

## Teknisk notat

### Nordhavnsudvidelsen Hvidbog, miljørapport for udflytning af containerterminal til Ydre Nordhavn, Københavns Havn

19. oktober 2011  
Projekt: 23.0140.07

---

Udarbejdet : Stine Gro Jensen

Kontrolleret : Gunnild Vølund

---

#### 1 INDLEDNING

Lov nr. 632 af 14. juni 2011 "Lov om ændring af lov om Metroselskabet I/S og Arealudviklingselskabet I/S med flere love (Flytning af containerterminal i Københavns Havn)" (herefter "loven")

muliggør realiseringen af 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 gør loven det muligt at etablere et rekreativt område på den vestlige del af opfyldningen. Det rekreative område vil kunne anvendes til rekreative faciliteter med et maritimt formål og skal desuden tjene til at gøre den kommende containerterminal mindre synlig fra kysten.

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.

De miljømæssige konsekvenser ved opfyldningen i Ydre Nordhavn er nærmere beskrevet i VVM-redegørelsen og miljøvurderingen "Udvidelse af Københavns Nordhavn og ny krydstogtterminal" (Ref. 1).

Af bemærkningerne til lovforslaget fremgår det, at lovforslaget ledsages af en strategisk miljøvurdering (SMV) for flytningen af containerterminalen. Den allerede udarbejdede VVM-redegørelse for den påtænkte opfyldning i Nordhavn suppleres således med en SMV for den forudsatte flytning af containerterminalen fra Indre Nordhavn til område "I".

På den baggrund er der foretaget en miljøvurdering jfr. reglerne i lov nr. 936 af 24. september 2009 om miljøvurdering af planer og programmer. Den udarbejdede "Miljørapport for udflytning af containerterminal til Ydre Nordhavn, Københavns Havn" blev sendt i høring i perioden 17. marts 2011 til 12. maj 2011. Der blev indrykket en annonce i en række dagblade og lokalaviser med orientering om rapporten og med oplysninger om, at rapporten kunne findes på Transportministeriets hjemmeside under Publikationer.

Der indkom 14 høringssvar inden høringsfristens udløb. Høringssvarenes indhold resumeres nedenfor for så vidt angår bemærkninger til miljørapporten og de foretagne miljøvurderinger. Det vurderes ligeledes, om bemærkningerne giver anledning til justeringer af indhold og detaljeringsniveau i miljørapporten.

## **2 BESKRIVELSE OG VURDERING AF HØRINGSSVAR**

### **2.1 Danske Speditører**

Det er Danske Speditørers opfattelse, at det bør sikres, at containerterminalen forbliver synlig for byen, idet den vil udgøre et karakteristisk og visuelt stærkt element i mødet mellem seascape, skyscape og townscape og minde byens borgere om, at en af forudsætningerne for at bo i en metropol er transport af varer til og fra metropolen.

Det er endvidere foreningens opfattelse, at miljøgodkendelsen bør omfatte en jernbanesporforbindelse til containerterminalen.

#### *Vurdering*

Miljørapporten indeholder blandt andet en vurdering af containerterminalens landskabelige påvirkning set fra seks punkter beliggende henholdsvis syd og nord for den kommende containerterminal. Landskabsvurderingen er udarbejdet på baggrund af visualiseringer af de fremtidige forhold. Af visualiseringerne fremgår anlæggets mulige synlighed for byen.

Loven omfatter ikke etablering af jernbanespor til den kommende containerterminal. Såfremt det på et senere tidspunkt besluttet, at der skal føres jernbanespor til containerterminalen vil dette være omfattet af en miljøgodkendelse i henhold til den på dette tidspunkt gældende lovgivning.

Høringssvaret giver ikke anledning til justeringer af miljørapportens indhold og detaljeringsniveau.

### **2.2 Ejerlauget "Svanevænget"**

Ejerlauget ønsker, at omfanget og konsekvenserne af en forøget trafikbelastning i og omkring området til/fra Nordhavnen samt afledte følger heraf for beboerne i området afdækkes. Ejerlauget ønsker desuden, at der tages de nødvendige initiativer for at undgå en forøgelse i forhold til i dag af røg, støj og møg-gener for lokalbeboerne. Hertil anføres at projektet kan medføre økonomiske ulemper i forhold til værditab på ejendomme, som kommer til at ligge midt i et område med en stor belastning af tung trafik.

