



**§25-tilladelse til  
krydstogtterminal  
nr. 4 med  
tilhørende anlæg i  
Ydre Nordhavn**

UDKAST

# Indhold

<b>1.</b>	<b>§25-tilladelse til krydstogtterminal nr. 4 på Ydre Nordhavn</b>	<b>3</b>
1.1	Indledning	3
1.2	Baggrund	3
1.3	Beskrivelse af projektet	4
<b>2.</b>	<b>Offentlig høring</b>	<b>6</b>
2.1	Resume af høringssvar	6
2.2	Høringens indflydelse på afgørelsen	6
<b>3.</b>	<b>Afgørelse</b>	<b>7</b>
<b>4.</b>	<b>Begrundelse for afgørelsen</b>	<b>8</b>
<b>5.</b>	<b>Offentliggørelse</b>	<b>13</b>
<b>6.</b>	<b>Klage</b>	<b>14</b>
<b>Bilag 1</b>		<b>15</b>

UDKAST

# 1. §25-tilladelse til krydstogtterminal nr. 4 på Ydre Nordhavn

## 1.1 Indledning

Hermed meddeles By og Havn<sup>1</sup> tilladelse til etablering og drift af en ny krydstogtterminal i forlængelse af de allerede eksisterende 3 terminaler, på Ydre Nordhavn. Tilladelsen omfatter krydstogtterminalen (terminal nr. 4) med tilhørende anlæg på land samt adgangsvej. Se gul markering på figur 1 nedenfor.

Tilladelsen er meddelt efter §25 i bekendtgørelse af lov om miljøvurdering af planer og programmer og af konkrete projekter (VVM) LBK nr. 1225 af 25. oktober 2018. Tilladelsen meddeles på baggrund af bygherres ansøgning, den offentliggjorte miljøkonsekvensrapport samt eventuelle supplerende oplysninger og resultater af de høringer, der er foretaget.

Miljøstyrelsen er myndighed og træffer afgørelse i sagen, jf. §3 i miljøvurderingsbekendtgørelsen<sup>2</sup>, bekendtgørelse nr. 121 af 4. februar 2019.

## 1.2 Baggrund

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.

By & Havn har som grundejer for hele projektområdet oplyst, at vilkår, som fremgår af tilladelser, der meddeles til By & Havn gøres gældende og formidles i forbindelse med lejekontrakt mellem By & Havn og CMP.

En ny containerterminal og krydstogtterminal nr. 4 i Ydre Nordhavn er omfattet af Bekendtgørelse af lov om miljøvurdering af planer og programmer og af konkrete projekter (VVM) (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. Projektet er også omfattet af lovens bilag 2, pkt. 6 c, der handler om anlæg til oplagring af olie samt petrokemiske og kemiske produkter, da containerterminalen ønsker at håndtere containere med

---

<sup>1</sup> By & Havn er grundejer for hele projektområdet. CMP er driftsherre på hhv. container og krydstogtterminal, og ejer af krydstogtterminalens bygning. Jf. Miljøvurderingslovens § 5 stk.1 pkt.7 er Bygherre: "Den fysiske eller juridiske person, der ansøger om en afgørelse efter § 21 eller en tilladelse til et privat projekt, og den offentlige myndighed, som tager initiativ til et projekt". Ansøgningen for projektet er indgivet af By og Havn og CMP i forening. 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 krydstogtterminal nr. 4 ligeledes i Ydre Nordhavn.

<sup>2</sup> 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.

farligt gods. Det betyder, at bygherre skal fremlægge en miljøkonsekvensrapport for det ansøgte projekt.

Uddybning af havnen ud for de to nye kajanlæg er omfattet af Bekendtgørelse om vurdering af virkning på miljøet (VVM) af projekter vedrørende erhvervshavne og Københavns Havn samt om administration af internationale naturbeskyttelsesområder og beskyttelse af visse arter for så vidt angår anlæg og udvidelse af havne (Bek. nr. 450 af 8. maj 2017). Der skal derfor også udarbejdes en miljøkonsekvensrapport for denne del af projektet med henblik på opnåelse af myndighedernes tilladelse. Trafik- Bygge- og Boligstyrelsen er myndighed for denne del af projektet.

