

Miljørapport for udflytning af containerterminal til Ydre Nordhavn, Københavns Havn

Oktober 2011

Udgivelsesdato : 19. oktober 2011
Projekt : 23.0140.07
Version : 1e

Udarbejdet : Gunnild Vølund
Kontrolleret : Annette Lützen Møller / Stine Gro Jensen
Godkendt : Niels Lykkeberg

INDHOLDSFORTEGNELSE	SIDE
1 IKKE-TEKNISK RESUME	3
2 INDLEDNING	5
2.1 Forholdet til anden planlægning	6
3 BESKRIVELSE AF DET PLANLAGTE PROJEKT.....	8
4 ALTERNATIVER	10
4.1 0-alternativet	10
4.2 Alternativer.....	10
5 EKSISTERENDE MILJØFORHOLD OG VÆSENTLIGE MILJØPÅVIRKNINGER	11
5.1 Flora og fauna	12
5.2 Luftkvalitet	12
5.3 Trafik på land	13
5.4 Sejladsrisiko.....	13
5.5 Støj og vibrationer.....	14
5.6 Landskab	16
5.7 Havmiljø.....	18
6 EKSISTERENDE MILJØPROBLEMER.....	19
7 MILJØBESKYTTELSESMÅL.....	20
8 KUMULATIVE EFFEKTER.....	21
9 AFVÆRGEFORANSTALTNINGER	22
10 OVERVÅGNINGSPROGRAM	23
11 REFERENCER	24
BILAG 1: OVERSIGTSKORT.....	25
BILAG 3: VISUALISERINGER	28
BILAG 4: HVIDBOG, MILJØRAPPORT.....	29
BILAG 5: SAMMENFATTENDE REDEGØRELSE.....	30

1 IKKE-TEKNISK RESUME

Lov nr. 632 af 14. juni 2011 "Lov om ændring af lov om Metroselskabet I/S og Arealudviklingsselskabet I/S med flere love (Flytning af containerterminal i Københavns Havn)" skal blandt andet muliggøre udflytning af den nuværende containerterminal fra Københavns Indre Nordhavn til Ydre Nordhavn. Loven skal sikre, at der fortsat kan drives containerterminal i København med gode adgangsmuligheder til det storkøbenhavnske opland i forbindelse med den forestående byudvikling i Indre Nordhavn.

Transportministeriet har bedt By & Havn forestå en miljøvurdering af udflytningen af containerterminalen i henhold lovbekendtgørelse nr. 936 af 24. september 2009 om miljøvurdering af planer og programmer.

Det planlagte område for ny containerterminal omfatter et areal på ca. 50 ha. beliggende i den nordøstlige del af et 100 ha stort område, som tilvejebringes ved opfyldning af søterritorium, i Ydre Nordhavn. Containerterminalen afgrænses søværts af i alt ca. 1200 m kaj.

Mod syd støder containerterminalen op til ny krydstogtterminal og kombineret kaj samt et område, som i loven er angivet som område "II" (se bilag 1), og som anvendes til fornødne adgangsveje til og fra containerterminalen med tilhørende bygninger og anlæg samt eventuelt til service - og vedligeholdelsesfaciliteter, opmarchbaner mv. til brug for havnedriften. Vest for containerterminalen er et område, som i loven er angivet som "III" (se også bilag 1). Som det fremgår af loven og bemærkningerne til lovforslaget anvendes arealet til rekreative formål. Området kan ikke anvendes til andre formål. Med et rekreativt område forstås, at området henlægges som et ubebygget areal, som langs kysten kan anvendes til rekreative faciliteter med maritimt formål. Anvendelsen skal desuden være forenelig med havnedriften i naboområderne. Det forudsættes i bemærkningerne til lovforslaget, at By & Havn sikrer, at arealet beplanteres således, at det fremtræder grønt og indbydende, og at der sker beplantning af træer især på den vestlige side af containerterminalen senest samtidig med ibrugtagning af containerterminalen. Disse træer vil i stort omfang ad åre kunne skærme af for udsigten fra land til containerterminalen.

Containerterminalen skal anvendes til Ro-Ro-aktiviteter samt håndtering af konventionel stykgods, biler og containere. Der forventes 20-30 skibsanløb pr. uge herunder anløb af krydstogtskibe ved ledig kapacitet. Containerterminalen vil være i drift døgnet og året rundt.

Miljøpåvirkningerne fra udflytningen af containerterminalen er vurderet for anlægs- og driftsfase for en række miljøforhold på baggrund af eksisterende data samt visualiseringer udført i vinteren 2011. De væsentligste miljømæssige konsekvenser af udflytningen af containerterminalen vurderes at være den visuelle påvirkning på landskabet, de kumulative effekter på trafikområdet, som kan følge af samspillet mellem en række større projekter i Nordhavns-området, samt ændret sejladsrisiko.

Der er foretaget nat- og dagvisualiseringer af den udflyttede containerterminal fra seks standpunkter på kysten nord og syd for terminalen. På baggrund heraf vurderes det, at udflytningen vil medføre en visuel påvirkning på de landskabelige forhold på kysten. Det er forudsat, at der er hav imellem kysten og udflytningen, således at der er frit udsyn til det kommende område "III" set fra kysten (se også bilag 1). Påvirkningen varierer i forhold til, hvorfra man betragter terminalen. Påvirkningen er mindst set fra syd – f.eks. set fra Langelinie i Københavns Inderhavn, - mens påvirkningen er størst set fra nord dvs. Hellerup samt især Charlottenlund og Skovshoved.

Det konkluderes i miljørapporten, at landtransport til den udflyttede terminalområde vil følge de hidtil anvendte veje, men med en ekstra kørestrækning placeret langt fra boliger og andre støjfølsomme områder. Da der dertil kommer en forventeligt forøget personbiltrafik som følge af byudviklingen i Indre Nordhavn, samt evt. trafikændringer som følge af den planlagte Nordhavnsvej, bør den samlede forventede trafikbelastning derfor vurderes med hensyn til fremkommelighed og trafiksikkerhed samt støj- og luftemissioner relateret til trafikken.