### *Vurdering*

Der henvises til VVM-redegørelse for udvidelse af Københavns Nordhavn og ny krydstogtterminal (Ref. 1) for en detailvurdering af indvirkningen på trafik og barriereeffekter afledt af etablering og drift af selve opfyldningen.

I henhold til bemærkningerne til lovforslaget vil der skulle udarbejdes en VVM-redegørelse for udflytningen af containerterminalen, når der foreligger en konkret projektbeskrivelse. VVM-redegørelsen skal udarbejdes i henhold til de almindelige regler herom, hvorfor myndighederne blandt andet forventes at stille krav om, at der foretages vurderinger af projektets indvirkning på trafik og barriereeffekter og heraf afledte emissioner af støj og luftforurenende stoffer samt en vurdering af afledte socio-økonomiske forhold.

Høringssvaret giver ikke anledning til justeringer af miljørapportens indhold og detaljeringsniveau.

## 2.3

### **Foreningen til Gentofte Kommunes Udvikling og Forskønnelse (FOGUS)**

FOGUS ønsker følgende forhold vurderet:

- de forringede forhold for sejlere, sejl- og roklubber og etablering af en kanal gennem Nordhavnsområdet til gennemsejling for mindre skibe og både
- forøget erosion nord for Hellerup Havn
- effekten af den foreslåede mole, nord for Hellerup Havn, som afværgetiltag for den forøgede erosion på kyststrækningen nord herfor
- havudsigten over Øresund fra kyststrækningen nord for Nordhavnen
- sandsynligheden for forøget oversvømmelsesrisiko
- en revurdering mht. tangophobning og af at badevandskvaliteten ikke forringes
- alternativ beliggenhed ved Avedøre Holme for at omgå en forøget lastbiltransport til og i Nordhavnsområdet
- Øresunds funktion som depot for affaldsjord

### *Vurdering*

Miljørapporten omhandler de miljømæssige konsekvenser af udflytningen af containerterminalen og ikke selve opfyldningen af et areal i Københavns Havn ved Ydre Nordhavn.

For så vidt angår alternativ beliggenhed ved Avedøre Holme gennemførte Københavns Kommune, By & Havn og Transportministeriet i 2009 en screening af placeringmulighederne 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. Bl.a. på baggrund af disse forhold blev det besluttet at opretholde en containerterminal i København.

En række af de forhold, som FOGUS ønsker belyst, er detailvurderet i forbindelse med VVM-redegørelsen for udvidelse af Københavns Nordhavn og ny krydstogtterminal (Ref. 1), idet disse forhold relaterer sig til etablering og drift af selve opfyldningen. Dette gælder:

- forholdene for sejlere og roere
- forhold vedr. erosion og aflejring af sediment og tang
- badevandskvalitet
- trafikforhold i området
- vandkvaliteten i området som følge af deponering af forurenede jord

VVM-redegørelsen indeholder ligeledes en vurdering af oversvømmelsesrisiko under hensyntagen til de forventede klimaændringer samt en beskrivelse af alternativer til at etablere Nordhavnsudvidelsen herunder muligheden for at anvende en del af opfyldningsområdet som depot for forurenede jord.

VVM-redegørelsen indeholder desuden forslag til en række afværgetiltag, som dels fremgår af lovens ordlyd, dels fremgår af bemærkningerne til lovforslaget. Der vil således skulle etableres en hofde umiddelbart nord for indsejlingen til Hellerup Havn. Den forventede effekt af denne hofde er blandt andet beskrevet i VVM-redegørelsen (Ref. 1) med tilhørende baggrundsrapporter. Endvidere er der indgået en aftale mellem Udviklingsgesellschaft By & Havn I/S og Københavns Kommune, hvorved selskabet forpligtede sig til at sikre en forbindelse via en eller flere kanaler mellem Svanemøllebugten og Øresund. Som følge af den nuværende placering af havnedriften og den nuværende afgrænsning af frihavnsområdet, vil en sådan forbindelse, også af sikkerhedsmæssige grunde, dog først kunne blive tilvejebragt efter flytning af containerterminalen. (Ref. 1).

