

Forslag til

06.05.09

Landsplandirektiv

om krydstogtterminal i Københavns Nordhavn

Høringsfrist 20. august 2009



Foto: Colourbox

Forslag til Landsplandirektiv
om krydstogtterminal ved Københavns Nordhavn

Indhold

Del 1 Redegørelse

Del 2 Regler

Del 3 Bemærkninger

Del 4 Miljøvurdering

Forslag til Landsplandirektiv

om krydstogtterminal ved Københavns Nordhavn

Del 1 Redegørelse

I forbindelse med aftalen om Københavns nye metrocityring blev det besluttet, at der i den indre del af Nordhavnen skal ske en byudvikling, som bidrager til finansiering af metroanlægget. Denne byudvikling betyder, at de nuværende anløb af krydstogtskibe i Orientbassinet og Kronløbsbassinet i Indre Nordhavn må flyttes. Københavns Kommune har i brev af 29. januar 2009 anmodet Miljøministeriet, By- og Landskabsstyrelsen, om at udarbejde et landsplandirektiv, som muliggør anlæg af en ny krydstogtterminal langs Kronløbet i Ydre Nordhavn.

Landsplandirektivet er nødvendigt, fordi det ikke umiddelbart er muligt at inddrage opfyldt vandareal til ny byzone i henhold til planlovens regler for byudvikling i hovedstadsområdet. Planloven siger, at al byudvikling skal ske inden for eksisterende byzone i storbyens indre del (Fingerbyens håndflade) for at undgå, at der ved opfyldning af vandarealer sker meget omfattende udlæg af ny byzone, som kan skabe en alt for skæv regional balance og fordeling af byggemuligheder inden for hovedstadsområdet. Planloven giver dog samtidig ministeren mulighed for at foretage mindre fravigelser gennem udarbejdelse af et landsplandirektiv.

Den opfyldning på maksimalt 4-5 ha til en krydstogtterminal, som Københavns Kommune ønsker, vurderes at være en mindre fravigelse, som ikke forrykker balancen i byudviklingsmuligheder i hovedstadsregionen. Samtidig må krydstogtterminalen vurderes at have stor økonomisk og erhvervsmæssig betydning for hele regionen og landet.

Krydstogtterminalen udgør en selvstændig byfunktion, der fungerer uafhængigt af de øvrige opfyldninger og deponeringer, der er planlagt i Nordhavnen. Landsplandirektivet vil alene omhandle krydstogtterminalen og tager ikke stilling til kommunens planer om yderligere opfyldninger og deponeringer eller om evt. fremtidig byudvikling på langt sigt i den ydre del af Nordhavnen, som ligger uden for aftalen i forbindelse med metrocityringen.

Landsplandirektivet ledsages af en miljøvurdering og offentliggøres samtidig med Københavns Kommunes forslag til kommuneplantillæg og lokalplan, der ledsages af en VVM-redegørelse og miljøvurdering. Landsplandirektivet giver alene ret til at anvende det opfyldte vandareal til bymæssige formål (krydstogtterminal) og vedrører ikke regulering af forholdene på søterritoriet. Vedr. krydstogtterminalens miljømæssige effekter på søterritoriet henvises til oplysningerne i Københavns Kommune og Kystdirektoratets redegørelse, "Udvidelse af Københavns Nordhavn og ny krydstogtterminal, VVM-redegørelse og miljøvurdering, marts 2009".

Forslag til Landsplandirektiv

Om krydstogtterminal ved Københavns Nordhavn

Del 2 Regler

(Landsplandirektiv om krydstogtterminal ved Københavns Nordhavn)

Til Københavns Kommune

I medfør af § 3, stk. 1, jf. § 5j, stk. 4, i lov om planlægning, jf. lovbekendtgørelse nr. 1027 af 20. oktober 2008 fastsættes:

§ 1. Krydstogtterminalen placeres i det område, der i Landsplandirektivet Fingerplan 2007 benævnes "Det indre storbyområde". Direktivets §§ 5-8 gælder fortsat for krydstogtterminalens område.