Udflytningen af terminalen medfører ændringer i anløb og manøvrer samt formentlig en øget skibstrafik. Dermed vurderes udflytningen at ændre sejladsrisikoen i området. Når der foreligger en konkret projektbeskrivelse skal der derfor i henhold til myndighedernes krav foretages en vurdering af behovet for koordinering af sejlads, ændring af sejlruiter mv. for at sikre skibstrafikken.

Der forventes ikke påvirkninger på flora og fauna i området ligesom grænseværdier for støj og luftkvalitetskrav forventes overholdt i anlægs- og driftsfase. Det bemærkes i øvrigt, at der efter udflytningen vil være en forøget afstand til nærmeste boliger, idet der ikke planlægges bebyggelse i Ydre Nordhavn.

Ifølge bemærkningerne til lovforslaget skal der udarbejdes en VVM-redegørelse for udflytningen af containerterminalen i henhold til de almindelige regler herom, når der foreligger en konkret projektbeskrivelse. VVM-redegørelsen vil på detaljeret niveau indeholde miljøvurderinger for det konkrete projekt.

2 INDLEDNING

Lov nr. 632 af 14. juni 2011 "Lov om ændring af lov om Metroselskabet I/S og Arealudviklingsselskabet I/S med flere love (Flytning af containerterminal i Københavns Havn)" følger op på en principaftale om byudvikling i Københavns Nordhavn, som regeringen og Københavns Kommune indgik i december 2005.

Loven skal muliggøre en opfyldning af et 100 ha stort areal i Københavns Ydre Nordhavn samt en udflytning af den nuværende containerterminal fra Københavns Indre Nordhavn til opfyldningen i Ydre Nordhavn. Ligeledes muliggør loven etablering af et rekreativt område på den vestlige del af opfyldningen, som vil kunne anvendes til rekreative faciliteter med et maritimt formål. Det rekreative område skal desuden tjene til at gøre den kommende containerterminal mindre synlig fra kysten.

Et oversigtskort er vist i bilag 1.

Loven skal sikre, at der fortsat kan drives containerterminal i København med gode adgangsmuligheder til det storkøbenhavnske opland i forbindelse med den forestående byudvikling i Indre Nordhavn.

Der skal udarbejdes en miljøvurdering for flytningen af containerterminalen i henhold til lovekendtgørelse nr. 936 af 24. september 2009 om miljøvurdering af planer og programmer.

Transportministeriet har bedt By & Havn forestå miljøvurderingen af udflytning af containerterminalen.

Den allerede udarbejdede VVM-redegørelse for den påtænkte opfyldning i Ydre Nordhavn (VVM-redegørelse for Udvidelse af Københavns Nordhavn og ny krydstogtterminal, Ref. 1) suppleres således med en særskilt miljøvurdering af den forudsatte flytning af containerterminalen.

Forud for udarbejdelsen af nærværende miljørapport har By & Havn hørt relevante myndigheder og interesseorganisationer for at afgrænse, hvilke miljøforhold der skal indgå i miljørapporten, og hvilket detaljeringniveau miljøvurderingerne skal have - en såkaldt scoping. En liste over hørte parter fremgår af bilag 2.

Høringen er foretaget i perioden 24. januar 2011 til 22. februar 2011. By & Havn har udfærdiget et notat med beskrivelse af de indkomne høringssvars indhold samt vurdering af, hvorvidt disse giver anledning til justeringer af det i scopingens foreslåede indhold og detaljeringniveau i miljørapporten. Notatet fremgår af bilag 2.

Høringssvarene har givet anledning til, at der i miljørapporten er indføjet vurderinger af påvirkning på havmiljøet samt en vurdering af de kumulative effekter.

Da loven fastlægger de overordnede rammebetingelser for den fremtidige udflytning af containerterminalen, er miljørapportens detaljeringniveau afpasset herefter. Miljørapporten er således udfærdiget på grundlag af eksisterende data herunder for trafik og støj.

Efterfølgende har miljørapporten været i høring hos de myndigheder og interesseorganisationer, som blev hørt ifm. scoping (se bilag 2). Høringen er foretaget i perioden 17. marts 2011 til 12. maj 2011. Der blev indrykket en annonce i en række landsdækkende dagblade og lokalaviser med orientering om rapporten og med oplysninger om, at rapporten kunne findes på Transportministeriets hjemmeside under Publikationer.

By & Havn har udfærdiget et notat med beskrivelse af de indkomne høringssvars indhold samt vurdering af, hvorvidt disse giver anledning til justeringer af indhold og detaljeringsniveau i miljørapporten. Notatet fremgår af bilag 4.

Høringssvarerne har ikke givet anledning til justeringer af indhold og detaljeringsniveau i miljørapporten.

Med udgangspunkt i miljørapporten er der udarbejdet en sammenfattende redegørelse, som fremgår af bilag 5.

Ifølge bemærkningerne til lovforslaget skal der udarbejdes en VVM-redegørelse for udflytningen af containerterminalen i henhold til de almindelige regler herom, når der foreligger en konkret projektbeskrivelse. VVM-redegørelsen vil på et mere detaljeret niveau vurdere miljøpåvirkningerne på baggrund af den konkrete projektbeskrivelse.

2.1 Forholdet til anden planlægning

Der planlægges en byudvikling med 600.000 etagemeter i Indre Nordhavn jf. tillægsaftale til principaftalen fra 2005 mellem regeringen og Københavns Kommune om etablering af en Cityring m.v.

Det overordnede grundlag for kommune- og lokalplanlægningen af byudviklingen i Indre Nordhavn er tilvejebragt i Fingerplan 2007 – landsplandirektiv for hovedstadsområdet planlægning, hvori det også overvejes at flytte containerterminalen til ny-opfyldte arealer ved Nordhavns nordøstkyst.