For en vurdering af containerterminalens indvirkning på havudsigten over Øresund fra kyststrækningen nord for Nordhavnen henvises til miljørapporten, som blandt andet indeholder visualiseringer af terminalen set fra seks punkter nord og syd for terminalen samt en vurdering af terminalens landskabelige påvirkning.

Høringssvaret giver ikke anledning til justeringer af miljørapportens indhold og detaljeringsniveau.

## 2.4

### **Gentofte Kommune**

Gentofte Kommune mener ikke, at den planlagte beplantning har en tilstrækkelig afskærmende effekt på containere og havnetekniske anlæg. Kommunen peger derfor på, at der f.eks. kan etableres en træbeplantet jordvold til afskærmning af terminalen. Ydermere mener Gentofte Kommune ikke, at belysningen fra containerterminalen afskærms tilstrækkelig grad, hvorfor dette foreslås forbedret f.eks. ved dæmpning af belysningen fra krydstogtskibende, som ligger ved kaj i Nordhavnen.

Gentofte Kommune anfører videre, at udbygningen af Ydre Nordhavn ikke må få negative trafikale konsekvenser for Gentofte Kommune. Desuden kræves det, at en kommende VVM-redegørelse for projektet indeholder en analyse af den forventede øgede trafikbelastning herunder fremkommelighed og trafiksikkerhed på veje i Gentofte Kommune. Ligeledes ønskes en vurdering af afledte emissioner af støj og luftforurenende stoffer samt forslag til afværgeforanstaltninger.

Endelig kræver Gentofte Kommune, at støjniveauet i kommunen ikke øges som følge af nye driftsaktiviteter. Gentofte Kommune finder, at der skal udarbejdes en beregning og et kort, der viser den samlede støjbredelse, når både krydstogtterminal og containerterminal er i brug, både nat og dag året rundt samt forslag til afværgeforanstaltninger såfremt det påvises, at støjgrænserne overskrides.

Pga. at sejladsrisikoen i området omkring containerterminalen vil ændres, kræver Gentofte Kommune, at der, inden anlægsarbejderne påbegyndes, etableres en kanal i Indre Havn, der muliggør sikker sejlads for roere og kajroere.

#### *Vurdering*

Det fremgår af bemærkningerne til lovforslaget, at areal III vil blive beplantet således, at det fremtræder grønt og indbydende, og at der sker beplantning af træer især langs 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. Synligheden af beplantningsbælte, krydstogt- og containerterminal fremgår af de udførte dag- og natvisualiseringer udført i forbindelse med miljørapporten.

Når der foreligger en konkret projektbeskrivelse for udflytningen af containerterminalen, skal der udarbejdes en VVM-redegørelse herfor i henhold til de almindelige regler herom. Myndighederne kan på dette tidspunkt tage stilling til, hvorvidt der skal udføres supplerende analyser og fastsættes krav til afværgeforanstaltninger for så vidt angår de landskabelige og belysningsmæssige forhold. Ligeledes vil myndighederne på dette tidspunkt beslutte omfanget af trafikanalyser og støjberegninger herunder om disse skal omfatte en vurdering af projektets påvirkning på trafikale forhold i Gentofte Kommune.

Det kan oplyses, at det fremgår af bemærkningerne (side 5) til lovforslaget, at der er indgået en aftale med Udviklingsselskabet By & Havn I/S og København Kommune om tilvejebringelse af infrastruktur. Ved aftalen forpligtede Udviklingsselskabet By & Havn I/S sig til at sikre en forbindelse via en eller flere kanaler mellem Svanemøllebugten og Øresund. Som følge af den nuværende placering af havnedriften og den nuværende afgrænsning af frihavnsområdet, vil en sådan forbindelse, også af sikkerhedsmæssige grunde, dog først kunne blive tilvejebragt efter en flytning af containerterminalen.

