

14-01-2010

Sagsnr.
2009-67113

Dokumentnr.
2009-527170

Sagsbehandler
Catrine Biering

Hvidbog 2 og sammenfattende redegørelse

Høring af forslag til kommuneplantillæg og forslag til lokalplan for udvidelse af Nordhavn og ny krydstogt-terminal med tilhørende VVM-redegørelse og miljøvurdering

Januar 2010

Center for Byudvikling

Rådhuset, 3. sal, 6
1599 København V

Telefon
3366 2873

E-mail
CBI@okf.kk.dk

EAN nummer
5798009800176

www.kk.dk

Indholdsfortegnelse

Kapitel 1. Indledning	3
Kapitel 2. Sammenfattende vurdering og redegørelse.....	5
Begrundelse for det valgte alternativ.....	7
Miljøhensyn.....	8
Overvågning	11
Kapitel 3. Beskrivelse af det fremlagte projekt	13
Kapitel 4. Resumé af de indkomne høringssvar	14
Myndigheder.....	14
Virksomheder og selskaber	16
Organisationer, foreninger og institutioner	16
Privatpersoner.....	22
Kapitel 5. Vurdering af de indkomne høringssvar	25
Alternativer.....	25
Strømforhold.....	25
Vandkvalitet	27
Trafik	29
Luftforurening	33
Støj.....	33
Krydstogtterminalen	35
Visuelle konsekvenser	36
Anvendelse og rekreative aktiviteter i området.....	37
Sammenhæng med øvrig planlægning	40
Klimasikring	42
Eksisterende virksomheder i området.....	43
Kapitel 6. Oversigt over modtagne høringssvar	44

Kapitel 1. Indledning

Staten, Københavns Kommune og Frederiksberg Kommune indgik i december 2005 en principaftale om udvikling af Metroen med en Cityring. Samtidig indgik staten og Københavns Kommune en tillægsaftale, der omhandler Nordhavnsvej, finansiering af Metro Cityringen og byudvikling i Nordhavn. Aftalerne blev godkendt på Borgerrepræsentationens møde den 15. december 2005. Principaftalen indgår i Lov om en Cityring, der er vedtaget af Folketinget den 1. juni 2007.

Det helt centrale element i aftalerne er, at Københavns Kommune skal tilvejebringe det nødvendige plangrundlag for en byudvikling i Indre Nordhavn. Københavns Kommune forpligter sig desuden til at anlægge Nordhavnsvej.

Københavns Kommunes borgerrepræsentation har den 29. januar 2009 vedtaget kommuneplantillæg med VVM-redegørelse for Cityringen og borgerrepræsentation har den 10. juni 2009 tiltrådt hvidbogen for Nordhavnsvej.

I forbindelse med Københavns Kommunes planer for udviklingen af Nordhavn, som forudsat i lovgrundlaget for metrocityringen samt ved etablering af By & Havn, skal der udarbejdes et plangrundlag for etablering af en ny krydstogtterminal i Nordhavn. Københavns Kommune ønsker også at etablere et plangrundlag for en større opfyldning, som blandt andet skal modtage jord og materialer fra metroudbygningen.

Som indledning på planprocessen afholdt Københavns Kommune og Kystdirektoratet fra den 1. august til den 10. september 2008 en indledende offentlig høring vedrørende indkaldelse af idéer og forslag til den miljøredegørelse, der efter VVM-bestemmelserne og lov om miljøvurdering af planer og programmer skulle udarbejdes.

Dernæst er der blevet udarbejdet et forslag til kommuneplantillæg med tilhørende miljøredegørelse for opfyldningen og krydstogtterminalen samt et lokalplanforslag. Forslagene har været i høring fra den 20. maj til den 20. august 2009. Udarbejdelse af miljøredegørelsen og afholdelse af høringen er foregået i et samarbejde med Kystdirektoratet, der er myndighed for projektets aktiviteter på søterritoriet, hvilket vil sige etablering af spunsvæg og fastlæggelse af havnegrænse. Københavns Kommune er myndighed for aktiviteterne indenfor spunsen og på land. Der blev i høringsperioden, den 3. juni 2009 afholdt et åbent informationsmøde og i foråret blev der afholdt dialogmøder med repræsentanter fra ro-, kajak- og sejlkubber, naturforeninger, grundejerforeninger, Østerbro Lokaludvalg og Gentofte Kommune.

