægget omfattet af BREF-dokumenter?	X		Der findes ikke BREF-dokumenter for en type virksomhed som containerterminalen, men den kan være omfattet af den tværgående BREF om emissioner fra oplagring.
11. Vil anlægget kunne overholde de angivne BREF-dokumenter?	X		Det vurderes umiddelbart at containerterminalen kan overholde BREF-dokumentet om emissioner fra oplagring, men det skal undersøges og vurderes ifm. miljøgodkendelsesprocessen.
12. Er anlægget eller dele af anlægget omfattet af BAT-konklusioner?		X	Nej
13. Vil anlægget kunne overholde de angivne BAT-konklusioner?			Ikke relevant

Basisoplysninger	Tekst		
14. Er projektet omfattet af en eller flere af Miljøstyrelsens vejledninger eller bekendtgørelser om støj?	X		<p>Støj fra containerterminal og krydstogtterminal er omfattet af Miljøstyrelsens vejledning 5/1984 'Ekstern støj fra virksomheder' med tillæg af juni 2007.</p> <p>Trafikstøj er omfattet af Miljøstyrelsens vejledning 4/2007 om 'Støj fra veje*.</p>
15. Vil anlægsarbejdet kunne overholde de vejledende grænseværdier for støj og vibrationer?	X		<p>Det vurderes på nuværende tidspunkt at vejledende grænseværdier kan overholdes på grund af afstanden mellem anlægsområderne og nærmeste naboer.</p>
16. Vil det samlede anlæg, når projektet er udført, kunne overholde de vejledende grænseværdier for støj og vibrationer?			<p><i>Der er ikke sat kryds i kolonnerne til venstre, da det ikke kan endeligt afklares uden nærmere miljøundersøgelser.</i></p> <p>Det forventes at projektet kan overholde Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier. Dette verificeres ved gennemførelse af støjberegninger ifm. VVM-undersøgelsen.</p>
17. Er projektet omfattet Miljøstyrelsens vejledninger, regler og bekendtgørelser om luftforurening?	X		<p>Luftforureningen fra containerterminal og krydstogtterminal er omfattet af Miljøstyrelsens vejledning 2 fra 2001: Luftvejledningen, med senere supplement.</p>
18. Vil anlægsarbejdet kunne overholde de vejledende grænseværdier for luftforurening?	X		<p>Det vurderes at vejledende grænseværdier kan overholdes på grund af afstanden mellem anlægsområderne og nærmeste naboer.</p>
19. Vil det samlede anlæg kunne overholde de vejledende grænseværdier for luftforurening?			<p><i>Der er ikke sat kryds i kolonnerne til venstre, da det ikke kan endeligt afklares uden nærmere miljøundersøgelser.</i></p> <p>Det forventes at projektet kan overholde Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier. Dette verificeres ved gennemførelse af beregninger ifm. VVM-undersøgelsen.</p>

Basisoplysninger	Tekst		
20. Vil projektet give anledning til støvgener eller øgede støvgener I anlægsperioden? I driftsfasen?		X X	Det vurderes på nuværende tidspunkt ikke at anlægsarbejderne vil give anledning til væsentlige støvgener hos naboer. Containerterminal og krydstogtterminal vurderes ikke at medføre støvgener i driftsfasen.
21. Vil projektet give anledning til lugtgener eller øgede lugtgener I anlægsperioden? I driftsfasen?		X X	Det vurderes på nuværende tidspunkt ikke at anlægsarbejderne vil give anledning til væsentlige lugtgener hos naboer. Containerterminal og krydstogtterminal vurderes ikke at medføre lugtgener i driftsfasen.
22. Vil anlægget som følge af projektet have behov for belysning som i aften og nattetimer vil kunne oplyse naboarealer og omgivelserne I anlægsperioden? I driftsfasen?	X X		I anlægsfasen kan der forventes lys i døgnets mørke timer, såfremt anlægsarbejderne foregår her. Både container- og krydstogtterminal vil være i drift døgnet rundt og det forventes at medføre belysning i forbindelse med driften af hhv. container- og krydstogtterminal.
23. Er anlægget omfattet af risikobekendtgørelsen, jf. bekendtgørelse om kontrol med risikoen for større uheld med farlige stoffer nr. 1666 af 14. december 2006?	X		Containerterminalen vil være omfattet af risikobekendtgørelsens kolonne 3, på grund af håndtering og midlertidig oplagring af farlige stoffer over de i risikobekendtgørelsens tærskelværdier.
24. Kan projektet rummes inden for lokalplanens generelle formål?	X		Lov nr. 632 af 14. juni 2016 om ændring af Lov om Metroselskabet I/S og Arealudviklingsselskabet I/S med flere love (Flytning af containerterminal i Københavns Havn) fastlægger arealanvendelse af den del af Ydre Nordhavn, der er under opfyldning. Loven vurderes at udgøre plangrundlaget for området, og der forventes således ikke behov for udarbejdelse af lokalplaner mv. som en del af VVM-processen.
25. Forudsætter projektet dispensation fra gældende bygge- og beskyttelseslinjer?		X	Der er ingen bygge- og beskyttelseslinjer i området, der vil blive påvirket af projektet.