Høringssvarene giver ikke anledning til justeringer af miljørapportens indhold og detaljeringsniveau.

## 2.5 Hellerup og Maglegaard Grundejerforening

Hellerup og Maglegaard Grundejerforening anfører, at Nordhavnsudvidelsen ikke er en del af Fingerplanen, og at udvidelsen ikke er en nødvendighed for at efterkomme efterspørgsel på deponi af udgravningsmateriale fra Metro Cityringen og fra etablering af nye vejanlæg til og fra Nordhavnen.

Hellerup og Maglegaard Grundejerforening anfører, at det forekommer urimeligt at fordoble containerhavnen, da formålet med anlæggelsen af den nye bydel i Indre Nordhavn bl.a. var at skabe en CO<sub>2</sub> neutral, trafik- og miljørigtig, energiminimeret "grøn" bydel, hvilket synes umuliggjort af følgevirkningerne fra de efterfølgende store trafikale og miljømæssige problemer.

Hellerup og Maglegaard Grundejerforening kræver, at der forud for den nu høringsudsendte opfyldning, skal iværksættes en WM-undersøgelse med efterfølgende høringsperiode og debat om følgerne af opfyldningen.

Hellerup og Maglegaard Grundejerforening argumenterer for en alternativ placering af containerterminalen ved Avedøre Holme. Derudover henvises til EU's vandrammedirektiv, hvor hele Øresund målsat til "en god økologisk tilstand" og gør opmærksom på, at modelberegninger viser, at vandskiftet ud for Charlottenlund og inden for i bugten vil blive nedsat i perioder med stille vejr.

### *Vurdering*

Nærværende notat indeholder ikke en vurdering for så vidt angår bemærkninger til selve loven.

For så vidt selve opfyldningen samt for en beskrivelse af behovet for etablering af et depot for ren og forurenede jord herunder udgravningsmaterialer fra etablering af Cityringen henvises til VVM-redegørelsen for udvidelse af Københavns Nordhavn og ny krydstogtterminal (Ref. 1). VVM-redegørelsen indeholder desuden en vurdering af alternativer til etablering af depotet for forurenede jord i Ydre Nordhavn samt detaljerede beregninger af jorddepotets påvirkning på vandkvaliteten i Øresund. Redegørelsen har i henhold til VVM-reglerne været sendt i offentlig høring i to perioder i henholdsvis 2009 og 2010.

Når der foreligger en konkret projektbeskrivelse for udflytningen af containerterminalen, skal der i henhold til lovforslagets bemærkninger udarbejdes en VVM-redegørelse herfor. VVM-redegørelsen skal udarbejdes i henhold til de almindelige regler herom, hvilket betyder, at der blandt andet skal indgå en vurdering af emissioner af luftforurenende stoffer og CO<sub>2</sub> samt en vurdering af de af udflytningen afledte trafik- og sejladmæssige forhold.

For så vidt angår alternativ beliggenhed ved Avedøre Holme gennemførte Københavns Kommune, By & Havn og Transportministeriet 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 (sejlrønder) for skibe samtidig med, at der undgås lange lastbiltransporter over Sjælland til og fra f.eks. Kalundborg eller Køge, såfremt containerterminalen skulle placeres dér. Bl.a. på baggrund af disse forhold blev det besluttet at opretholde en containerterminal i København.

Høringssvaret giver ikke anledning til justeringer af miljørapportens indhold og detaljeringsniveau.

## 2.6 **Hellerup Roklub, Hellerup Dame Roklub, Kajakklubben NOVA, Hellerup kajakklub og Charlottenlund Kajakklub PALO**

Miljørapport for udflytning af containerterminal til Ydre Nordhavn, Københavns Havn indeholder i teknisk notat-021 en stillingtagen til høringssvar i forbindelse med lovudkastet. Ifølge svar nr. 2.7 *"giver høringssvaret ikke anledning til justeringer af det i scopingens foreslåede indhold og detaljeringsniveau i miljørapporten. Selve opfyldningen er miljøvurderet i VVM-redegørelsen for Udvidelse af Københavns Nordhavn og ny krydstogstterminal"*.