Forslag til lokalplan samt kommuneplantillæg for den indre del af Nordhavnen er vedtaget af Borgerrepræsentationen d. 15. juni 2011, og har efterfølgende været sendt i høring. Da støjende virksomheder i byomdannelsesområder skal ophøre senest 8 år efter endelig lokalplan for området er vedtaget, er en flytning af containerterminalen nødvendig.

Det overordnede grundlag for kommune- og lokalplanlægningen af den nye krydstogtterminal er tilvejebragt i "Landsplandirektiv om Krydstogtterminal ved Københavns Nordhavn", som blev vedtaget af miljøministeren den 14. december 2009 og trådte i kraft den 15. januar 2010.

3 BESKRIVELSE AF DET PLANLAGTE PROJEKT

Det planlagte område for ny containerterminal i Ydre Nordhavn omfatter et areal på ca. 50 ha, område I, bilag 1. Arealet, som udgør Ydre Nordhavn, tilvejebringes ved opfyldning af vandareal. Containerterminalen lokaliseres i den nordøstlige del af opfyldningsområdet

Containerterminalen anlægges ved etablering af kajudstyr på indfatninger, kajgader og slutafdækning på arealet. Anlægsarbejdet forventes at foregå over en 2-3 årig periode.

Containerterminalens søværts afgrænsning vil have karakter af en ca. 700 m kaj mod sydøst og en ca. 500 m kaj mod nordøst (se Figur 1).

Mod syd støder containerterminalen op til i alt 1100 m ny krydstogtterminal, hvoraf 300 m er kombineret kaj, samt et område, som i loven er angivet som område "II" (se bilag 1), og som anvendes til fornødne adgangsveje til og fra containerterminalen med tilhørende bygninger og anlæg samt eventuelt til service - og vedligeholdelsesfaciliteter, opmarchbaner mv. til brug for havnedriften. Krydstogtterminal og kombineret kaj er godkendt i forbindelse med Landsplandirektiv om krydstogtterminal ved Københavns Nordhavn (Ref. 2).

Vest for containerterminalen er et område, som i loven er angivet som "III" (se også bilag 1). Som det fremgår af loven og bemærkningerne til lovforslaget anvendes arealet til rekreative formål. Området kan ikke anvendes til andre formål. Med et rekreativt område forstås, at området henlægges som et ubebygget areal, som langs kysten kan anvendes til rekreative faciliteter med maritimt formål. Anvendelsen skal desuden være forenelig med havnedriften i naboområderne. Det forudsættes i bemærkningerne til lovforslaget, at By & Havn sikrer, at arealet beplantes således, at det fremtræder grønt og indbydende, og at der sker beplantning af træer især på den vestlige side af containerterminalen senest samtidig med ibrugtagning af containerterminalen. Disse træer vil i stort omfang ad åre kunne skærme af for udsigten fra land til containerterminalen.

Containerterminalen anlægges i kote ca. +3 m. Der etableres ramper på kajernes østlige og nordlige hjørner, se Figur 1.

Der etableres bygninger, som er nødvendige for containerterminalens drift, i op til 25 m's højde (dvs. kote +28 m), ligesom der vil blive etableret bygninger for relaterede virksomheder samt evt. pakhuse. Bygningerne påtænkes primært placeret i områdets syd- og sydvestlige hjørne nær adgangsvejen til terminalen (se Figur 1).

Containerterminalens kajer og terminalområdet skal anvendes til Ro-Ro-aktiviteter samt håndtering af konventionel stykgods, biler og containere. Den forventede skibstrafik er 20-30 anløb pr. uge. Ved ledig kapacitet er der mulighed for anløb af passagerskibe herunder krydstogtskibe.

Der opstilles containere i op til 21 m højde på området, ligesom der placeres fire containerkraner i op til 120 m's højde ved kajgaderne.

Containerterminalen vil være i drift døgnet og året rundt. Terminalområdet vil være afspærret med hegn, og der vil ikke være offentlig adgang til området.



Figur 1 Mulig indretning af containerterminalen

4 ALTERNATIVER

4.1 0-alternativet

0-alternativet er den sandsynlige udvikling, hvis udflytningen af containerterminalen ikke gennemføres.

Containerterminalen er i dag lokaliseret omkring Orientbassinet. Udflytningen af terminalen til Ydre Nordhavn er en forudsætning for, at byudviklingen i Indre Nordhavn kan gennemføres. Hvis udflytningen ikke gennemføres, vil det således have den konsekvens, at byudviklingen ikke kan realiseres som planlagt.

Ligeledes vil en bibeholdelse af den nuværende placering af containerterminalen medføre begrænsede udviklingsmuligheder for havnedriften. På sigt kan dette medføre, at der ikke længere kan drives containerterminal i København og dermed tab af arbejdspladser samt forøget godstransport med lastbil til hovedstadsområdet. Udflytning af containerterminalen er således en nødvendig forudsætning for at skabe en attraktiv bydel i Indre Nordhavn, ligesom udflytningen har afgørende betydning for containerterminalens fremtidige udviklingsmuligheder. Endelig har den nuværende bynære placering af containerterminalen den konsekvens, at emissioner af støj og luftforurenende stoffer sker i relativ nærhed til boligområder.

4.2 Alternativer

Københavns Kommune, By & Havn og Transportministeriet gennemførte i 2009 en screening af placeringsmulighederne for containerterminalen. I alt 12 forskellige placeringer i og uden for København blev belyst. Analysen viste, at der i Ydre Nordhavn er gode adgangsforhold (sejlrender) for skibe samtidig med, at der undgås lange lastbiltransporter over Sjælland til og fra f.eks. Kalundborg eller Køge, såfremt containerterminalen skulle placeres dér. Alt taler derfor for, at der stadig opretholdes en containerterminal i København.