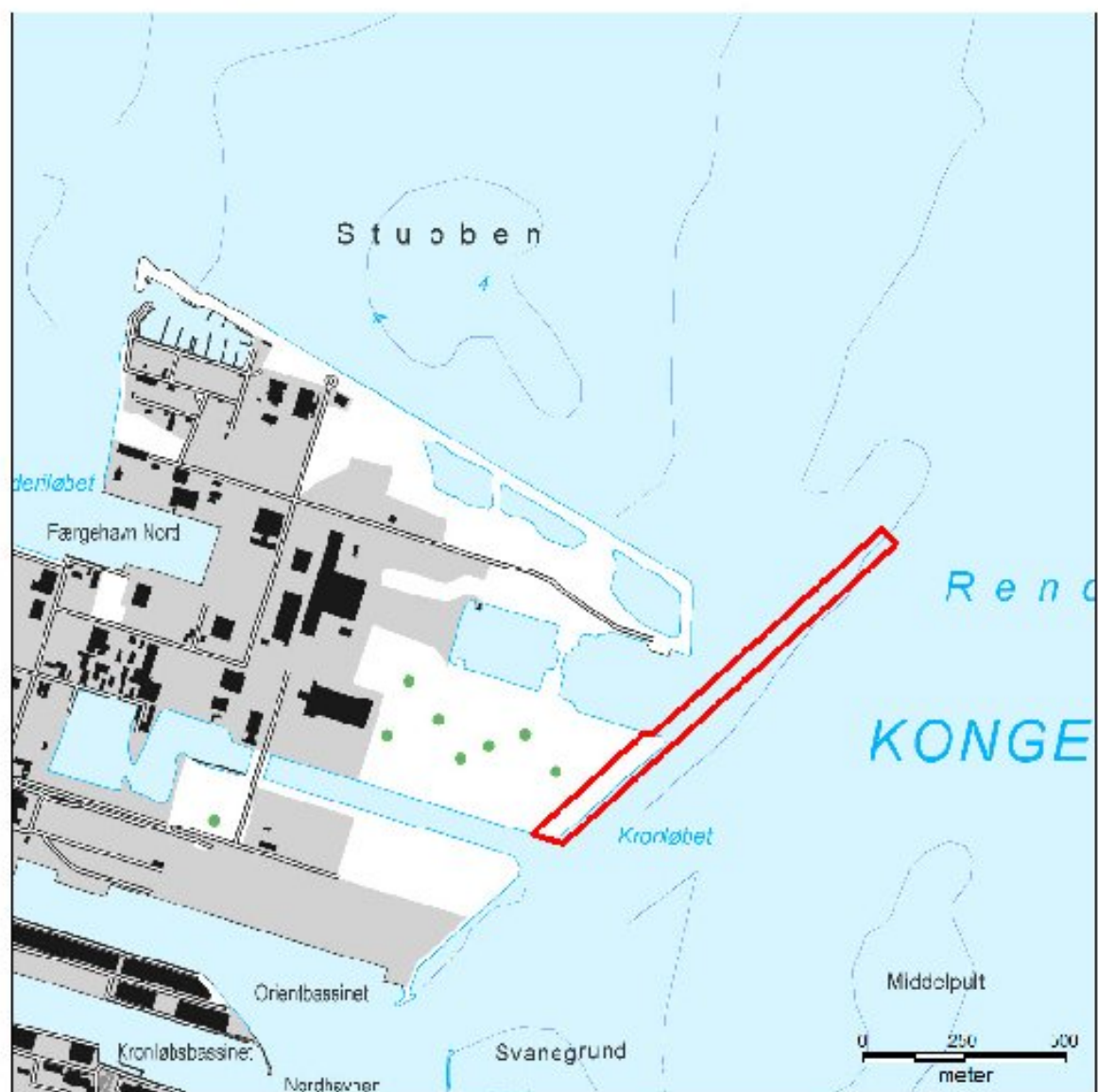
§ 2. Afgrænsningen af krydstogtterminalen fremgår af kortbilag A.

§ 3. Landsplandirektivet giver mulighed for gennem kommune- og lokalplanlægning at udlægge areal til en krydstogtterminal med tilhørende bygninger og anlæg og at overføre arealet til byzone.

§ 4. Kommuneplanlægningen for krydstogtterminalen skal sikre, at der kan ske bymæssig anvendelse (krydstogtterminal) af et opfyldt vandareal, som ikke må overstige 5 ha.

Kortbilag A

Afgrænsning af krydstogtterminal ved Københavns Nordhavn



 Grænse for område til krydstogtterminal

Forslag til Landsplandirektiv

om krydstogtterminal ved Københavns Nordhavn

Del 3 Bemærkninger

Ad § 1.

Landsplandirektivet Fingerplan 2007 indeholder de overordnede regler for kommunernes planlægning i hovedstadsområdet. Fingerplanens delområde, "Det indre storbyområde" omfatter storbyens inderste, centrale del (Fingerbyens håndflade). For dette område gælder fortsat landsplandirektivets (Fingerplan 2007) §§ 5-8, der fastlægger principper for planlægning af byudvikling i området. Af reglerne fremgår det, at byudvikling og byomdannelse skal ske inden for den eksisterende byzone og med hensyntagen til mulighederne for at styrke den kollektive trafikbetjening.

Planlovens § 5 j stk.. 4 giver miljøministeren mulighed for at foretage mindre betydende fravigelser fra de overordnede principper. Den planlagte ny krydstogtterminal omfatter udlæg af ny byzone ved opfyldning af 4-5 ha vandareal, hvilket vurderes at være en sådan mindre fravigelse, der kan ske ved udarbejdelse af et nyt landsplandirektiv, som supplerer Fingerplan 2007. Hovedbegrundelsen herfor er, at krydstogtterminalen har særlige lokaliseringsbetingelser på grund af afhængigheden af gode besejlings- og anløbsforhold, samt at en bevaring af den eksisterende terminal vil være i konflikt med støjfølsom anvendelse, især boliger, når 1. fase af byudviklingen i Indre Nordhavn realiseres

Ad § 2.

Afgrænsningen af landsplandirektivets område til krydstogtterminal fremgår af kortbilag A. En del af området omfatter et eksisterende landareal i Nordhavns nordøstlige del ved Kronløbet, mens den øvrige del indvindes ved opfyldning af 4-5 ha vandareal.

Ad § 3.

Landsplandirektivet skal gøre det muligt at etablere en ny terminal for krydstogtskibe samt terminalfunktioner såsom terminalbygninger, sikkerhedskontrol og venteområde. Krydstogtterminalen er en bymæssig funktion og kræver derfor overførsel til byzone. Da opfyldt vandareal som udgangspunkt er landzone, skal landsplandirektivet gøre det muligt at overføre det opfyldte areal fra landzone til byzone gennem kommune- og lokalplanlægning.

Ad § 4.

Landsplandirektivet sikrer mulighed for at gennemføre en kommuneplanlægning for udlæg af ny byzone til bymæssig anvendelse ved en landvinding, der ikke må overstige 5 ha inden for det på kortbilag A afgrænsede område.

Forslag til Landsplandirektiv om krydstogtterminal i Københavns Nordhavn

Del 4 Miljøvurdering

Ikke teknisk resumé

Københavns Kommune har bedt miljøministeren om at udarbejde et landsplandirektiv for en ny krydstogtterminal i Københavns Nordhavn. Landsplandirektivet er nødvendigt som supplement til det nuværende overordnede plangrundlag, landsplandirektivet Fingerplan 2007, fordi terminalen etableres ved opfyldning af havareal. Landsplandirektivet for krydstogtterminalen tilvejebringes samtidig med forslag til kommuneplantillæg og lokalplan med tilhørende VVM-redegørelse og miljøvurdering, som udarbejdes af Københavns Kommune i samarbejde med Kystdirektoratet.