Hellerup Roklub, Hellerup Dame Roklub, Kajakklubben NOVA, Hellerup kajakklub og Charlottenlund Kajakklub PALO er uenige i denne vurdering, og mener at det er en fejlbedømmelse ikke at medtage sejladssikkerhed for småbåde i scopingens for miljøvurderingen.

Hellerup Roklub, Hellerup Dame Roklub, Kajakklubben NOVA, Hellerup kajakklub og Charlottenlund Kajakklub PALO anfører, at man ved udarbejdelsen af miljørapporten har overset følgende forhold:

- forøget sejladssikkerhed for småbåde ved placering af containerkaj på begge sider af det nordøstlige hjørne af opfyldningen
- pga. den langstrakte anlægsfase, bør der etableres en midlertidig kanalføring som muliggør sejladssikkerhed med småbåde i anlægsfasen

Det fremføres i høringssvaret, at den nuværende containerterminals beliggenhed i Orientbassinet har indgået i begrundelserne for, at den planlagte kanal først etableres efter udflytningen af containerterminalen. Hellerup Roklub, Hellerup Dame Roklub, Kajakklubben NOVA, Hellerup Kajakklub og Charlottenlund Kajakklub PALO fremlægger i høringssvaret en alternativ kanalføring som går via Skudehavnsløbet, uden om Orientbassinet, hvor den nuværende containerterminal er placeret.

Hellerup Roklub, Hellerup Dame Roklub, Kajakklubben NOVA, Hellerup kajakklub og Charlottenlund Kajakklub PALO fremfører, at sejladssikkerhed for småbåde omfattes af miljøredegørelsens scoping med det resultat, at såvel det midlertidige kanalførløb via Skudehavnsløbet som det af Københavns Kommune/By & Havn foreslåede kanalførløb for småbåde medtages under kapitel 9, afværgeforanstaltninger.

*Vurdering*

Det bemærkes, at Søfartsstyrelsen er myndighed for den sejladssikkerhedsmæssige godkendelse af såvel udvidelse af Københavns Nordhavn og ny krydstogtterminal som den fremtidige udflytning af containerterminalen i henhold til lov nr. 654 af 15. juni 2010 om sikkerhed til søs.

Der henvises til VVM-redegørelsen for udvidelse af Københavns Nordhavn og ny krydstogtterminal (Ref. 1) for så vidt angår sejladssikkerheden ifm. etablering og drift af selve opfyldningen samt ny krydstogtterminal.

I miljørapporten vurderes det, at udflytningen af containerterminalen formentlig vil medføre en øget skibstrafik i området og dermed en ændring af sejladsrisikoen i området.

Når der foreligger en konkret projektbeskrivelse for udflytningen af terminalen, vil der i henhold til myndighedernes krav blive foretaget en vurdering af nødvendigheden af at oprette arbejdsområder og sikring af trafikken til søs i anlægsperioden samt koordinering af sejlads, ændring af sejlruiter mv. med henblik på at sikre skibstrafikken.

Det bemærkes, at VVM-redegørelsen for udvidelse af Københavns Nordhavn og ny krydstogtterminal indeholder en beskrivelse af etablering af en kanal, så roere mm. kan passere Svanemøllebugten / Kalkbrænderihavnen til Skudeløbet / Yderhavnen som et muligt afværgetiltag. I henhold til lovforslagets bemærkninger vil en sådan kanalforbindelse blive tilvejebragt efter flytning af containerterminalen.

Høringssvaret giver ikke anledning til justeringer af miljørapportens indhold og detaljeringsniveau.

**2.7****Københavns Kommune**

Københavns Kommune henviser til Miljøstyrelsens vejledning om ekstern virksomhedsstøj (5/1984) og anbefaler, at behovet for støjdemping indgår i de videre overvejelser. Derudover gøres der opmærksom på, at der i forbindelse med VVM-processen skal udarbejdes en beskrivelse af den nye terminals kapacitet herunder en beskrivelse af evt. senere forøget aktivitet samt en angivelse af de afledte miljøkonsekvenser af stigninger i trafikken mv. Beskrivelsen skal desuden indeholde konsekvenserne for den indre del af Nordhavn og de kumulative virkninger med andre trafikskabende aktiviteter i området.

