
INTRODUKTION TIL PROJEKTETS OG DETS MILJØKONSEKVENSER

BY & HAVN / COPENHAGEN MALMÖ PORT

CONTAINER- OG NY KRYDSTOGTTERMINAL. YDRE NORDHAVN



15. MAJ 2019

UDARBEJDET AF SWECO FOR BY & HAVN
OG COPENHAGEN MALMÖ PORT

Indledning

By & Havn og Copenhagen Malmö Port planlægger i samarbejde udflytning af den eksisterende containerterminal fra Levantkaj til Ydre Nordhavn, samt etablering af en ny fjerde krydstogtterminal i forlængelse af de tre eksisterende krydstogtterminaler, ligeledes i Ydre Nordhavn. Som en del af projektet gennemføres desuden uddybning af havbunden udfor de nye terminaler.

I forbindelse med planlægningen er der gennemført en miljøkonsekvensvurdering af projektet. Resultatet af miljøvurderingen er nærmere beskrevet i en miljøkonsekvensrapport, mens du kan her få et hurtigt overblik over projektet og miljøvurderingen af projektet.

Projektet

Projektet består af to dele; en ny 4. krydstogtterminal og en containerterminal til erstatning for den eksisterende ved Levantkaj, se Figur 1. Projektet udføres af By & Havn og Copenhagen Malmö Port (CMP) Som en del af projektet gennemføres desuden en uddybning af havbunden ud for de to kajer.

Begge terminalanlæg etableres yderst på det nye landområdes nordøstligste del. Projektet handler således om, hvordan en mindre del på ca. 32 hektar af det 100 hektar store areal i Ydre Nordhavn skal anvendes.

For at opnå tilstrækkelig vanddybde til de skibe, der anløber terminalerne, er det nødvendigt at uddybe havnen i et område op til container- og krydstogtterminalernes kajer, se Figur 1.

Containerterminal

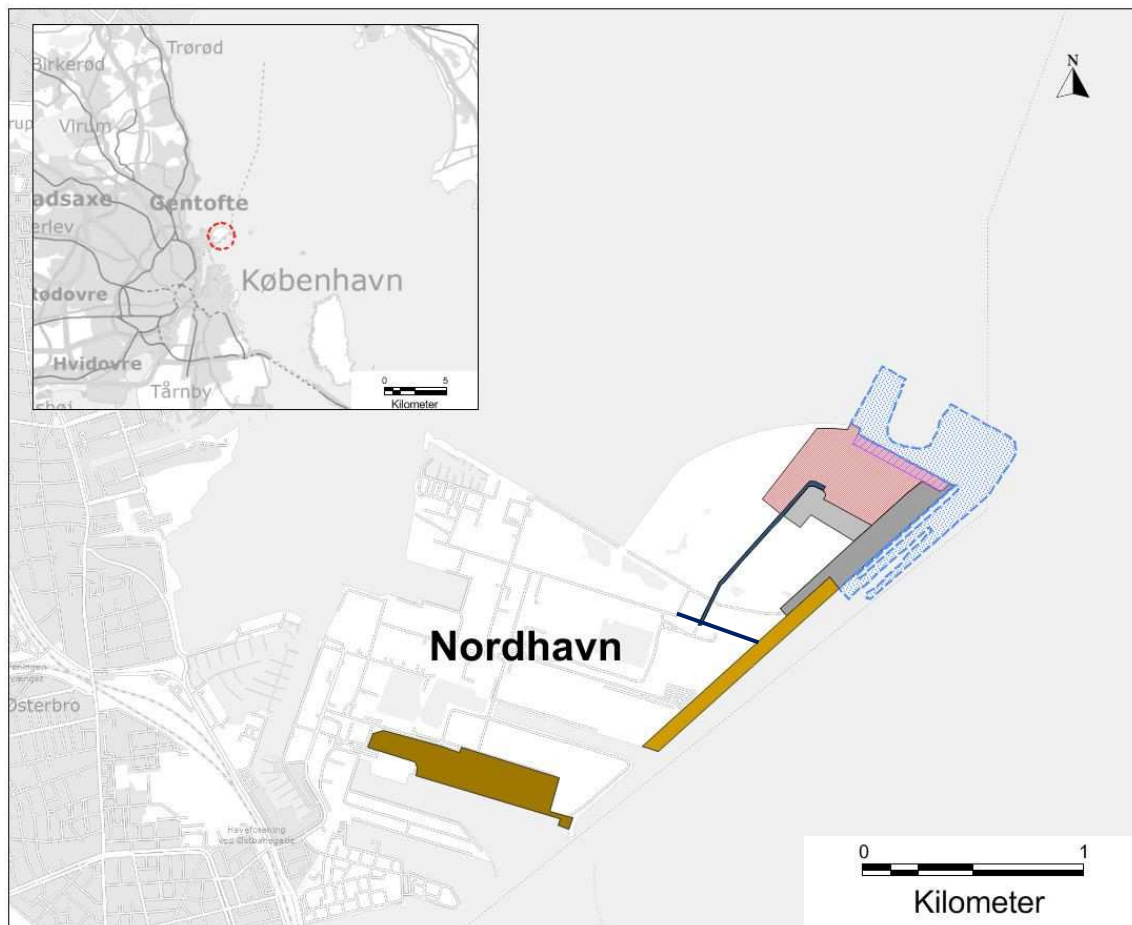
Ved containerterminalen anlægges også ro-ro anløbsplads til trailer- og stykgods med opmarch- og manøvreareal, et fællesareal med nyt havnehus, bygninger til told, politi og veterinærmyndighed samt nye adgangsveje.