De eksisterende anløb af krydstogtskibe i Indre Nordhavn flyttes til den nye terminal, som anlægges ved Kronløbet i Ydre Nordhavn. Flytningen sker for, at der kan ske byudvikling i Indre Nordhavn, som en del af aftalen om etablering af en metrocityring. Selve krydstogtterminalen anlægges som en 1,1 km lang pier / mole langs Kronløbet, der kan anløbes af 3-4 store krydstogtskibe ad gangen. Opfyldningen omfatter maksimalt 5 ha havareal og sker ved indsejling af havsand, således at lastbiltransport minimeres.

De væsentligste miljømæssige konsekvenser af krydstogtterminalen vurderes at være knyttet til trafik, støj og visuel påvirkning af kysten.

De trafikale konsekvenser skyldes dels trafik til og fra skibene og dels lastbiltrafik i forbindelse med de af kommunen planlagte deponeringsaktiviteter nord for terminalen. Selve flytningen medfører ikke øget trafik i forhold til de nuværende anløb i Indre Nordhavn, men der forudsættes en generel vækst i biltrafik på 1 % og en vækst som følge af øget krydstogtturisme på 8 %.

Støjgener kan især forekomme fra krydstogtskibenes motorer, når de ligger ved kaj. Med flytningen af terminalen øges imidlertid afstanden til eksisterende og planlagte beboede på Østerbro og Indre Nordhavn. Terminalen forberedes for, at skibene på længere sigt kan strømforsynes via elkabler fra land.

Den visuelle påvirkning af landskabet vil især være markant langs Øresundskysten nord for Nordhavn. Krydstogtskibene vil komme til at ligge markant, fremskudt ud mod havet og dermed tegne en ny profil af København.

Københavns Kommune vil forestå en overvågning af trafikale og evt. støjmæssige konsekvenser.

Indledning

Ifølge lovbekendtgørelse nr. 1398 af 22. oktober 2007 om miljøvurdering af planer og programmer skal planer og programmer miljøvurderes, hvis gennemførelsen kan få væsentlig indflydelse på miljøet.

Nærværende miljøvurdering er en del af forslaget til landsplandirektiv om en ny krydstogtterminal i Københavns Nordhavn. Landsplandirektivet udarbejdes for at give mulighed for at udlægge areal til en krydstogtterminal gennem opfyldning af vandareal og overføre det opfyldte areal til byzone.

Direktivet er et tillæg til de regler i landsplandirektivet Fingerplan 2007, der gælder for "Det indre storbyområde". Denne miljøvurdering omhandler derfor kun de forhold, der ændres i forhold til Fingerplan 2007. Det vil sige de foreslåede nye regler, der kun gælder for krydstogtterminalen, jf §§ 1-4.

Miljøministeriet har forud for udarbejdelsen af denne miljøvurdering hørt andre myndigheder, hvis områder berøres af landplandirektivet, om de ønsker emner behandlet ud over de, som er nævnt i miljøvurderingslovens bilag 1. Høringen er foregået i perioden 2. marts – 20. marts 2009. Herefter er der taget stilling til, hvor omfattende og detaljerede oplysninger, der skal indgå i miljøvurderingen.

Finansministeriet, Transportministeriet, Kystdirektoratet, Farvandsvæsenet, Søfartsstyrelsen, Kulturarvstyrelsen, Vejdirektoratet, Gentofte Kommune, Københavns Kommune og Østerbro Lokaludvalg er blevet hørt som berørte myndigheder. Ni af myndighederne har sendt et svar, heraf har to ingen bemærkninger. Farvandsvæsenet, Søfartsstyrelsen og Vejdirektoratet henviser til Kystdirektoratets og Københavns kommunes miljøvurdering. Kulturarvstyrelsen meddeler, at man ikke har reservationer for det område, der påtænkes indvundet. Østerbro Lokaludvalg mener, at der i de kommende planforslag må redegøres for, hvordan trafikken til og fra krydstogtterminal og opfyldningsområde både i og efter anlægsperioden kan afvikles på en miljømæssigt bæredygtig måde. Endvidere mener lokaludvalget, at bygninger på kajen bør udformes, så de kan bruges til andre formål om vinteren. Gentofte Kommune har bemærkninger vedr. påvirkning af kystforhold, vandforhold, kulturmiljø, forureningsforhold med opfyldt at lettere forurenede jord, trafikforhold og luftforurening.

Med hensyn kystforhold og vandforhold henvises til Kystdirektoratets og Københavns Kommunes miljøvurdering for søterritoriet, idet landsplandirektivet kun handler om anvendelse af eksisterende og indvundet landareal til krydstogtterminalen. Egentlige kulturmiljøer forstået som bevaringsværdige bebyggelsesmiljøer påvirkes ikke af terminalen, men kystlandskabet vil blive visuelt påvirket af de store skibe yderst mod havet, jf. afsnittet om visuelle forhold. Ved etablering af terminalen påregnes anvendt sand fra havbunden og ikke lettere forurenede jord. Vedr. trafik og luftforurening henvises til afsnittene, Trafik og barriereeffekter samt Luft og klima. Forslaget fra Østerbro Lokaludvalg om mulighed for alternativ anvendelse af evt. terminalbygninger må betragtes som et anliggende for Københavns Kommunes planlægning.

Miljøvurderingen skal indeholde de oplysninger, som med rimelighed kan forlanges under hensyntagen til den aktuelle viden og gængse vurderingsmetoder samt til, hvor detaljeret planen er, og på hvilket trin i planhierarkiet den befinder sig.