5 EKSISTERENDE MILJØFORHOLD OG VÆSENTLIGE MILJØPÅVIRKNINGER

I henhold til lovbekendtgørelse nr. 936 af 24. september 2009 om miljøvurdering af planer og programmer, bilag 1, pkt. f) i bek. 936/2009 skal udflytningen af containerterminalens sandsynlige væsentlige indvirkning på følgende forhold vurderes:

Biologisk mangfoldighed, befolkning, menneskers sundhed, fauna, flora, jordbund, vand, luft, klimatiske faktorer, materielle goder, landskab, kulturarv (herunder kirker og deres omgivelser) samt arkitektonisk og arkæologisk arv. Ligeledes skal det indbyrdes forhold mellem disse faktorer vurderes.

I scopingens forud for udarbejdelsen af nærværende miljørapport er det blevet identificeret, at det er relevant at beskrive lovens sandsynlige væsentlige indvirkning for så vidt angår udflytning af containerterminalen til Ydre Nordhavn på følgende faktorer:

- Flora og fauna herunder om det vil medføre en negativ påvirkning på arten grønbroget tudse, som er beskyttet af habitatdirektivets bilag IV samt på sjældne sommerfuglearter.
- Luftkvalitet herunder en kvalitativ vurdering af, om flytning af emissioner til ny terminallokalitet samt eventuelle stigninger i forøget land- og vandtransport vil medføre overskridelser af luftkvalitetskrav.
- Trafik på land herunder vurdering af forøgelse af trafik som følge af ny terminallokalitet.
- Sejladsrisiko herunder vurdering af, om sejladsrisikoen i området vil ændres som følge af udflytningen af terminalen.
- Støj herunder vurdering af flytning og forøgelse af støj-emissioner til ny terminallokalitet vurderes i forhold til Miljøstyrelsens vejledende støjgrænser for boliger.
- Landskab herunder visualiseringer af projektet fra relevante fotostandpunkter
- Havmiljø - påvirkning af havmiljøet fra skibstrafik til/fra den udflyttede containerterminal vurderes.
- Kumulative effekter

Vurdering af projektets påvirkning på ovennævnte faktorer er sket på grundlag af eksisterende data med undtagelse af vurderingen af påvirkningen af de landskabelige forhold, som er sket på baggrund af visualiseringer udført primo 2011 (vedlagt som bilag 3). Det er forudsat, at der er hav imellem kysten og udflytningen, således at der er frit udsyn til det kommende område "III" set fra kysten.

Det bemærkes i øvrigt, at containerterminalen og det rekreative område etableres på et nyt opfyldningsområde, dvs. indvundet landareal. Anlæg og drift af dette projekt er – som ovenfor nævnt - VVM-vurderet i VVM-redegørelse for udvidelse af Københavns Nordhavn og ny krydstogtterminal (Ref. 1), og Københavns Kommune har på baggrund heraf givet en VVM-tilladelse. Der henvises til VVM-redegørelsen for så vidt angår selve opfyldningens påvirkning på det marine miljø, kystdynamiske forhold, marinarkæologi, sejladsrisiko mv.

5.1 Flora og fauna

Idet projektet etableres på en nyopfyldning er der ingen eksisterende biologiske interesser i selve projektområdet. På et eksisterende landområde i Københavns Nordhavn vest for projektområdet er der en bestand af grønbroget tudse, som er beskyttet af habitatdirektivets bilag IV. Derudover er der registreret to sjældne natsommerfuglearter i området.

Påvirkninger i anlægs- og driftsfase

I forbindelse med projektet "udvidelse af Københavns Nordhavn og krydstogtterminal" etableres paddehegn rundt om tudsernes yngle- og rasteområde, ligesom der etableres alternative overvintringssteder for at undgå påvirkning (Ref. 1). Der vil derfor hverken i forbindelse med anlægs- eller driftsfase være en påvirkning på bestanden af grønbroget tudse som følge af udflytningen af containerterminalen.

Udflytningen af containerterminalen vurderes ikke at påvirke de registrerede natsommerfuglearter, se også Ref. 1.

5.2 Luftkvalitet

Flytning af emissioner til ny terminallokalitet samt stigning i emissioner grundet forøget land- og vandtransport vurderes i forhold til luftkvalitetskrav på baggrund af eksisterende oplysninger.

Påvirkning i anlægsfasen

Anlægsarbejderne vurderes at give anledning til en meget begrænset forøget påvirkning af omgivelserne med luftforurenende stoffer. Da området i forvejen ikke er kraftigt belastet af luftforurening vurderes den lille merbelastning ikke at udgøre et problem.

Påvirkning i driftsfasen

Udflytningen af containerterminalen vil skabe bedre rammer for havnedriften og dermed øget havneaktivitet. Dette kan medføre øget lastbil- og skibstrafik til/fra containerterminalen og en begrænset forøgelse i udledningen af CO₂ og luftforurenende stoffer i forhold til den nuværende situation. Imidlertid betyder udflytningen af containerterminalen, at afstanden til nærmeste boliger øges, idet der ikke planlægges bebyggelse i Ydre Nordhavn. Idet området ikke i forvejen er belastet med luftforurening, forventes den ekstra påvirkning af omgivelserne med luftforurenende stoffer således at overholde nuværende luftkvalitetskrav.

Den nye containerterminal påregnes forberedt for landstrøm, så skibene med tiden kan forsynes med el fra land. Dette vil på sigt reducere eller helt eliminere skibenes emissioner ved kaj.

5.3 Trafik på land

Trafikundersøgelser udført i forbindelse med Ref. 1 og Ref. 5 viser, at trafikken i 2007 til containerterminalen udgør 350 transporter dagligt hver vej, og at containertrafikken til og fra containerterminalen udgør 30 % af den samlede lastbiltrafik til havnen. Der regnes med en generel årlig trafiktilvækst på op til 8 %, hvilket svarer til op til 450 transporter dagligt hver vej i 2011.