Der vil normalt maksimalt være plads til anløb af 2 fartøjer ad gangen langs kajen i form af containerskibe eller ro-ro skibe af op til 250 m's længde og alle med en tonnage over 1.350 tons. Der vil dog i sjældne tilfælde ligge 3 mindre skibe hver med en længde på op til ca. 160 m.

Aktiviteterne forventes at stige med 1-2 % om året sammenlignet med den nuværende containerterminal ved Levantkaj, med 5-10 anløb af skibe pr. uge svarende til 300-500 anløb pr. år.

Containerterminalen kan være i drift hele døgnet året rundt.

I dag betjener containerterminalen op til 550 lastbiler dagligt. Det forventes, at den fremtidige lastbiltrafik vil følge udviklingen i containervolumen, men at der kan forekomme større variationer end i dag, således at der kan forekomme døgn med op til 1.000 lastbiler. Trafikken forventes fordelt over et større tidsrum i døgnet.



Figur 1 Placering af projektområdet i Ydre Nordhavn i København. Projektområdet omfatter området til den nye containerterminal og ro-ro anløbsplads (roll on – roll off), vist med rød, den nye krydstogtterminal, det mørkegrå område, fællesarealer med havnehus med lysere grå, ny adgangsvej (sort) og område ud for de nye kajer, hvor der skal foretages uddybning (blå) på søterritoriet. Det brune og lysebrune område angiver hhv. eksisterende containerterminal og ro-ro/projektlastterminal m.v. på Levantkaj og de eksisterende 3 krydstogtterminaler på Océankaj.

Krydstogtterminal

Terminalbygningen planlægges opført i to etager med en højde på op til 25 m. Bygningen forventes at dække et areal på ca. 6.000 m², svarende til ca. 10.000 etagemeter.

Der forberedes til installation og levering af landstrøm til krydstogtskibe ved kaj.

Krydstogtskibene ved den nye terminal vil være op til 360 m lange, op til ca. 70 meter høje og med en kapacitet på op til 6.000 passagerer. Krydstogtsæsonen er pt. primært i perioden april til oktober, men der kan forekomme anløb hele året. Der forventes i alt 50 til 75 krydstogtanløb pr. år på den nye terminal. De tre eksisterende krydstogtterminaler modtager i alt 110 – 120 anløb årligt, svarende til i alt 410.000 passagerer årligt.

Skibene kommer primært mellem kl. 05 – 08 og afgang mellem kl. 17 – 19, ca. 5 % af skibene forventes dog at ligge over nat. Ca. 60% af skibene ankommer i weekenden. Der kan også forekomme transitanløb på krydstogtterminalen.

Det forventes, at et anløb af et krydstogtskib med fuld passagerbelægning ved den nye terminal vil kunne give anledning til trafik til og fra terminalen morgen og eftermiddag bestående af 1.000-1.300 taxaer, 45-50 busser, 25-30 lastbiler, 200 privatbiler.

Uddybning

For at sikre tilstrækkelig vanddybde til at modtage større skibe vil det være nødvendigt at uddybe et område ud for containerkajen og ud for krydstogtkajen, se Figur 1.

Der gennemføres derfor en uddybning til 12,5 m vanddybde i området til en afstand på op til ca. 300 m fra containerkajen og ca. 125 m udfor krydstogtkajen. Uddybningen foretages med uddybningsfartøjer, der enten graver eller suger materialet op fra havbunden. Der skal i alt opgraves ca. 138.000 m³ havbundsmateriale. Ved optagning af materialerne vil der uundgåeligt være et mindre spild af sediment, når bundmaterialet føres op gennem vandsøjlen. For at minimere gener for den øvrige skibstrafik og evt. gener som følge af påvirkning af badevandskvalitet samt påvirkning af marin flora og fauna i nærområdet udføres arbejderne derfor i vinterhalvåret.

Uddybningen foretages i dagtimerne på hverdage og forventes at kunne gennemføres på ca. 2 - 4 måneder ved anvendelse af 1 - 2 uddybningsfartøjer.

Det planlægges som udgangspunkt at nyttiggøre uddybningsmaterialerne ved afslutning af opfyldningen i KMC Nordhavns jorddepot i Nordhavn.

Miljøvurdering

Miljøvurderingen er kort resumeret herunder.