Planens indhold, hovedformål og forbindelse til andre relevante planer

Planloven er sammen med Fingerplan 2007 den overordnede ramme for den kommunale planlægning i hovedstadsområdet. Ifølge planlovens særlige regler for planlægning i hovedstadsområdet skal byudvikling og byomdannelse i det indre storbyområde ske inden for eksisterende byzone, og med hensyntagen til mulighederne for styrke den kollektive trafikbetjening. Den planlagte krydstogtterminal kræver, at der udlægges ny byzone, som omfatter et opfyldt vandareal på 4-5 ha, der som udgangspunkt er landzone. Planlovens § 5 j stk. 4 giver miljøministeren mulighed for gennem et landsplandirektiv at muliggøre et sådant mindre byzoneudlæg.

Fingerplan 2007 afgrænser det indre storbyområde, hvori det opfyldte vandareal til krydstogtterminal i byzone ikke indgår. Terminalen kræver således, at det indre storbyområde i Fingerplanen gennem et supplerende landsplandirektiv får en ny ændret afgrænsning ved Nordhavn.

Københavns Kommune udarbejder samtidig med landsplandirektivet et forslag til kommuneplantillæg og et forslag til lokalplan, som indbefatter dels areal til krydstogtterminalen og dels en planlagt større landvinding nord for den nuværende ydre Nordhavn.

Nærværende miljøvurdering, der ledsager landsplandirektivet, er baseret på oplysninger fra Københavns Kommune og Kystdirektoratet: "Udvidelse af Københavns Nordhavn og ny krydstogtterminal, VVM-redegørelse og miljøvurdering, marts 2009".

De relevante aspekter af den nuværende miljøstatus og dens sandsynlige udvikling, hvis landsplandirektivet ikke gennemføres – 0-alternativet.

Der sker i øjeblikket anløb af krydstogtskibe til Orientbassinets og Kronløbsbassinets i Indre Nordhavn. De skibe, der skal ligge natten over (turnaround-skibe) flyttes til den nye krydstogtterminal ved Kronløbet i Ydre Nordhavn på grund af støjpåvirkning af den planlagte byudvikling i Indre Nordhavn, da skibende ikke kan overholde grænseværdierne for støj i boligområder om natten.

I miljøvurderingen sammenlignes miljøeffekter af forslaget til landsplandirektiv med effekterne af et 0-alternativ. Hvis landsplandirektivet ikke gennemføres, vil de nugældende regler i Planloven og Fingerplan 2007 gælde. 0-alternativet består således i, at reglerne ikke fraviges, at der ikke kan udlægges ny byzone, at terminalen derfor ikke kan etableres, samt at anløbene af turnaround-krydstogtskibe ikke flyttes men forbliver i Indre Nordhavn.

Ethvert eksisterende miljøproblem, som er relevant for planen eller programmet, herunder navnlig problemer på områder af særlig betydning for miljøet som f.eks. de områder, der er udpeget efter direktiv 79/409/EØF (Fuglebeskyttelsesdirektivet) og 92/43/EØF (Habitatdirektivet)

Anlægget af krydstogtterminalen berører ikke omgivende områder af særlig betydning for miljøet. I krydstogtterminalens driftsfase vil der foregå lastbilkørsel samt kartering af jord til de planlagte depoter nord for terminalen, der kan medføre støj og støv. For at skærme terminalen mod gener fra opfyldninger mv. etableres en 6 m høj jordvold syd for karteringspladsen, hvorfra jorden fordeles. I øvrigt vurderes der ikke at være påvirkninger af krydstogtterminalen fra omgivelserne.

De miljøbeskyttelsesmål, der er fastlagt på internationalt plan, fællesskabsplan eller medlemsstatsplan, og som er relevante for planen eller programmet, og hvordan der under udarbejdelsen af den/det er taget hensyn til disse mål og andre miljøhensyn.

Planloven og Fingerplan 2007 har som væsentligste formål, at byudviklingen koordineres med transportinfrastrukturen for at minimere behovet for bilkørsel og fremme brugen af miljøvenlige transportformer. Derved mindskes støj- og luftforurening samt udslip af CO₂. Fingerplanen indeholder et stationsnærhedsprincip for kommunernes planlægning, som går ud på, at særligt persontrafikskabende byfunktioner af intensiv karakter skal placeres tæt ved en station med højklasset banebetjening.

Krydstogtterminalen er imidlertid en speciel byfunktion, idet dens lokalisering primært er afhængig af beliggenhed ved velegnede kajpladser og besejlingsmuligheder for de store krydstogtskibe.

Den sandsynlige væsentlige indvirkning af forslaget til landsplandirektivet på miljøet, herunder på spørgsmål som den biologiske mangfoldighed, befolkningen, menneskers sundhed, fauna, flora, jordbund, vand, luft, klimatiske faktorer, materielle goder, landskab, kulturarv, herunder kirker og deres omgivelser, samt arkitektonisk og arkæologisk arv og det indbyrdes forhold mellem ovenstående faktorer.

Landsplandirektivet for krydstogtterminalen giver ikke ret til opfyldning af søterritorium, men regulerer kun konsekvenserne af anvendelsen af opfyldte arealer til byformål. Opfyldning af havareal kræver tilladelse fra Kystdirektoratet. Konsekvenserne af den nye terminal for havarealer er belyst i rapporten "Udvidelse af Københavns Nordhavn og ny krydstogtterminal", VVM-redegørelse og miljøvurdering, der er udarbejdet af Kystdirektoratet og Københavns Kommune.