Miljøministeriet, By- og Landskabsstyrelsen har samtidig haft et landsplandirektiv for krydstogtterminalen i høring. Et landsplandirektiv er nødvendigt, fordi arealet til krydstogtterminal skal over-

føres fra landzone til byzone. Miljøministeren har underskrevet landsplandirektivet den 14. december 2009.

Der kom i alt 35 bemærkninger til forslaget; seks fra myndigheder, to fra virksomheder og selskaber, tyve fra organisationer, foreninger og institutioner samt syv fra privatpersoner.

Bemærkningerne drejer sig i hovedsagen om strømforhold og etablering af en kanal, trafik, vandkvalitet, rekreative aktiviteter i området, visuelle konsekvenser, støj, luftforurening og sejladssikkerhed.

Gentofte Kommune gjorde indsigelse efter § 29b i planloven (veto-bestemmelsen), men Regionsrådet har den 22. december 2009 afgjort, at planerne ikke har væsentlig betydning for Gentofte Kommunes udvikling. Københavns Kommune kan herefter vedtage forslagene til kommuneplantillæg og lokalplan endeligt.

Københavns Kommunes sammenfattende vurdering ses i kapitel 2. Kapitel 3 beskriver det fremlagte projekt. Et resumé af de indkomne bemærkninger kan læses i kapitel 4 og Københavns Kommunes og Kystdirektoratets vurdering af bemærkningerne fremgår af kapitel 5.

Den videre proces

VVM-redegørelsen er udarbejdet af Københavns Kommune i samarbejde med By & Havn og Kystdirektoratet, således at deres krav til en VVM-proces også opfyldes. Når Københavns Kommune har vedtaget kommuneplantillægget og meddelt en VVM-tilladelse, kan Kystdirektoratet på baggrund af et godkendt detailprojekt udstede en anlægstilladelse, der bl.a. vil fastlægge havnegrænsen.

Kapitel 2. Sammenfattende vurdering og redegørelse

Der er i VVM-redegørelsen redegjort for en række afværgeforanstaltninger i forhold til forskellige miljøforhold, som gør at myndighederne vurderer, at projektet for så vidt disse forhold kan vedtages uden væsentlige virkninger på miljøet. Der er redegjort for disse foranstaltninger i dette kapitlet.

Der er efter den offentlige høring udarbejdet to notater som supplerer og præciserer forhold, som er beskrevet i VVM-redegørelsen. Notaterne indeholder ikke nye oplysninger om virkninger på miljøet som gør, at forslaget til kommuneplantillæg skal i ny høring.

I de indkomne bemærkninger er der peget på en række forhold som opfattes som kritiske. Det gælder især roernes mulighed for at komme rundt om den nye opfyldning, ændringen af strandprofilen ved Hellerup Strand og tilsanding af sejlrenden, tangforhold samt vandkvaliteten langs kysten og endelig troværdigheden af visualiseringerne. Det er bl.a. Gentofte Kommune, der peger på disse forhold. Endvidere er der kommet mange bemærkninger fra roernes organisationer.

Etablering af en kanal

På baggrund af de vanskeligheder, som projektet vil medføre for roerne, er Københavns Kommune og By & Havn blevet enige om at etablere en kanal gennem Indre Nordhavn, som roerne kan anvende ved passage mellem Yderhavnen og Svanemøllebugten.

Det er myndighedernes vurdering, at det ikke er muligt at skabe optimale forhold for roerne, før der er etableret en kanal mellem Svanemøllehavnen og Københavns Havn. Der vil i forbindelse med etablering af en kanal skulle tages hensyn til eksisterende havnedrift af hensyn til roernes sikkerhed.

Myndighederne vurderer, at den løsning, By og Havn har foreslået med etablering af en ponton i anlægsfasen og et permanent brohoved ved indfatningen indtil kanalen kan etableres, er acceptabel.

Etablering af en hofde

Reduktionen af Hellerup Strand vil kunne modvirkes ved at der opføres en hofde ud fra den eksisterende nordlige havnemole. En hofde ved Hellerup Strand vil desuden øge strandbredden generelt og i særdeleshed tæt på hofden. Kystdirektoratet, Københavns Kommune og By & Havn har foreslået Gentofte Kommune, at den ovennævnte hofde etableres.

Som følge af etablering af en hofde vil der i en årrække, mens den nye strandprofil opbygges, ikke skulle foretages oprensning af sejlrenden. Oprensningsbehovet forventes dermed ikke øget, men udskudt en årrække.