Bygherre har udarbejdet en samlet miljøkonsekvensrapport, der både omfatter vurderinger af landanlæg samt uddybning af havnen jf. bekendtgørelse af lov om miljøvurdering af planer og programmer og af konkrete projekter LBK nr. 1225 af 25. oktober 2018 samt bekendtgørelse nr. 450 af 8. maj 2017.

Nordhavn er et af Københavns største udviklingsområder. 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 på Levantkaj, vil blive omdannet til boliger og erhverv.

Projektet er lokaliseret på arealer, der i dag er under opfyldning og har status af et deponi. Opfyldningen forventes at være afsluttet ultimo 2020. Nedlukning af deponiet med opfyldte materialer vil ske etapevist i overensstemmelse med særskilt godkendelse af nedlukningen. Etablering af det nye landområde i Ydre Nordhavn, herunder inddæmning, spuns og etablering af kajen i projektområdet, er udført 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-redegørelsen for udvidelse af Københavns Nordhavn og ny krydstogtterminal i 2009.

### **1.3 Beskrivelse af projektet**

Det ansøgte projekt omfatter dels en udflytning af den eksisterende containerterminal fra Levantkaj i Københavns Nordhavn til en ny placering i Ydre Nordhavn, dels udvidelse af den eksisterende krydstogtterminal med en ny 4. terminal. Der planlægges desuden udflytning af den eksisterende 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.

Begge terminalanlæg etableres yderst på det nye landområdes nordøstligste del. Projektet handler således om, hvordan en 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 kajanlæg. Denne uddybning er en del af det ansøgte projekt.

By & Havn er grundejer for hele projektområdet. CMP er driftsherre på henholdsvis container- og krydstogtterminal og er ejer af krydstogtterminalens bygning.

Den geografiske afgrænsning af det ansøgte projekt fremgår af Figur 1, hvoraf det også fremgår, hvilke tilladelser der skal gives med ophæng i miljøvurderingsloven.

#### Myndighedsgodkendelse

Det ansøgte projekt udmøntes i en tilladelse efter miljøvurderingsloven (VVM). Se figur 1 nedenfor. For den del af arealet, hvor containerterminalen etableres erstattes miljøvurderingslovens § 25-tilladelse fuldt ud af en miljøgodkendelse efter miljøbeskyttelseslovens § 33. Villkår

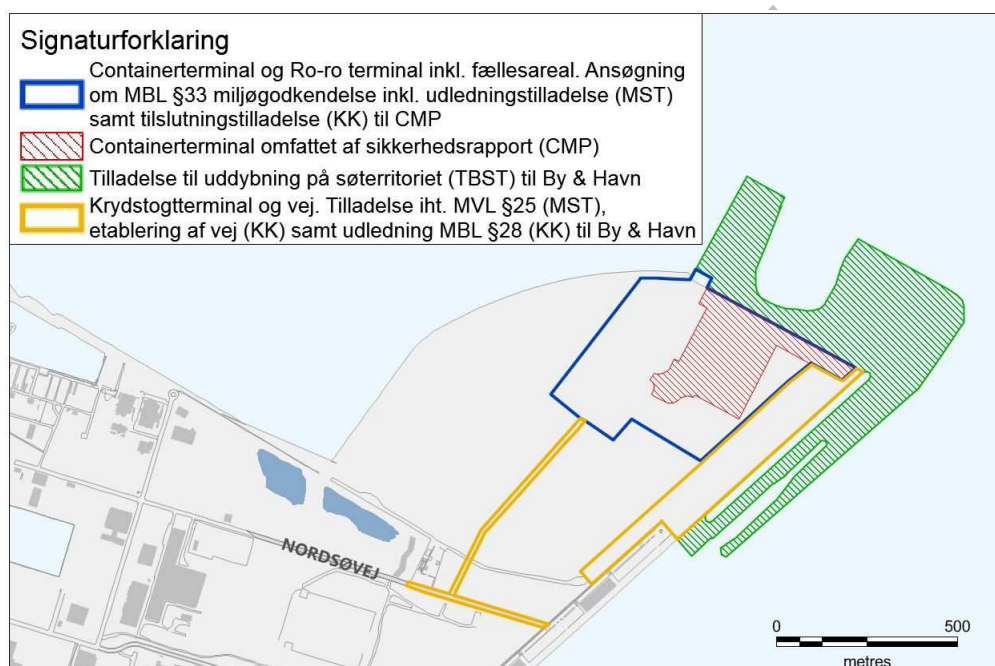
der vedrører anlægsforudsætninger skrives ind i henholdsvis miljøgodkendelsen for containerterminalen og fællesarealer samt §25-tilladelsen for krydstogtterminal nr. 4 med tilhørende anlæg herunder adgangsveje.