Beskrivelse af det planlagte projekt

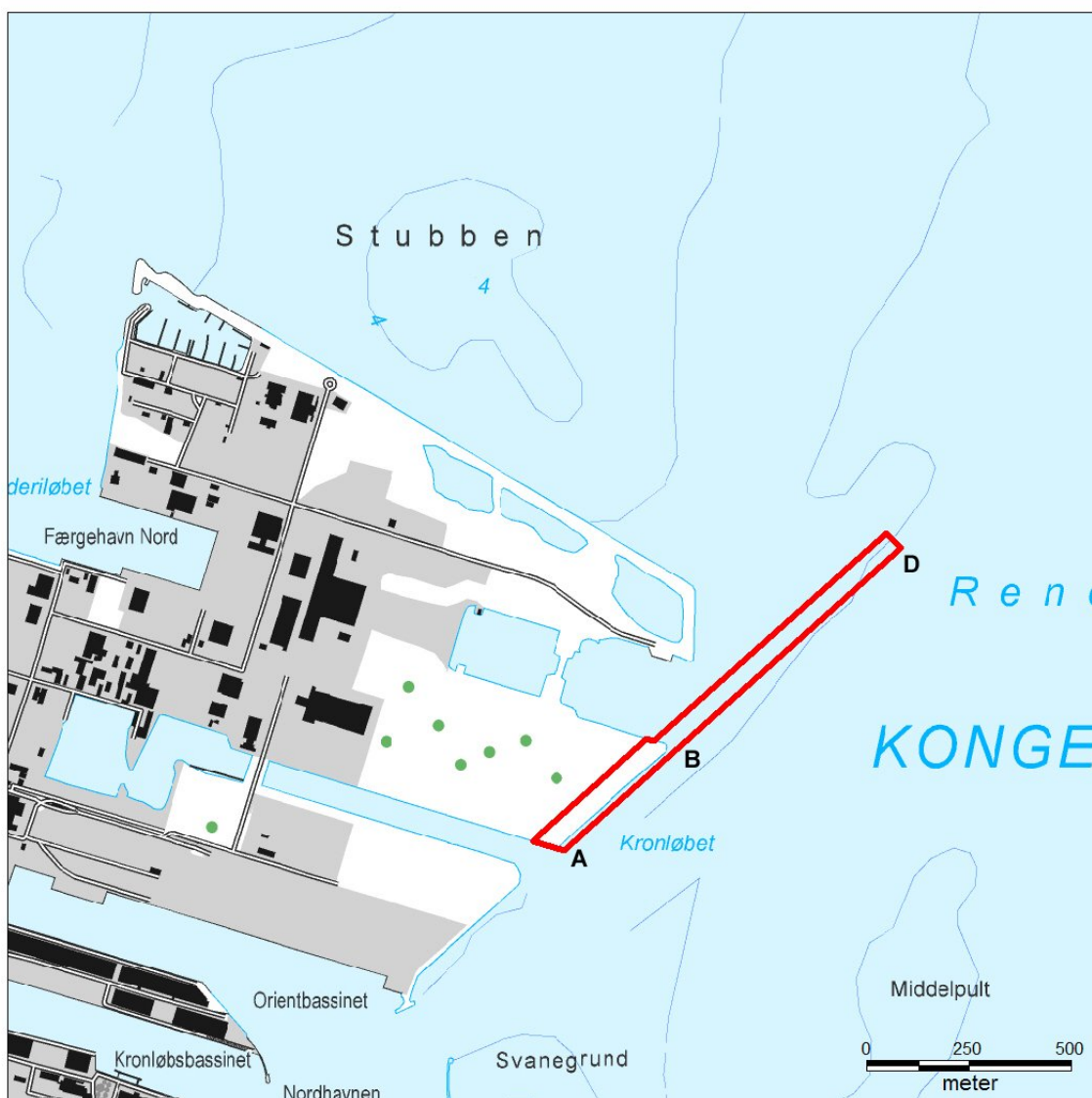
Den planlagte krydstogtterminal omfatter et areal på i alt ca. 6,4 ha. Heraf udgør den inderste del ca. 1,8 ha allerede eksisterende landareal, mens den yderste del omfatter ca. 4,6 ha, der tilvebringes ved opfyldning af vandareal. Krydstogtterminalens yderste del mod nordøst har på kort sigt karakter af en 70 m bred pier langs med Kronløbet. På den nordvestlige side støder krydstogtterminalen op til kommunens planlagte langsigtede opfyldning nord for Ydre Nordhavn.


Terminalen er dimensioneret til samtidigt anløb af 4 store skibe. De nyeste krydstogtskibe er op mod 340 m lange og har op mod 4.000 passagerer. Skibene ligger til kaj, mens de skifter passage-rer, besætning, og modtager forsyninger ("turnaround-skibe"). Passagerer til og fra krydstogtskibe-ne transporteres med bus mellem Københavns Lufthavn og krydstogtterminalen. Krydstogtsæso-nen er på 5 måneder fra maj til september. By og Havn overvejer at forlænge sæsonen, herunder ved at tilbyde særlige julekrydstogter.

Krydstogtterminalen indgår i Københavns Kommunes planer for Københavns Ydre Nordhavn, og skal fungere som en selvstændigt anlæg, inden de øvrige planlagte inddæmningsarbejder nord for Ydre Nordhavn er afsluttet. Terminalen etableres som det første opfyldningsarbejde og forventes at være klar til brug i foråret 2012. Terminalen skal indeholde manøvre- og parkeringsareal for busser og taxaer samt for sikkerhedskontrol og venteområde for passagerer og bagage. Af sikkerheds-hensyn vil dele af terminalområdet blive afspærret med hegn i krydstogtsæsonen.

Krydstogtterminalens inderste del (strækning A-B) - ud for det eksisterende landareal - bliver 340 m lang og anlægges med en spunsvæg af stålsto-lper ud mod Kronløbet. Denne del af terminalen skal opfyldes med sand fra søterritoriet bag en indfatning af spunsvæg. Terminalens yderste del, den 70 m brede pier (strækning B-D) er ca. 760 m lang og anlægges dels med en spunsvæg mod øst ud mod Kronløbet og dels en spunsvæg mod vest ud mod det kommende inddæmnings- og depot område nord for Ydre Nordhavn. Den yderste del opfyldes også med, sand fra søterritoriet. Ram-ningen af spuns på den indre del forventes at foregå i 4-5 måneder i vinteren 2010/2011 og på den yderste del i 2 måneder i midten af 2011. Anlægsarbejderne på terminalen vil forgå både fra land og fra vand med rambukke, gravemaskiner og lastbiler. Terminalens jordoverflade belægges med asfalt i kote +3,0 m.