Påvirkning i anlægsfasen

Trafik til og fra projektområdet i anlægsfasen vil hovedsageligt foregå på land, kun en mindre del af anlægsarbejdet ville skulle udføres fra vandsiden med pram. Trafik til lands vil i anlægsfasen udgøre en mindre del af den samlede trafik i området og dermed kun en uvæsentlig påvirkning.

Påvirkning i driftsfasen

Ved etablering af en ny containerterminal og dermed udflytning af den eksisterende terminal lokaliseret i Københavns Indre Nordhavn sydvest for projektområdet vil de trafikale konsekvenser vedrøre trafik til og fra containerterminalen.

Selve udflytningen af containerterminalen til Ydre Nordhavn forventes ikke at medføre en øget trafikmængde i forhold til terminalens nuværende placering i Indre Nordhavn. Den fremtidige forventede trafik er således en årlig fremskrivning af den nuværende trafik på op til 8 %. Det kan dog forventes, at de bedre rammer for havnedriften, der skabes ved en udflytning af terminalen, vil skabe en øget havneaktivitet og dermed en generel vækst i lastbiltrafikken til og fra havnen.

Landtransport til terminalen vil følge de hidtil anvendte veje herunder gennem Indre Nordhavn, men med en ekstra kørestrækning placeret langt fra boliger og andre støjfølsomme områder.

Set i et regionalt perspektiv vil en forøget godstransport via skib give en reduceret trafikbelastning på vejene.

Der henvises til kapitel 8 for en vurdering af de kumulative effekter for så vidt angår trafikudviklingen i området.

5.4 Sejladsrisiko

Påvirkninger i anlægsfasen

Selve flytningen af containerterminalen fra Indre til Ydre Nordhavn afstedkommer formodentlig ikke sejlads af betydning, hvorfor sejladsrisikoen ikke vil forøges i anlægsfasen.

Når der foreligger en konkret projektbeskrivelse, vil det blive vurderet nærmere, om der er behov for oprettelse af arbejdsområder og anden sikring af arbejdsstrafikken til søs.

Påvirkninger i driftsfasen

Udflytningen af containerterminalen medfører, at anløb og manøvrer til terminalen flytter fra syd til nord for krydstogtterminalen. Da udflytningen af containerterminalen samtidig formentlig vil medføre en øget skibstrafik, vurderes udflytningen at ændre sejladsrisikoen i området.

Når der foreligger en konkret projektbeskrivelse, vil der i henhold til myndighedernes krav derfor blive foretaget en vurdering af nødvendigheden af at koordinere sejladsen i området, ændre eksisterende sejlruter mv. med henblik på at sikre skibstrafikken.

5.5 Støj og vibrationer

Påvirkninger i anlægsfasen

Det største støjbidrag i anlægsfasen forventes at komme fra ramning af betonpæle i forbindelse med etablering af kranspor på containerterminalen. Støjbidraget forventes at være på samme niveau eller mindre end støj fra ramning af spunsvægge i forbindelse med etablering af opfyldningsområdet og krydstogtterminalen. Containerterminalen etableres flere år efter etablering af opfyldningsområde og krydstogtterminal.

Beregninger udført i forbindelse med VVM-redegørelse for udvidelse af Københavns Nordhavn og ny krydstogtterminal (Ref. 1) viser, at støjgrænserne vil blive overholdt i forbindelse med etableringen af opfyldningsområdet og krydstogtterminalen. Jf. ovenstående forventes støjgrænserne for boligområder heller ikke overskredet i forbindelse med udflytningen af containerterminalen.

Påvirkninger i driftsfasen

Flytningen af containerterminalen til Ydre Nordhavn vil flytte støjklenderne længere væk fra de nærmeste eksisterende og planlagte boligområder på Østerbro, Indre Nordhavn og Tuborg Havn. Da støjudsendelsen forventes at være uændret efter udflytningen af containerterminalen, vil støjbelastningen af eksisterende boligområder således blive reduceret.

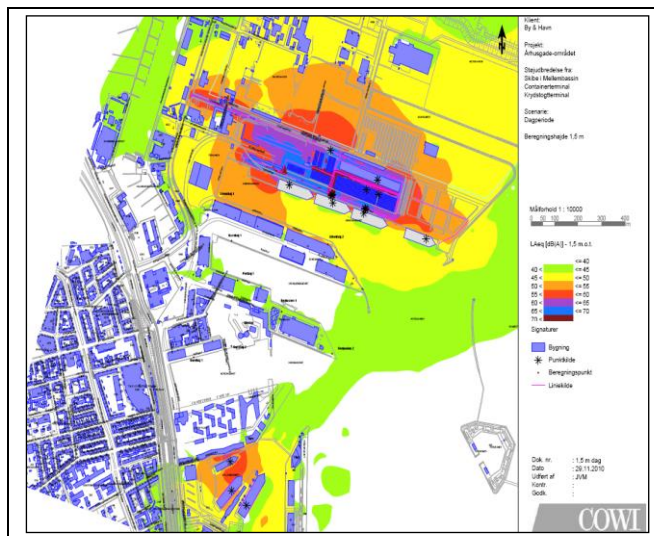
På baggrund af støjeregninger for den nuværende containerterminals placering samt støjeregninger for driften af krydstogtterminalen (Figur 2 og Figur 3) vurderes det, at Miljøstyrelsens vejledende støjgrænser for eksisterende boliger overholdes.

Udflytningen af containerterminalen vil medvirke til, at denne kan udøve sin virksomhed uden, at der samtidig opstår interessekonflikter mellem boligområder og støjende erhvervsvirksomheder på terminalområdet i Ydre Nordhavn.