#### Miljøgodkendelsen

Containerterminalen meddeles miljøgodkendelse inklusive udledningstilladelse for overfladevand i henhold til miljøbeskyttelsesloven (MBL) §§ 33 og 28. CMP etablerer og driver containerterminalen herunder den del af terminalen, der er omfattet af risikobekendtgørelsen. CMP indhenter desuden tilslutningstilladelse for spildevand ved Københavns Kommune.

#### §25-tilladelsen efter miljøvurderingsloven

§ 25-tilladelse til krydstogtterminal nr. 4 samt tilhørende anlæg og adgangsvej meddeles i henhold til miljøvurderingsloven, mens udledningstilladelse skal meddeles i henhold til miljøbeskyttelsesloven § 28. Krydstogtterminaler er ikke omfattet af krav om miljøgodkendelse (liste-virksomhed).



Figur 1: Oversigt over tilladelser, der skal indhentes i tilknytning til projektet.

MBL: Miljøbeskyttelsesloven. MVL: Miljøvurderingsloven.

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

## **2. Offentlig høring**

### **2.1 Resume af hørings svar**

[XXX]

### **2.2 Høringens indflydelse på afgørelsen**

[XXX]

UDKAST

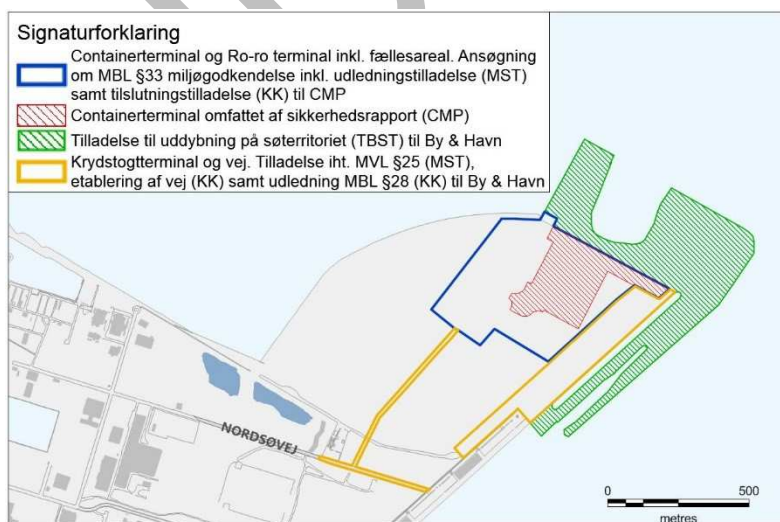
### 3. Afgørelse

By og Havn og Copenhagen Malmö Port (CMP) kan i henhold til miljøvurderingslovens § 25 etablere krydstogtterminal nr. 4 med tilhørende anlæg på land samt adgangsvej på Ydre Nordhavn. Tilladelsen meddeles på baggrund af en vurdering af miljøpåvirkningerne med udgangspunkt i de rammer og forudsætninger, som fremgår af ansøgningsmaterialet og miljøkonsekvensrapporten for projektet<sup>3</sup>. §25-tilladelsen meddeles på baggrund af:

- Ansøgning fra By og Havn og Copenhagen Malmö Port (CMP), 30. juli 2018
- Miljøkonsekvensrapport for Container- og krydstogtterminal, Ydre Nordhavn, By&Havn og Copenhagen Malmö Port (CMP), maj 2019
- Den sammenfattende redegørelse, [dato]

Projektet skal udføres i overensstemmelse med øvrig lovgivning og eksisterende godkendelser for arealet. Det er således en forudsætning for indeværende tilladelse, at;

- etablering og drift af krydstogtterminal nr. 4 med tilhørende anlæg udføres i overensstemmelse med anlægslov, Lov nr. 551 af 6. juni 2007 om Metroselskabet I/S og Udviklingselskabet By & Havn I/S, som ændret bl.a. ved Lov nr. 632 af 14. juni 2011 og Lov nr. 1560 af 18. december 2018.
- 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 KMC Nordhavnsdepotet<sup>4</sup>, som terminalen etableres oven på.<sup>5</sup>
- krydstogtterminalens affald håndteres og bortskaffes i overensstemmelse med kommunens anvisninger.