Basisoplysninger	Tekst		
26. Indebærer projektet behov for at begrænse anvendelsen af naboarealer?		X	Nej, området er udlagt til havneformål i Kommuneplan, og der er taget højde herfor i planlægningen ift. naboarealer.
27. Vil projektet kunne udgøre en hindring for anvendelsen af udlagte råstofområder?		X	Der ligger ingen udlæg til råstofindvinding i projektområdet.
28. Er projektet tænkt placeret indenfor kystnærhedszonen?	X		Projektet er beliggende i havnen, der ligger indenfor kystnærhedszonen.
29. Forudsætter projektet rydning af skov? (skov er et bevokset areal med træer, som danner eller indenfor et rimeligt tidsrum ville danne sluttet skov af højstammede træer, og arealet er større end ½ ha og mere end 20 m bredt.)		X	
30. Vil projektet være i strid med eller til hinder for realiseringen af en rejst fredningssag?		X	
31. Afstanden fra projektet i luftlinje til nærmeste beskyttede naturtype i henhold til naturbeskyttelseslovens § 3.			To § 3-beskyttede søer ligger ca. 500 m syd for projektområdet, og umiddelbart syd for det areal, der er under opfyldning, og vest for Vejerboden. Det nærmeste § 3-beskyttede vandløb er Gentofte Rende beliggende i en afstand på ca. 4,8 km vest for projektområdet.

Basisoplysninger	Tekst		
32. Rummer § 3 området beskyttede arter og i givet fald hvilke?	X		<p>Der er konstateret bilag IV-arten grønbroget tudse i området omkring de to § 3 beskyttede søer. De to søer er udpeget som ynglesteder for grønbroget tudse, og området på land nær søen med skråninger er egnede til fødesøgning og overvintring for tudserne.</p> <p>Bestanden er fulgt side 2006, og er i perioden gået tilbage. Der er i 2016 registreret 3 yngleforekomster indenfor et areal omkring de beskyttede søer.</p> <p>Ifm. gennemførelsen af VVM for udvidelse af Københavns Nordhavn og ny krydstogtterminal i 2009 er der registreret to sjældne natsommerfugle, hhv. kridtuglen (<i>Chortodes morrisii</i>) som er optaget på den danske rødliste som en sårbar og særligt ansvarspåkrævende art, og violet løvmåler (<i>Scopula rubiginata</i>), som er på den danske gulliste som opmærksomhedskrævende art. Desuden er der registreret forskellige fuglearter, hvoraf ynglende fugle alle er almindeligt udbredte arter med rødlistestatus LC (Least Concern – ikke truet).</p> <p>Derudover er der ikke kendskab til forekomst af beskyttede arter i de ovennævnte områder.</p>
33. Afstanden fra projektet i luftlinje til nærmeste fredede område.			<p>Nærmeste fredning, der omfatter Langelinieparken inkl. Kastellet, er beliggende ca. 3.2 km syd for projektområdet. Herudover findes en række andre fredninger (Charlottenlund Fort, Øregårdspark, Ryvangens Naturpark, Kildevældsparken, Fælledparken og Københavns Søer) i en afstand på 3,5-3,8 km. Herudover er der en bygningsfredning af Trekrøner Fortet inkl. omgivelser beliggende i en afstand på 2 km syd for projektområdet.</p>
34. Afstanden fra projektet i luftlinje til nærmeste Habitatområde (Natura 2000 områder, fuglebeskyttelsesområder og Ramsarområder).			<p>Der er ca. 6,1 km til habitatområdet 'Brøbæk Mose og Gentofte Sø', ca. 6,4 km til habitat- og fuglebeskyttelsesområdet 'Saltholm og omliggende hav', og ca. 6,7 km til habitatområdet 'Jægersborg Dyrehave'.</p>