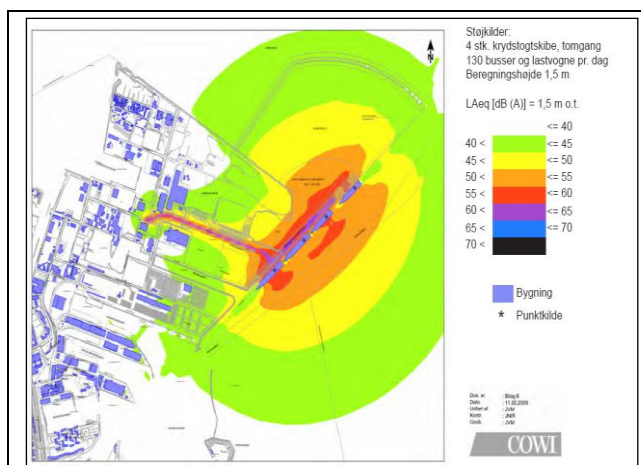
Den nye containerterminal påregnes forberedt for landstrøm, så skibene med tiden kan forsynes med el fra land. Således vil der på sigt ikke være behov for at producere strøm fra skibenes motorer, hvilket vil reducere støjemissionen fra terminalområdet.

Såfremt landtransport til terminalen vil følge de hidtil anvendte veje, men med en ekstra kørestrækning placeret langt fra støjfølsomme områder, vil støjbelastningen fra landtransport som følge af flytning af containerterminalen ikke have betydende indflydelse på støjfølsomme områder.

Når der foreligger en konkret projektbeskrivelse af antallet af adgangsveje, og disses konkrete placering dermed er fastlagt, vil der blive foretaget en vurdering af støjemissioner fra vejtrafik f.eks. i forbindelse med VVM-vurderingen af det konkrete projekt.



Figur 2 Støjjudbredelse fra nuværende containerterminal og færgeterminal i mellembassinet med det udbyggede marmormoleprojekt i dagsperioden. Fra Ref. 3



Figur 3 Støjjudbredelse fra i dagsperioden fra drift af krydstogtterminal. Fra Ref. 1

5.6 Landskab

Der er foretaget nat- og dagvisualiseringer af den udflyttede containerterminal fra seks standpunkter på kysten nord og syd for terminalen, se Ref. 6.

På baggrund af visualiseringerne er den landskabelige påvirkning vurderet, se Ref. 6 og bilag 3. Det er forudsat, at der er hav imellem kysten og udflytningen, således at der er frit udsyn til det kommende område "III" set fra kysten.

Det bemærkes, at de visuelle vurderinger skal ses i lyset af, at der ifm. VVM-redegørelse for udvidelse af Københavns Nordhavn og ny krydstogtterminal (Ref. 1) er udarbejdet en visuel analyse af etableringen af krydstogtterminalen og selve opfyldsområdet.

Den visuelle påvirkning set fra Langelinie

Set fra Langelinie ændres udstrækningen af den nuværende havnefront ikke væsentligt af indretningen af opfyldningen og etableringen af den ny containerterminal.

De nye op til 25 m høje bygninger vil ses tydeligt som et nyt visuelt element i havnen. Den endelige udformning af bygningerne vil have stor indflydelse på det visuelle indtryk, hvilket bør overvejes nøje ifm. den konkrete projektbeskrivelse.

Det dynamiske aspekt knyttet til af containerskibene, som ligger til kaj, vurderes at blive mindre end for krydstogtskibene set fra Langelinie, idet containerskibene vil ligge i større afstand herfra. Endvidere vurderes kraner at ville fylde mindre, sammenlignet med de nuværende forhold, idet afstanden til Langelinie øges i forhold til i dag.

Det natlige udtryk af den udflyttede containerterminal vil ikke ændre sig væsentligt i forhold til det nuværende, da lysmaster delvist skjules af nuværende belysning og anlæg i havnen. Der vil dog være meget stor forskel på, om der ligger skibe til kaj.

Den visuelle påvirkning set fra Tuborg Havn

Set fra Tuborg Havn (nord og syd) er der tale om en ganske væsentlig udvidelse mod øst af den nuværende havnefront. Da bygningsmassen er koncentreret mod sydøst, vil der ikke være tale om en massiv front med bebyggelse. Væsentligste visuelle påvirkning set fra Tuborg Havn vurderes at være indskrænkningen af udsigten over åbent vand mod Middelgrundsfortet.

Loven udlægger et rekreativt område med beplantning med træer på det nye opfyldningsområde mellem containerterminalen og Hellerup. Det er forudsat, at der er hav imellem kysten og udflytningen, således at der er frit udsyn til det kommende område "III" set fra kysten. Beplantningen vil begrænse containerterminalens synlighed set fra land og i nogen grad "bløde op" på det havnetekniske indtryk.

Containerskibene er ikke et væsentligt element set fra Tuborg Havn, da de oftest vil være skjult bag nuværende bygningsstrukturer.

Om natten vil belysningen af containerterminalen ses tydeligt fra Tuborg Havn med mindre lysmasterne afskærmes mod nord.

Den visuelle påvirkning set fra Charlottenlund og Skovshoved

Set fra Charlottenlund og Skovshoved vil havnefrontens udstrækning synes at blive udvidet til cirka det dobbelte. Skibe, kraner og i mindre grad de nye bygninger vil dominere udtrykket set fra Charlottenlund og Skovshoved. Det er forudsat, at der er hav imellem kysten og udflytningen, således at der er frit udsyn til det kommende område "III" set fra kysten. Beplantning på det rekreative område vurderes ikke at bløde væsentligt op på det havnetekniske indtryk set fra denne vinkel. Se Figur 4.

Indtrykket af den nye havnefront vil fremstå sammenhængende på grund af den forholdsvist store afstand fra Charlottenlund og Skovshoved.

Om natten vil containerterminalens belysning vise havnens øgede udstrækning mod øst med mindre belysningen afskærmes kraftigt mod nord.



Figur 4 Eksisterende forhold (øverst) og visualisering af den udflyttede containerterminal (nederst) set fra Skovshoved Havn.