§ 25-tilladelsens geografiske afgrænsning er vist med den gule streg

<sup>3</sup> Miljøkonsekvensrapport for ny container- og krydstogtterminal på Ydre Nordhavn, By&Havn og CMP, maj 2019

<sup>4</sup> Reguleret af miljøgodkendelse af 21. september 2011 med senere ændringer

<sup>5</sup> Denne forudsætning sikres ved, at bygherre på baggrund af projektets projektering og forud for anlæggelse af krydstogtterminal nr. 4 fremsender en redegørelse for, hvordan miljøbeskyttende foranstaltninger for Nordhavnsdepotet opretholdes under anlæg og drift af krydstogtterminal nr. 4. Redegørelsen fremsendes til Miljøstyrelsen (myndighed for både miljøvurdering og miljømyndighed for Nordhavnsdepotet)

## 4. Begrundelse for afgørelsen

Miljøstyrelsens afgørelse meddeles på baggrund af miljøkonsekvensrapportens vurdering om, at krydstogtterminal nr. 4 med tilhørende anlæg på land samt adgangsveje på Ydre Nordhavn kan etableres og drives uden uacceptable påvirkninger af miljøet.

### *§ 25-afgørelsens rækkevidde*

Bygherre har besluttet at ansøge om etablering af en containerterminal og en krydstogtterminal som et samlet projekt efter miljøvurderingsloven. Miljøstyrelsen er myndighed efter miljøvurderingsloven og meddeler i medfør heraf de tilladelser, der skal gives efter miljøvurderingsloven<sup>6</sup> 7. Dele af det ansøgte projekt (containerterminalen) er omfattet af krav om miljøgodkendelse, jf. miljøbeskyttelseslovens § 33. Det fremgår af § 10 i bekendtgørelse nr. 121 af 4. februar 2019,<sup>8</sup> at en tilladelse til et ansøgt projekt efter miljøvurderingsloven helt eller delvist kan erstattes af en godkendelse efter miljøbeskyttelseslovens § 33.

Dele af det ansøgte projekt (krydstogtterminal nr. 4 med tilhørende anlæg på land samt adgangsveje) er ikke omfattet af krav om miljøgodkendelse. Krydstogtterminal nr. 4 med tilhørende anlæg er et selvstændigt anlæg, der ikke er funktionelt nødvendigt for eller forbundet med containerterminalen og kan på alle måder (miljø, funktion m.v.) adskilles fra containerterminalen. Det betyder, at en tilladelse til anlæg og drift af krydstogtterminal nr. 4 ikke kan være en del af containerterminalens miljøgodkendelse, men den vil være omfattet af en tilladelse efter § 25 i miljøvurderingsloven.

En krydstogtterminal er ikke omfattet af bekendtgørelse om godkendelse af listevirksomheder og dermed ikke en s-mærket aktivitet<sup>9</sup>. Københavns Kommune kan med hjemmel i miljøbeskyttelseslovens § 42 som den primære miljømyndighed foretage miljøreguleringer af anlæg, der ikke er omfattet af krav om miljøgodkendelse, hvis det vurderes at være nødvendigt for at opretholde et acceptabelt niveau for miljøbeskyttelsen.

Udledning af almindeligt belastet overfladevand fra arealerne på krydstogtterminal nr. 4 kræver en udledningstilladelse iht. miljøbeskyttelsesloven § 28, da der er tale om vand fra tagarealer, parkeringspladser og transportveje.

Krydstogtterminal nr. 4 etableres oven på et deponi. Miljøstyrelsen vurderer, at det er vigtigt, at etableringen af krydstogtterminal nr. 4 ikke hindrer driften af deponiets miljøbeskyttende foranstaltninger.