Afgrænsning af krydstogtterminal ved Københavns Nordhavn



 Grænse for område til krydstogtterminal

Flora og fauna på land

Krydstogtterminalen berører ikke truede plante- og dyrearter. På Ydre Nordhavn er der en bestand af grønbrogede tudser, der raster og yngler nordvest for terminalområdet.

Rekreative forhold og friluftsliv

Påvirkninger i anlægsfasen

Der må i anlægsperioden være begrænsning i adgangen til arbejdsområdet ved krydstogtterminalen på grund af sikkerhedshensyn.

Påvirkninger i driftsfasen

Fra 2012 vil offentligheden i krydstogtsæsonen ikke have adgang til operationsområdet nærmest kajen og krydstogtskibene, da arealet af sikkerhedshensyn skal holdes afspærret. I hver ende af terminalen vil der blive etableret opholds- og udsigtspunkter, hvor der er offentlig adgang. Uden for krydstogtsæsonen vil terminalområdet være offentligt tilgængeligt og vil kunne bruges rekreativt som promenade og til forskelligt friluftsliv såsom løb, cykling mm.

Trafik- og barriereeffekter

Forudsætninger

Beregningerne har taget udgangspunkt i, at der udelukkende er tale om flytning af turnaround-krydstogtskibene fra de eksisterende bassiner. Der forventes således ikke en ekstraordinær stigning i landstransport i relation til krydstogtterminalens drift, ud over den forventede årlige vækst. Transport i forbindelse med krydstogtterminalen består af personbiler, især taxaer, som skal hente/aflevere passagerer, busser med passager, vare- og lastbiler med levering af fødevarer mm.

Påvirkning i anlægsfasen

I VVM-redegørelsen er den samlede trafik til krydstogtterminalen samt til opfyldninger i anlægsfasen beregnet sammen. I denne sammenhæng udgør trafik til og fra terminalen i anlægsfasen kun en meget begrænset påvirkning. Den væsentligste årsag til dette er, at sand til opfyldning mellem spunsvæggene sejles til området.

Påvirkning i driftsfasen

Den nye krydstogtterminal vil medføre en flytning af hovedparten af trafikken fra de eksisterende bassiner i Inderhavnen, hvor skibsanløb nu finder sted, til det nye terminalområde. På basis af trafiktællinger fra Copenhagen Malmö Port antages det, at anløb af et krydstogtskib medfører en trafik på 400 biler i spidstimen kl. 9-10 (personbiler, taxaer, busser og lastbiler). Det vil sige 800 biler i begge retninger tilsammen. Herudover er der trafik dagen igennem, således at hverdagsdøgnetrafikken (kl. 6-18) skønnes til ca. 1.300 biler med en andel af tung trafik på ca. 23 %. Det er vurderet, at trafikbelastningen som følge af krydstogtterminalen i åbningsåret 2012 bliver ca. 1.900 biler (person- og lastbiler) pr. hverdag i krydstogtsæsonen. Til sammenligning kan nævnes, at der i 2009 kører i alt ca. 11.100 biler i døgnet (kl. 6-18) på Sundkrogsgade, før udmundingen i Kalkbrænderihavnsgade. Copenhagen Malmö Port forventer en generel stigning i antallet af krydstogtpassagerer på op til 8 % om året, hvilket antages, at medføre en tilsvarende stigning i antallet af biler. Desuden forudsættes en almindelig stigning i trafikken på 1 % om året.

Vurdering

Selve flytningen af terminalen vurderes ikke i sig selv at medføre en stigning i trafikbelastningen. Al trafik til og fra den nye krydstogtterminal vurderes at kunne afvikles tilfredsstillende på det eksisterende vejnet. Arbejdskørsel i forbindelse med den nye vej til terminalen vil ikke overlappende spidsbelastningsperioden for jordtransport til karteringsplads og depot nord for Ydre Nordhavn.

Luft og klima

Påvirkninger i anlægsfasen

Emissioner fra anlægsarbejderne vedr. krydstogtterminalen er vurderet sammen med opfyldningen, og det vurderes, at det samlede bidrag i anlægsfasen ikke vil påvirke omgivelserne væsentligt.

Påvirkninger i driftsfasen

Udledningerne fra krydstogtskibe er betydelige, ca. 20 gange større end udledningerne fra jordtransporter og driftsmateriel. Udledningerne ved flytningen af skibe til den nye terminal er dog ikke en forøgelse i forhold til udledningerne ved de nuværende anløb i Indre Nordhavn. Derimod er der indregnet en stigning på 8 % i de kommende år på grund af generelt stigende vækst i krydstogtturismen. Denne stigning vurderes ikke at være afhængig af terminalens placering, men at ville komme under alle omstændigheder.

Tabel 13 Emissioner fra krydstogtskibe ved kaj

Fase	NO _x Kg/år	PA Kg/år	SO ₂ Kg/år
Driftsfase			
Krydstogtskibe	152	3	84

Afværgeforanstaltninger

Krydstogtterminalen forberedes for elforsyning fra land, således at krydstogtskibene på sigt kan forsynes med landstrøm. Dette vil i fremtiden i væsentligt omfang reducere skibenes behov for drift af hjælpemotorerne, og det vil reducere deres udledninger til luften betydeligt.