Samlet vurdering af den visuelle påvirkning

På baggrund af de udførte dag- og natvisualiseringer vurderes det, at udflytningen vil medføre en visuel påvirkning på de landskabelige forhold på kysten. Påvirkningen varierer i forhold til, hvorfra man betragter terminalen. Påvirkningen er mindst set fra syd – f.eks. set fra Langelinie i Københavns Inderhavn, - mens påvirkningen er størst set fra nord dvs. Hellerup samt især Charlottenlund og Skovshoved.

Der henvises til kapitel 8 for en vurdering af de kumulative visuelle effekter af udflytningen af containerterminalen til Ydre Nordhavn og etablering af ny krydstogtterminal.

5.7 Havmiljø

Arten og intensiteten af skibstrafik til containerterminalen kendes endnu ikke. I forbindelse med VVM-redegørelsen for det konkrete projekt bør skibstrafikkens evt. påvirkning på områdets havmiljø derfor vurderes.

6 EKSISTERENDE MILJØPROBLEMER

Der er ikke eksisterende miljøproblemer i området, som er relevante for udflytningen af containerterminalen.

Det vurderes ligeledes, at udflytningen af containerterminalen ikke vil berøre omgivende områder af særlig betydning for miljøet herunder det nærmeste Natura 2000-område nr. 142 (Saltholm og omliggende hav).

7 MILJØBESKYTTELSESMÅL

Ifølge Fingerplan 2007, som er landsplandirektiv for hovedstadsområdet planlægning (Ref. 4), bør der i planlægningen sikres centralt beliggende arealer til bl.a. transporterhverv. Ligeledes fremgår det, at gode motorvejsnære lokaliseringsmuligheder til distributions- og transporterhverv skal sikres.

Som følge af etableringen af den nye Nordhavnsvej, som forbinder Nordhavnen med Helsingørmotorvejen, vil udflytningen af containerterminalen ske i overensstemmelse med Fingerplanens mål. Ligeledes vil etableringen af Nordhavnsvejen medføre en aflastning af tætbeboede gader på Østerbro for tung trafik til/fra containerterminalen.

8 KUMULATIVE EFFEKTER

Trafikken til og fra Nordhavnsområdet forventes at ændre sig over den kommende år-række.

Lovens realisering for så vidt angår udflytningen af containerterminalen til Ydre Nordhavn kan medføre en forøget trafikbelastning i området, da havneaktiviteten forventes forøget grundet de bedre rammer for havnedriften, der skabes med loven. Dertil kommer en forventeligt forøget personbiltrafik som følge af byudviklingen i Indre Nordhavn, samt evt. trafikændringer som følge af den planlagte Nordhavnsvej.

Den samlede forventede trafikbelastning bør derfor vurderes med hensyn til støj- og luftemissioner relateret til trafikken. Derudover bør udviklingen i trafikforholdene følges nøje med hensyn til fremkommelighed og trafiksikkerhed, se også afsnit 5.3 og kapitel 10.

Udflytningen af containerskibstrafikken til nord for krydstogtterminalen vil medføre et ændret skibstrafikmønster, som skal vurderes i sammenhæng med den øvrige skibstrafik i området, se også afsnit 5.4.

De kumulative visuelle effekter af udflytning af containerterminalen og etablering af ny krydstogtterminal vurderes at variere i forhold til, hvorfra man betragter terminalen.

Set fra Langelinie vil det dynamiske indtryk afhænge af, hvilke container- og krydstogtskibe, der ligger til kaj. Det dynamiske aspekt er dog i mindre grad knyttet til containerskibe end til krydstogtskibe.

Set fra Tuborg Havn er container- og krydstogtskibe ikke et væsentligt visuelt element, idet skibene oftest vil være skjult bag eksisterende bygningsstrukturer.

Set fra Charlottenlund og Skovshoved vil krydstogtskibe, der ligger til kaj, ofte ses tydeligt belyste i "mellemlummet" mellem havnens nuværende – bebyggede - udstrækning og den udflyttede containerterminal.

9 AFVÆRGEFORANSTALTNINGER

Den udflyttede containerterminal påregnes forberedt for landstrøm, så skibene med tiden kan forsynes med el fra land. Således vil der på sigt ikke være behov for at producere strøm fra skibenes motorer, hvilket vil reducere eller helt eliminere skibenes luft- og støjemissioner ved kaj.

Når der foreligger et konkret projekt, vil det blive vurderet nærmere, om der er behov for oprettelse af arbejdsområder og anden sikring af arbejds trafikken til søs i anlægsperioden. Ligeledes vil der i henhold til myndighedernes krav blive foretaget en vurdering af behovet for at koordinere sejlads i området, ændre sejlruiter mv. med henblik på at sikre skibstrafikken i terminalens driftsfase.

Containerterminalen vil påvirke udsigten fra land til Øresund og havnefrontens profil set især fra nord. Loven udlægger et rekreativt område med beplantning med træer langs det opfyldte område nordvest for containerterminalen mod Hellerup. Beplantningen vil begrænse containerterminalens synlighed set fra land.

10 OVERVÅGNINGSPROGRAM

Overvågningen af evt. miljøpåvirkninger afledt af udflytningen af containerterminalen sker gennem en række lovgivninger, som særskilt regulerer de pågældende aktiviteter. Der er således en række miljøforhold såsom støj, luftkvalitet og afledning af spildevand, som løbende vil blive overvåget, som følge af myndighedernes tilsynsforpligtelser og løbende overvågning af miljøtilstanden.

Derudover vil By & Havn følge udviklingen i trafikforholdene nøje med hensyn til fremkommelighed og trafiksikkerhed.

11 REFERENCER

Ref. 1 Udvidelse af Københavns Nordhavn og ny krydstogtterminal. VVM-redegørelse og miljøvurdering. Udarbejdet af By & Havn I/S, Grontmij | Carl Bro, Københavns Kommune og Kystdirektoratet, maj 2009.

Ref. 2 Forslag til Landsplandirektiv om krydstogtterminal ved Københavns Nordhavn. Miljøministeriet, By- og Landskabsstyrelsen, maj 2009.