---

<sup>6</sup> Da det ansøgte projekt er omfattet af en s-mærket aktivitet har Miljøstyrelsens myndighedskompetence jævnfør § 3 stk. 4 i 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.

<sup>7</sup> Bekendtgørelse nr. 121 af 4. februar 2019 §3 stk. 4. Miljøstyrelsen varetager kommunalbestyrelsens og regionsrådets opgaver og beføjelser for hele projektet, uanset om styrelsen i henhold til anden lovgivning kun skal varetage opgaverne og beføjelserne for dele af projektet.

<sup>8</sup> 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).

<sup>9</sup> Kommunen er den primære miljømyndighed jf. § 5 stk. 1. i Bek. Nr. 1317 af 20. november 2018. Undtagelsen for denne hovedregel er, at miljøstyrelsen har myndighedskompetencen for de virksomheder er s-mærket jf. § 5. stk. 2 i bekendtgørelsen.



Det er således en forudsætning for afgørelsen, at der ved anlæg og drift af krydstogtterminal nr. 4 tages hensyn til, at de foranstaltninger, der er etableret og drives i forhold til deponiet af hensyn til miljøet, kan gennemføres. Endvidere er det en forudsætning, at anlæg og drift finder sted i overensstemmelse med de vilkår, der fremgår af miljøgodkendelsen for deponiet. Det skal eksempelvis være muligt for deponiets driftsherre at have adgang til brønde for kontrol af udledning af perkolat. Det skal være muligt for deponiets driftsherre at sikre, at dræn, membran og lignende tekniske foranstaltninger af hensyn til miljøet kan håndteres i overensstemmelse med vilkår for deponiet. By&Havn og CMP skal derfor redegøre for, hvordan disse hensyn sikres. Der henvises til Miljøstyrelsens afgørelse af 29. april 2019 om Nordhavnsdeponiet, herunder figur 2 i den pågældende afgørelse.

De tilladelser, der gives i medfør af miljøvurderingsloven undtager ikke By&Havn og CMP for at sikre de nødvendige tilladelser efter anden lovgivning. By&Havn og CMP skal ved sin ansøgning om øvrige tilladelser til projektet, der er belyst i miljøkonsekvensrapporten, sikre, at § 25-tilladelsen i medfør af miljøvurderingsloven iagttages.

#### *Miljømæssige overvejelser og begrundelser til grund for afgørelsen*

De planlægningsmæssige rammer for arealanvendelsen for 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 afvejninger af hensyn ved arealanvendelsen.

Miljøstyrelsen lægger i afgørelsen særlig vægt på, at;

- plangrundlaget for krydstogtterminal nr. 4 er endeligt tilvejebragt ved tidspunktet for Miljøstyrelsens afgørelse,
- krydstogtterminal nr. 4 kan drives på stedet uden at påføre omgivelserne forurening, som er uforenelig med hensynet til omgivelsernes sårbarhed og kvalitet,
- krydstogtterminal nr. 4 kan overholde vejledende grænseværdier for støj
- risikoen for jord- og grundvandsforurening fra krydstogtterminal nr. 4 er begrænset,
- krydstogtterminal nr. 4 kan gennemføres uden væsentlige påvirkninger af vandområder og natur i og omkring projektområdet,
- bygherre ved etablering af krydstogtterminal nr. 4 oven på deponiet, tager hensyn til de foranstaltninger, der er tilvejebragt og drives på deponiet af hensyn til miljøet.<sup>10</sup>

By & Havn og CMP har i miljøkonsekvensrapportens kapitel 6 og 7 redegjort for projektets miljøpåvirkninger. Der er i rapporten redegjort for tænkelige miljøpåvirkninger. Miljøpåvirkningerne er vurderet enkeltvist og samlet i rapporten, og der er ikke konstateret miljøpåvirkninger fra projektet af en karakter, der betyder, at projektet ikke kan tillades. Der henvises til bilag 1 for en opsummering af Miljøstyrelsens vurderinger af miljøpåvirkningerne ved projektet.

---

<sup>10</sup> 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>

### *Vurdering efter habitatbekendtgørelsen*

Miljøkonsekvensrapporten viser, at projektet ikke vil skade de arter og naturtyper, der er på udpegningsgrundlaget for Natura 2000-områder i nærheden.