Vurdering

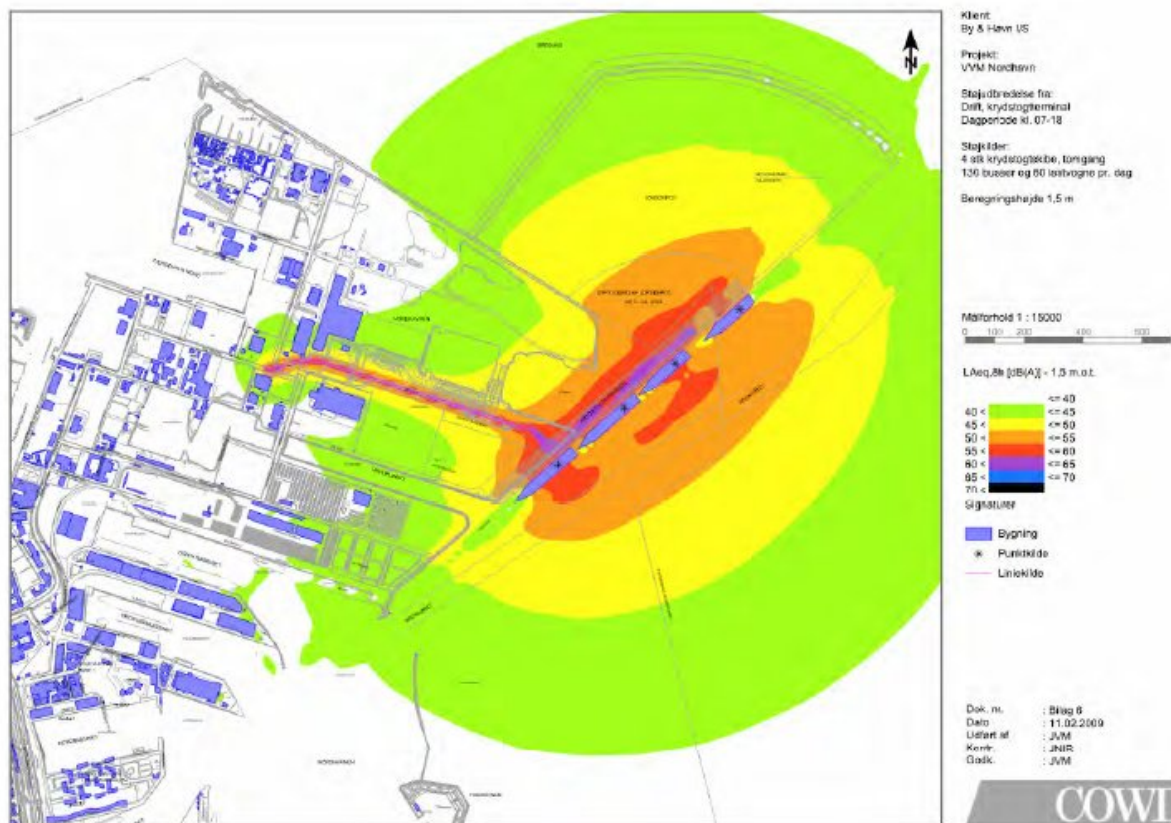
Udledningerne fra krydstogtskibene ved den nye terminal vil ske i et område, som ikke er belastet i samme grad som området i Indre Nordhavn, hvor krydstogtskibene anløber i dag. På langt sigt vil anlægget af den nye terminal medføre en reduceret udledning af luftforurenende stoffer og mindre miljøbelastning end den nuværende placering, når de kan forsynes med el fra land. Krydstogtskibenes emissioner forventes alt andet lige også at blive reduceret på grund af den almindelige udvikling i miljøteknologi og samfundsmæssige miljøhensyn.

Støj og vibrationer

Påvirkninger i anlægsfasen

Ingen eksisterende boligområder eller støjfølsomme områder vil blive belastet med støjniveauer over den vejledende støjgrænse i dagperioden i forbindelse med anlægsfasen. Det betyder, at støjgrænsen forventes overholdt under hele den 2 årige anlægsperiode. Med hensyn til vibrationer er ramning af spunsvægge den mest vibrationsgivende anlægsaktivitet. De nærmeste ejendomme er industriejendomme, som ligger mere end 200 m fra anlægsaktiviteterne. I denne afstand forekommer der erfaringsmæssigt ikke overskridelser af de vejledende grænser.

Påvirkninger i driftsfasen



Figur 58 Støjudebredelse fra krydstogtterminal, dagperiode

Beregningerne af støj fra krydstogtterminalen viser, at støjen i dag-, aften- og natperioden i eksisterende boligområder ikke vil overstige Miljøstyrelsens vejledende normer. Der er ikke foretaget yderligere beregninger, da støjniveauet som udgangspunkt ikke øges ved flytning af krydstogtskibene fra Indre Nordhavn til den nye terminal. Med den nye placering øges afstanden til støjfølsomme boligområder. (Kortet viser støjudebredelsen fra krydstogtterminalen til omgivelserne, herunder i det nordfor liggende jorddepotområde, som ikke er omfattet af landsplandirektivet)

Påvirkning af visuelle forhold - landskab



Figur 59 Fotostandpunkter for visualiseringer af forholdene før og efter opfyldningen.

Den nye krydstogtterminals indvirkning på landskabet er belyst fra en række fotostandpunkter. Terminalområdet er set fra øjenhøjde dels som situationen er i dag og dels som modelfoto i fremtiden, hvor terminalen er anlagt og anløbes af store krydstogtskibe, således at man kan sammenligne de to situationer. Visualiseringen omfatter to store og et mindre krydstogtskib. (Luftfotoet viser også det nordfor krydstogtterminalen beliggende jorddepotområde, som ikke er omfattet af landsplandirektivet).

Påvirkninger af de visuelle forhold

Det er de store skibes volumener ved krydstogtterminalen, der har betydning for den visuelle oplevelse både langs kysten på land og fra havet. Skibene vil være markante og synlige, fordi dimensionerne adskiller sig fra den bagvedliggende by. Opfyldningen fremtræder mindre tydelig. Indtrykket af terminalen vil variere meget efter hvilke skibe, der lægger til kaj og hvorfra de ses. Uden for krydstogtsæsonen vil der kun være få anløb, og kun opfyldningsområdet at se.