Miljøpåvirkninger i anlægsfasen

Det er vurderet, at der i anlægsfasen ikke vil være en påvirkning af planforhold, vandområder, marine natura 2000-områder, marin arkæologi, flora og fauna på land, forurennet jord, landskab og risikoforhold.

Der vil være en ubetydelig påvirkning af sediment ved uddybning, marin flora og fauna, sejlads-mæssige forhold, geologi og grundvand, rekreative forhold, luft og klima, støj, befolkning og af kumulativ støj fra andre anlægsprojekter.

Der vurderes at være en lille påvirkning af trafik, da der i anlægsfasen fortsat vil være trafik til jorddeponiet, den eksisterende containerterminal og de eksisterende krydstogtterminaler samt trafik til anlægsarbejderne. Der vurderes yderligere at være en kumulativ effekt på trafikken, fra de øvrige anlægsarbejder i området. Det er dog vurderet, at den øgede trafik ikke medfører problemer for trafikafviklingen.

Miljøpåvirkninger i driftsfasen

Det er vurderet, at der i driftsfasen ikke vil være en påvirkning af planforhold, sedimentaflejring, marin flora og fauna, vandområder, marine natura 2000-områder, marin arkæologi, geologi og grundvand, flora og fauna på land, forurennet jord og risikoforhold.

Der vurderes at være en lille påvirkning af sejladsmæssige forhold, rekreative forhold, trafik og befolkning.

Luft

Beregninger af luftforurening viser, at projektforslaget medfører en årlig stigning i udledningen af NO_x, partikler og CO₂ med 3-8 %. Reduktionen af CO udledning med ca. 30 % skyldes primært anvendelsen af elektriske ASC-kraner i stedet for et større antal dieseldrevne shuttle carriers. De beregnede emissioner for driftsscenariet kan anses som værende en worst-case beregning. Samlet vurderes projektet på sigt ikke at medføre en øget udledning af luftforurenende stoffer og CO₂ end under de nuværende forhold.

Beregning af immissionskoncentrationsbidrag fra projektet viser hvordan projektet påvirker de lokale luftforureningsforhold, dvs. den luftkvalitet, som naboerne til projektet forventes at opleve. Beregningerne viser, at projektet ikke giver anledning til nogen væsentlig påvirkning af de luftforureningsmæssige forhold ved gadeplan i nærområdet. I højderne 38 m og 72 meter over terræn er der begrænsede områder med koncentrationer over grænseværdien i umiddelbar nærhed af skibene.

Støj

Den fremtidige drift af den nye containerterminal og 4. krydstogtterminal vil ikke medføre overskridelser af de vejledende støjgrænserne for virksomhedsstøj, hverken ved eksisterende boliger, eller i planlagte byudviklingsområder i Nordhavn til blandet bolig og erhvervsbebyggelse.

Det vurderes, at det samlede projekt vil medføre et fald i støjen ved Orientkaj, Århusgadekvarteret samt det fremtidige område til husbåde i Kalkbrænderihavnen sammenlignet med eksisterende forhold i 2017, hvor den eksisterende containerterminal fortsat er i drift. Det vurderes, at støjen vil blive reduceret med over 5 dB i de nærmeste eksisterende boligområder. En ændring af denne størrelse vil være tydeligt hørbar.

Det samlede projekt i kumulation med de eksisterende tre krydstogtterminaler vil kunne medføre støj i de planlagte byudviklingsområder på Levantkaj, Orientkaj og områderne til husbåde i Færgehavn Nord, som overstiger støjgrænsen på 40 dB(A) i natperioden kl. 22-07. På Levantkaj vil støjen kunne være op til ca. 3 dB over støjgrænsen, og på Orientkaj og Færgehavn Nord vil støjen kunne være ca. 1 dB over grænsen. Det bemærkes, at krydstogtterminalerne og containerterminalen er to uafhængige virksomheder, og de skal i henhold til miljøbeskyttelsesloven vurderes enkeltvis i forhold til de vejledende støjgrænser.

Det vurderes, at det samlede projekt vil have en positiv påvirkning i forhold til eksisterende forhold, idet containerterminalen flyttes længere væk fra eksisterende boligområder, men at projektet også har en negativ påvirkning i forhold til referencesituationen, fordi det medfører en stigning i støjen sammenlignet med støjniveauet fra de eksisterende 3 krydstogtterminaler.

De landskabelige og lysmæssige forhold vil variere meget afhængigt af synsvinkel og afstand, fra neutral til moderat påvirkning, med krydstogtskibe som de mest markante elementer.

Der vil sandsynligvis være en kumulativ påvirkning fra byudviklingen i området, der kan påvirke befolkning og erhverv, men der er ingen konkrete projekter eller planer endnu.

Der forventes en positiv effekt af, at en del af jorddeponiet dækkes af fast belægning, så der ikke længere trænger regnvand ned gennem den forurenede jord og ud i havnen.

Konklusion

Samlet er det vurderet at projektet kan anlægges og drives uden en væsentlig påvirkning af miljøet.