De nærmeste Natura 2000-områder på land er Brobæk Mose og Gentoft Sø (SAC125) 6,3 km mod nordvest og Jægersborg Dyrehave (SAC251) 6,6 km mod nord-nordvest. Disse er beskrevet i miljøkonsekvensrapporten. Det er vurderet, at projektet ikke indebærer en væsentlig påvirkning af naturtyper og arter på udpegningsgrundlaget for Natura 2000-området

Vurdering af påvirkningen af det marine Natura 2000 område Saltholm og omliggende hav (SPA110 og SAC216) 6,4 km mod sydøst) herunder eventuel påvirkning af vandkvalitet og sediment-spredning samt påvirkning via emissioner af kvælstof er beskrevet i miljøkonsekvensrapporten. Det er vurderet, at projektet ikke indebærer en væsentlig påvirkning af naturtyper og arter på udpegningsgrundlaget for Natura 2000-området ved Saltholm.

Miljøkonsekvensrapporten viser ligeledes, at projektet ikke vil beskadige eller ødelægge yngle- eller rasteområder i det naturlige udbredelsesområde for de dyrearter, der er optaget i habitatdirektivets bilag IV.

### *Afværgeforanstaltninger*

Nedenfor gengives opsummeres de væsentligste afværgeforanstaltninger i forbindelse med anlæg og drift af krydstogtterminal nr. 4 - identificeret ved udarbejdelsen af miljøkonsekvensrapporten.

#### Anlægsfase

Afværgeforanstaltninger i anlægsfasen på søterritoriet;

- afmærkning af uddybningsområdet i forbindelse med uddybningsarbejdernes udførelse
- uddybningen foretages i vinterhalvåret
- ruten for fritidssejlere justeres.

Afværgeforanstaltninger i anlægsfasen på land;

- arbejderne udføres fortrinsvis i dagtimerne på mandag – fredag.
- arbejdernes udførelse reguleres derudover med specifikke vilkår iht. gældende forskrifter for anlægsarbejder, herunder vilkår for støj, støv, jordhåndtering, afledning af overfladevand mv.

#### Driftsfase

Afværgeforanstaltninger i driftsfasen på søterritoriet:

- Etablering af en kanal fra Kalkbrænderihavnen til Inderhavnen til brug for joller og forlæns- og baglænsroere for at kompensere for, at det bliver vanskeligere at passere for robåde og kajaker rundt om Nordhavn
- Eventuel justering af ruten for lystsejlere mod nord

Afværgeforanstaltninger i driftsfasen på land:

- Bygherre skal i forbindelse med projektering af terminalen redegøre for, hvordan etableringen af terminalen ikke hindrer fortsat drift og kontrol af de miljøbeskyttende foranstaltninger for deponiet.

- Tæt belægning reducerer nedsivning og udvaskning af forurenede stoffer fra deponiet.

### *Effekten af landstrøm til krydstogtskibe*

Som en mulig afværgeforanstaltning er CMP/By & Havn blevet anmodet om at rede-gøre 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 plan-lægning 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 be-skedne 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 Kø-benhavns 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. Miljøsty-relsen tager dette til efterretning.

Miljøstyrelsen vurderer på baggrund af miljøkonsekvensrapportens afsnit om kumu-lative 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 miljøeffekt i omgivelserne 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 krydstogttermi-naler 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 2025 skal kunne levere LNG og landstrøm, såfremt det efterspørges af rederierne.

### *Alternativer*

CMP oplyser, at der ikke foreligger alternative placeringer for projektet. Krydstogt-terminal nr. 4 etableres i henhold til anlægsloven (LOV nr 1560 af 18. december

2018) i forlængelse af de tre eksisterende krydstogtterminaler i Nordhavn. Udvidelsen af krydstogtterminalen sker som følge af en efterspørgsel på øget kapacitet. Den foreslåede placering af krydstogtterminalen sker ud fra en vurdering af, at sejlforholdene, også for krydstogtskibe, er god på den pågældende lokalitet, og på baggrund af et ønske om nærhed til de eksisterende krydstogtterminaler. Der er derfor ikke undersøgt andre alternative placeringer af krydstogtterminalen i nærværende miljøkonsekvensrapport.