Københavns Kommune gør opmærksom på, at der i miljørapportens afsnit 5.7 om havmiljø med fordel kan refereres til "Screening og placeringsmuligheder for containerterminal" udarbejdet af Københavns Kommune, By & Havn og Transportministeriet i marts 2009 for en beskrivelse af arten og intensiteten af skibstrafik til containerterminalen.

*Vurdering*



Når der foreligger en konkret projektbeskrivelse for udflytningen af terminalen, skal der jf. bemærkningerne til lovforslaget udarbejdes en VVM-redegørelse i henhold til de almindelige regler herom. VVM-redegørelsen vil i relevant omfang blandt andet skulle indeholde en vurdering af de kumulative effekter mellem udflytningen af containerterminalen og andre projekter.

Såfremt myndighederne i forbindelse med VVM-undersøgelsen vurderer det relevant, vil det blive vurderet, hvorvidt støjgrænserne kan overholdes, og om det er nødvendigt at iværksætte støjdæmpende foranstaltninger. Myndighederne vil ligeledes tage stilling til, om det er relevant at foretage vurderinger af den fremtidige trafikbelastning og afledte effekter heraf.

Den nævnte rapport vil formodentlig indgå i en senere vurdering af sejladsrisiko samt evt. miljøpåvirkninger som følge af ændret art og intensitet af skibstrafikken afledt af udflytningen af containerterminalen.

Høringssvaret giver ikke anledning til justeringer af miljørapportens indhold og detaljeringsniveau.

## 2.8 **Københavns Museum**

Københavns Museum anfører, at Nordhavnsudvidelsen vil medføre, at Trekronerfortet og Middelgrundsfortet set fra flere vinkler vil se landfaste ud hvorved København Havns kulturhistoriske udtryk forringes.

### *Vurdering*

I forbindelse med miljørapporten er der udført visualiseringer af projektets synlighed fra seks forskellige punkter nord og syd for terminalen. På baggrund af visualiseringerne er der foretaget en vurdering af projektets landskabelige påvirkning.

Når der foreligger en konkret projektbeskrivelse for udflytningen af containerterminalen, skal der i henhold til lovforslagets bemærkninger udarbejdes en VVM-redegørelse. VVM-redegørelsen skal udarbejdes i henhold til de almindelige regler herom. Myndighederne vil på dette tidspunkt således kunne stille krav om, at der i relevant omfang udfærdiges supplerende visualiseringer af terminalens synlighed og visuelle påvirkning af omgivelserne.

Høringssvaret giver ikke anledning til justeringer af miljørapportens indhold og detaljeringsniveau.

## 2.9 **Rådet for Bæredygtig Trafik**

Rådet for Bæredygtig Trafik anfører, at det er u hensigtsmæssigt ud fra miljømæssige og infrastrukturelle forhold, at der ikke er indarbejdet et jernbanespor til containerterminalen i planerne for udflytningen af denne.

### *Vurdering*

Lov nr. 632/2011 omfatter ikke etablering af jernbanespor til den kommende containerterminal. Såfremt det på et senere tidspunkt besluttes, at der skal føres jernbanespor til containerterminalen forventes myndighederne at stille krav om, at der forud for en miljøgodkendelse skal gennemføres en vurdering af de miljømæssige og infrastrukturelle gevinster og konsekvenser heraf i henhold til gældende lovgivning.

Høringssvaret giver ikke anledning til justeringer af miljørapportens indhold og detaljeringsniveau.

## **2.10 Øvrige høringssvar**

Følgende myndigheder og interesseorganisationer har i deres høringssvar anført, at de ikke har bemærkninger til miljørapporten:

- Datatilsynet
- Erhvervs- og Byggestyrelsen
- Kystdirektoratet
- Rigsrevisionen
- Østerbro Lokaludvalg

### *Vurdering*

Høringssvarene giver ikke anledning til justeringer af miljørapportens indhold og detaljeringsniveau.

## **3 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.