Basisoplysninger	Tekst		
35. Vil det samlede anlæg som følge af projektet kunne overholde kvalitetskravene for vandområder og krav til udledning af forurenende stoffer til vandløb, søer eller havet, jf. <u>bekendtgørelse nr. 1022 af 25. august 2010</u> og <u>bekendtgørelse nr. 1339 af 21. december 2011</u> samt kvalitetsmålsætningen i vandplanen?	X		Det forventes at projektet kan overholde kvalitetskravene for vandområder og krav til udledning af forurenende stoffer til havet. Dette verificeres ifm. VVM-undersøgelsen.
36. Er projektet placeret i et område med særlige drikkevandinteresser?		X	Hele Nordhavnen er beliggende udenfor område udpeget til særlige drikkevandsinteresser.
37. Er projektet placeret i et område med registreret jordforurening?	X		Ydre Nordhavn udgøres af opfyldt søterritorium. Den vestlige del opfyldes af ren jord (27 ha) mens den østlige del (40 ha) opfyldes med forurenede jord. Projektet er primært beliggende på den del af opfyldningen hvor der er deponeret forurenede jord. Når opfyldningen er færdig forventes området at være V2 kortlagt.
38. Er der andre lignende anlæg eller aktiviteter i området, der sammen med det ansøgte må forventes at kunne medføre en øget samlet påvirkning af miljøet (Kumulative forhold)?		X	<i>Der er ikke sat kryds i kolonnerne til venstre, da det ikke kan endeligt afklares uden nærmere miljøundersøgelser.</i> Hele Nordhavn er omfattet af byfornyelse og der foregår pt. mange bygge- og anlægsaktiviteter i nærheden af projektområdet. Desuden er der i dag 3 krydsskibsterminaler på Ydre Nordhavn. Såfremt disse eller tilsvarende vil foregå samtidig med nærværende projekt kan der opstå kumulative effekter, fx ift. trafik og støj. I det videre arbejde med projektet vil eventuelle kumulative forhold blive nærmere afklaret, beskrevet og vurderet.
39. Vil den forventede miljøpåvirkning kunne berøre nabolande?		X	Etablering og drift af containerterminal- og ny krydstogtterminal på Ydre Nordhavn vurderes på grund af afstanden til Sverige (>15 km) ikke at medføre indvirkninger på miljøet i Sverige.
40. En beskrivelse af de påtænkte foranstaltninger med henblik på at undgå, forebygge eller begrænse væsentlige skadelige virkninger for miljøet?			I det videre arbejde med projektet vil nødvendige afværgeforanstaltninger blive beskrevet og vurderet.

41. Undertegnede erklærer herved på tro og love rigtigheden af ovenstående oplysninger.

Dato: _____ Bygherre/anmelder: _____

Vejledning

Skemaet udfyldes af bygherren eller dennes rådgiver baseret på bygherrens viden om eget projekt sammenholdt med de oplysninger og vejledninger, der henvises til i skemaet. Det forudsættes således, at bygherren eller dennes rådgiver er fortrolig med den miljølovgivning, som projektet omfattes af. Bygherren skal ikke gennem præcise beregninger angive projektets forventede påvirkninger men alene tage stilling til overholdelsen af vejledende grænseværdier og angivne miljøforhold baseret på de oplysninger, der kan hentes på offentlige hjemmesider.

Farverne "rød/gul/grøn" angiver, hvorvidt det pågældende tema kan antages at kunne medføre, at projektet vurderes at kunne påvirke miljøet væsentligt og dermed være VVM-pligtigt. "Rød" angiver en stor sandsynlighed for VVM-pligt og "grøn" en minimal sandsynlighed for VVM-pligt. Hvis feltet er sort, kan spørgsmålet ikke besvares med ja eller nej. VVM-pligten afgøres dog af VVM-myndigheden. I de fleste tilfælde vil kommunen være VVM-myndighed.

Bygherres eller dennes rådgivers udfyldelse af skemaet er omfattet af straffelovens § 161 om strafansvar ved afgivelse af urigtige oplysninger til en offentlig myndighed.