01 Langelinie nord

01 Krydstogtterminal 28.5 cm



Ekstremt bredt udsyn set fra den nordlige del af Langelinie mod nord. Udsigten er fri ud gennem Kanalet. På Midtgrundet ligger et havne for Kanalet. Til venstre ses containerterminalen og helt til højre ses Treløven og skibshallerne på Midtgrundet.



Profiltegning af terminalen set fra den nordlige del af Langelinie mod nord. Ved skabning af krydstogtterminalen er der etableret et havneareal i søeniveauet, der ligger over havniveauet. Dette betyder, at der vil være et havneareal, der ligger over havniveauet. Dette betyder, at der vil være et havneareal, der ligger over havniveauet. Dette betyder, at der vil være et havneareal, der ligger over havniveauet.

Udsigten af København Nordhavn på søeniveauet - Visualisering

7

Set fra Københavns Inderhavn kommer skibene til at ligge helt eller delvist ud for havneløbet, og den visuelle kontakt med åbent vand reduceres noget.



Eksempel på forhold set fra Charlottenlund Fort nord syd. Udsigten er ryparende med markant Øresunds store vandløb og byen, Malmø og København. Øresundskysten og havnen er dominerende elementer.



Opfyldningen og krydstogsterminalen set fra Charlottenlund Fort nord syd. Krydstogsterminalens skibe ligger nord i udsigten nord syd. Havnen og byen (markant) ses meget tydeligt. Krydstogsterminalens konstruktion og opfyldning opfattes som en markant set fra fortet.

Set nordfra langs Øresundskysten vil Københavns profil ændre sig væsentligt, når krydstogtskibene er anløbet. De store skibe besejler allerede i dag Kronløbet, og havnen og er dermed allerede kortvarigt en del af byens og havnens profil i dag. Men den nye terminal medfører, at skibene kommer til at ligge fremskudt i vandet og mere synlige i længere tid i krydstogtsæsonen.

Set fra Amagers østkyst kommer terminalområdet til at ligge skjult bag Prøvestenen / Amagerværket, og visualisering af udsigten fra dette standpunkt er derfor ikke vist.

Vurdering

Samlet set vil krydstogtterminalen med store skibe liggende få en mere markant og fremtrædende position i havnefronten end i dag og visuelt påvirke store områder. Byen kan siges at blive fremhævet af et nyt markant maritimt element i landskabet. Selve opfyldningen har ikke væsentlige konsekvenser for de visuelle forhold, så længe der ikke bygges og beplantes. Visualiseringen viser ikke evt. fremtidig bebyggelse i Ydre Nordhavn.

Overvågningsprogram

De væsentligste miljømæssige konsekvenser af krydstogtterminalen vurderes at være knyttet til den trafikale belastning, eventuelle støjmæssige gener og den visuelle påvirkning af kystlandskabet. Overvågningen koncentrerer sig derfor om disse forhold, som er nærmere behandlet i Københavns Kommunes og Kystdirektoratets VVM-redegørelse og miljøvurdering. Overvågningsopgaven ligger inden for Københavns Kommunes ansvarsområde.

1. Københavns Kommune følger løbende udviklingen i trafik gennem årlige trafiktællinger de større veje i Nordhavn og på Østerbro. Tællingerne omfatter dog ikke trafikken til og fra krydstogtterminalen særskilt.
2. Københavns Kommune vil gennemføre støjmålinger efter terminalen er i fuld funktion, hvis der modtages klager.
3. Københavns Kommune vurderer, at terminalen kun vil give anledning til visuelle konsekvenser længeres væk fra byen, og at konsekvensen vil være acceptabel, hvorfor der ikke er grund til at overvåge dette specielt.

Materialeoversigt

1. Udvidelse af Nordhavn og ny krydstogtterminal, Forslag til kommuneplantillæg med VVM-redegørelse og miljøvurdering (Københavns Kommune og Kystdirektoratet)
2. Udvidelse af Nordhavn og ny krydstogtterminal, Forslag til lokalplan med kommuneplantillæg (Københavns Kommune)
3. Udvidelse af Københavns Nordhavn og ny krydstogtterminal, VVM-redegørelse og miljøvurdering (Københavns Kommune og Kystdirektoratet)
4. Fingerplan 2007, Landsplandirektiv for hovedstadsområdet planlægning (Skov- og Naturstyrelsen)

Dette planforslag er i offentlig høring fra 20. maj til 20. august 2009

Københavns Kommune ønsker at flytte de nuværende anløb af krydstogtskibe i Indre Nordhavn og i stedet at etablere en ny krydstogtterminal ved Kronløbet i Ydre Nordhavn. Den nye terminal er en bymæssig anvendelse, som medfører udlæg af ny byzone på et opfyldt vandareal. Dette kræver et landsplandirektiv, som supplerer det gældende landsplandirektiv, Fingerplan 2007.

Landsplandirektivet for den nye krydstogtterminal vil herefter udgøre den overordnede ramme for kommunens kommune- og lokalplanlægning for terminalen.

Forlaget til landsplandirektiv om krydstogtterminal består af 4 dele:

Forslag til redegørelse
Forslag til regler
Bemærkninger til regler
Miljøvurdering

Der henvises desuden til Københavns Kommunes forslag til kommuneplantillæg og lokalplan med tilhørende VVM-redegørelse og miljøvurdering.

I høringsperioden kan du komme med kommentarer og forslag til planen.

Kommentarer kan sendes som email til blst@blst.dk eller som brev til:

Miljøministeriet
By- og Landskabsstyrelsen
Byer
Haraldsgade 53
2100 København Ø

Forslaget til landsplandirektiv kan ses på By- og Landskabsstyrelsens hjemmeside: www.blst.dk

Miljøministeriet
By- og Landskabsstyrelsen
Haraldsgade 53
2100 København Ø

Telefon 72 54 47 00
blst@blst.dk
www.blst.dk