Ref. 3 Aarhusgade støjkort. Udarbejdet af COWI, november 2010.

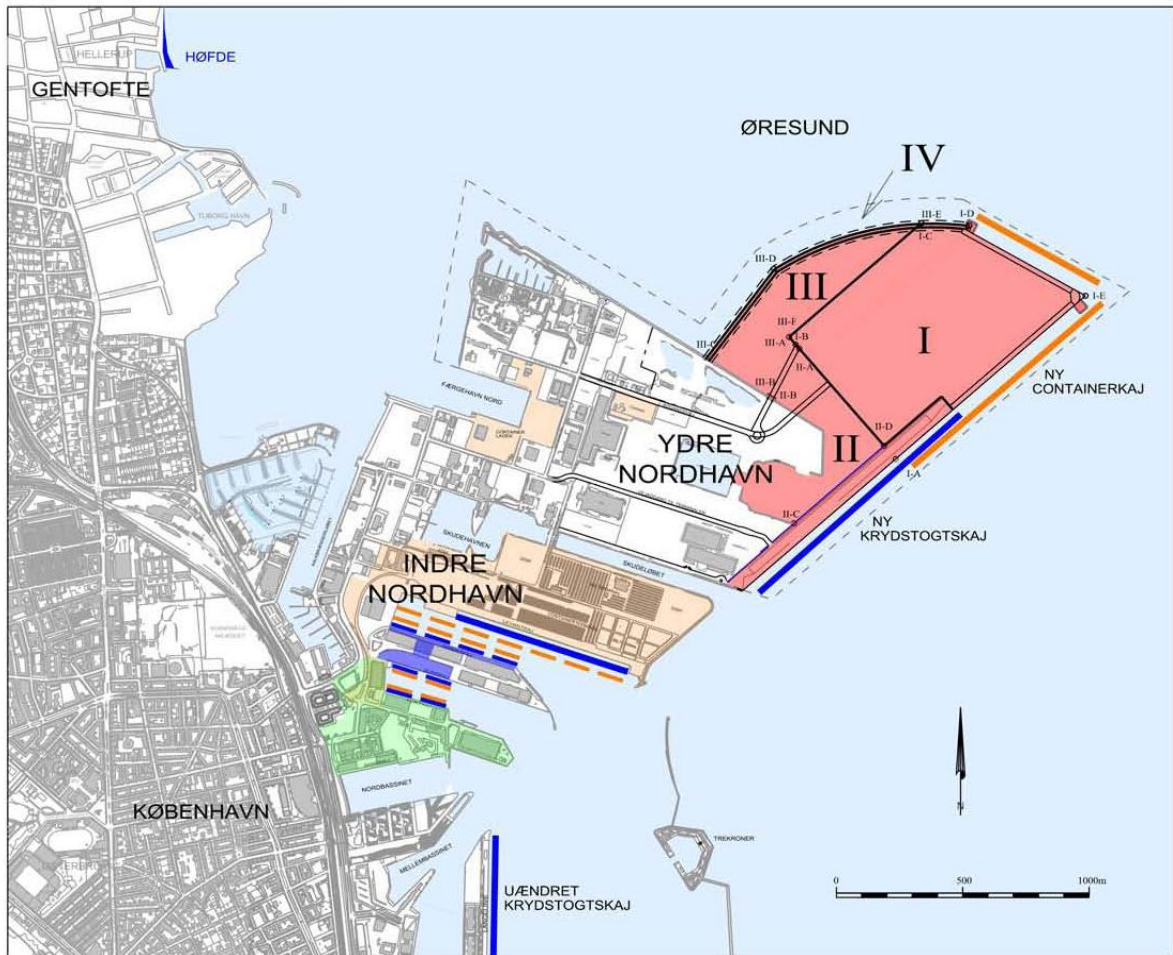
Ref. 4 Fingerplan 2007 – Landsplandirektiv for hovedstadsområdets planlægning
Udgivet af Miljøministeriet, 2007

Ref. 5 Tællinger i Københavns Havn. Udarbejdet af COWI for Københavns Havn, 2007.

Ref. 6 Indretning af udvidelse af Københavns Nordhavn ved opfyldning på søterritoriet. Visualiseringer. Udarbejdet af Hasløv og Kjærsgaard for By & Havn. Februar 2011

BILAG 1: OVERSIGTSKORT

OVERORDNET SKITSE FOR UDVIKLINGSPERSPEKTIVER I KØBENHAVNS YDRE NORDHAVN ⁽¹⁾



	NORDHAVNSUDVIDELEN		NUVÆRENDE KRYDSTOGSTERMINAL
	ÅRHUSGADE-KVARTERET		NUVÆRENDE CONTAINER- OG STYKGODSTERMINAL MED TILKNYTTETE FUNKTIONER
	NY ELLER UÆNDRET KRYDSTOGTSKAJ		NY CONTAINER-, BIL- OG STYKGODSKAJ
	KRYDSTOGTSKAJ NEDLÆGGES		CONTAINER-, BIL- OG STYKGODSKAJ NEDLÆGGES
I	OMRÅDEANVENDELSE: CONTAINERTERMINAL	I-A	KOORDINATSAT PUNKT
II	OMRÅDEANVENDELSE: SERVICE- OG VEDLIGEHOLDELSSEFACILITETER MV. I FORBINDELSE MED HAVNEDRIFT		
III	OMRÅDEANVENDELSE: REKREATIVT OMRÅDE		
IV	OMRÅDEANVENDELSE: KAN IKKE OPFYLDES		

NOTE:

(1) LOVFORSLAGET REGULERER UDELUKKENDE FORHOLD I YDRE NORDHAVN

BILAG 2: HVIDBOG, SCOPING AF MILJØRAPPORT INKL. HØRINGSLISTE

BILAG 3: VISUALISERINGER

BILAG 4: HVIDBOG, MILJØRAPPORT

BILAG 5: SAMMENFATTENDE REDEGØRELSE