#### *Grænseoverskridende påvirkninger*

Miljøstyrelsen vurderer på baggrund af gennemgangen af miljøkonsekvensrapporten, at hverken krydstogtterminal nr. 4 eller det samlede projekt giver anledning til væsentlige grænseoverskridende miljøpåvirkninger.

UDKAST

## 5. Offentliggørelse

Afgørelsen om at meddele § 25-tilladelse inkl. bilag vil blive offentliggjort på Miljøstyrelsens hjemmeside ([www.mst.dk](http://www.mst.dk)) den XX.YY.2019

UDKAST

## 6. Klage

Tilladelsen bortfalder, hvis den ikke er udnyttet inden for 3 år, efter at den er meddelt, jf. Miljøvurderingsloven § 39.

Afgørelsen kan påklages til Miljø- og Fødevareklagenævnet af enhver med retlig interesse i sagens udfald samt af 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.

Du klager via Klageportalen, som du finder et link til på forsiden af [www.nmkn.dk](http://www.nmkn.dk). Klageportalen ligger også 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 den myndighed, der har truffet afgørelsen. En klage er indgivet, når den er tilgængelig for myndigheden i Klageportalen. Når du klager, skal du betale et gebyr, som er på 900 kr. for private og 1800 kr. for virksomheder og organisationer. Du betaler gebyret med betalingskort i Klageportalen.

Du kan læse mere om gebyrordningen og klage på Miljø- og Fødevareklagenævnets hjemmeside ([www.nmkn.dk/klage](http://www.nmkn.dk/klage)).

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. Myndigheden videresender herefter anmodningen til Miljø- og Fødevareklagenævnet, som træffer afgørelse om, hvorvidt din anmodning kan imødekommes.

Klagen skal være modtaget senest fire uger efter offentliggørelsen af afgørelsen dvs. den #dato [Annoncedato+4 uger - Bemærk at en klagefrist ikke kan udløbe på en lørdag eller helligdag. Den skal i så fald forlænges til den førstkommande hverdag.

Miljøstyrelsens afgørelse kan indbringes for domstolene inden 6 måneder fra afgørelsens offentliggørelse.

# Bilag 1

Miljøstyrelsen lægger følgende opsummering af vurderingerne af virkningerne på miljøet ved det samlede projekt i tabellen herunder til grund for afgørelserne<sup>11</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.
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>

<sup>11</sup> Ved angivelse af "Intet at bemærke" i tabellen har Miljøstyrelsen ingen tilføjelser til bygherrens sammenfattende vurderinger af miljøpåvirkningerne i miljøkonsekvensrapportens ikke-tekniske resume.

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 bølgeforhold og dermed heller væsentligt ændret aflejring af sedimenter 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 være en lille påvirkning af sejladssikkerheden og besejlingsforholdene, da lystsejlere vil skulle tage sig i agt for skibe ved de nye terminaler i ydre Nordhavn.  Ved en passende tilpasning af ruten for lystsejls kan påvirkningen minimeres til en ubetydelig påvirkning.
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	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.  Som følge af udbygningsaftalen mellem Københavns Kommune og By & Havn etableres en kanal mellem Kalkbrænderihavnen og Inderhavnen for at forbedre passagemulighederne for fritidsroerne. Når kanalen er etableret, vil påvirkning fra projektet af fritidssejls fra Kalkbrænderihavnen derfor kun berøre fritidssejls med større både og både med mast, som vil få en lidt længere rute ved destinationer syd og sydøst for Ydre Nordhavn.  Samlet vurderes påvirkning af fritidsinteresser og rekreative forhold ved drift af de to terminaler at være lille.
Forurenet jord og jorddeponi	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

	<p>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 forurenede 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 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 inde-</p>

	<p>bære 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</p>

	havnes affaldsplaner, hvilket medfører, at den skal udarbejde og opdatere affaldsplan for skibsassald.
<p>Kumulative forhold</p> <p>- Byudvikling</p> <p>- Deponi og overfladevand</p> <p>- Landskab og støj</p>	<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 erhverv. 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 ro-ro 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>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 støjuddannelsen mod vest.</p>



§ 25-tilladelse til Krydstogtterminal nr. 4 i Ydre Nordhavn

UDKAST



Miljøstyrelsen  
Haraldsgade 53  
2100 København Ø

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