Det er myndighedernes vurdering, at den foreslåede afværgeforanstaltning er tilfredsstillende. Udgifterne til afværgeforanstaltninger som følge af et projekt skal som udgangspunkt afholdes af bygherren, i dette tilfælde Udviklingsselskabet By & Havn I/S.

Vandkvalitet og tang

Myndighederne har i VVM-redegørelsen vurderet, at ændringer i strømforholdene langs den nordlige kyststrækning som følge af opfyldningen medfører, at der under ugunstige forhold vil være en øget risiko for forringet badevandskvalitet i form af E.coli ved Charlottenlund Strand.

Supplerende beregninger af vandkvaliteten, foretaget på anmodning af Gentofte Kommune, viser, at udvidelsen af Nordhavn som følge af ændrede strømningsmønstre, vil forbedre vandkvaliteten ud for strandene i Hellerup, Charlottenlund og ved Bellevue. I beregningerne indgår gennemførte samt planlagte forbedringer af spildevandssystemerne i Københavns Kommune og Gentofte Kommune. Kun på Svanemøllestranden vil forbedringerne blive mindre, end hvis Nordhavnsudvidelsen ikke etableres. De nye beregninger viser således en mere positiv effekt af Nordhavnsudvidelsen end den, som er beskrevet i VVM-redegørelsen.

Myndighederne forventer ikke, at der vil finde større tangophobning sted som følge af projektet. Hvis det alligevel skulle forekomme, kan der fra By og Havns side ydes kompensation for den ekstra omkostning til oprensning af tang, som grundejerne eventuelt måtte få som følge af udbygningen af Nordhavn mod dokumentation af grundejernes nuværende udgifter til oprensning af tang.

Visualisering

Visualiseringerne er lavet efter Miljøministeriets vejledning. Hasløv & Kjærsgaard, der har udarbejdet illustrationerne, har efterprøvet rigtigheden af disse. De vurderes, at være udført korrekt og derfor har Københavns Kommune ikke anledning til at drage troværdigheden af visualiseringerne i tvivl.

Samlet vurdering

Med de ovenfor anførte forslag til afværgeforanstaltninger, vurderes det samlet, at forslaget til kommuneplantillæg og forslaget til lokalplan kan vedtages uden at der vil være væsentlige virkninger på miljøet.

Begrundelse for det valgte alternativ

Opfyldningen

I København er der et stort behov for ny deponeringsmulighed for jord og muck i forbindelse med de store planlagte anlægsarbejder, Cityringen og Nordhavnsvej samt øvrige anlægsarbejder. Da al jord i by-

zonen i Københavns Kommune som udgangspunkt er klassificeret som lettere forurenet, betyder det, at jorden skal deponeres på et godkendt deponeringsanlæg. Et sådant skal placeres i et område, hvor der ikke er særlige drikkevandsinteresser, ligesom det skal placeres i en vis afstand fra nærmeste beboelse. I Københavns Kommune, som er et tæt befolket område, er det meget svært at finde egnede lokaliteter til deponeringsanlæg, med mindre de lægges særdeles kystnært - nærmere bestemt som en opfyldning ud til havnen. Det er en del af baggrunden for forslaget om en opfyldning ved Nordhavn.

Københavns Kommune har endvidere et ønske om at begrænse afstandene for transport af overskudsjord og at reducere den samlede miljøbelastning fra jordtransporter. Det gælder også for de store planlagte anlægsarbejder Cityringen og Nordhavnsvej. Dette hensyn har også ligget bag forslaget om en opfyldning ved Nordhavn.

Krydstogtterminalen

Københavns Kommune har i forbindelse med 1. fase af udviklingen på Nordhavn aftalt med By & Havn, at en ny terminal kan placeres ud til Kronløbet. Dette er udtryk for, at der også fremover er et ønske om at drive krydstogtdrift i Københavns Havn, da det har stor betydning for byens økonomi.

Ved placering af en krydstogtterminal er der krav til de tilstødende vand- og landarealer med hensyn til vandareal, vanddybde og tilgængelighed for skibene. Ved en placering langs Kronløbet er der gode anløbsforhold, der tilgodeser kravene til krydstogtterminalen. Der er ikke andre eksisterende kajer i Københavns Havn som opfylder disse behov. Det er vanskeligt at samordne miljøbelastningen fra terminalen med nærliggende boliger, så en placering nær eksisterende boligområder længere inde i havnen er ikke mulig. Ved placering af krydstogtterminalen i Ydre Nordhavn er det muligt at tilpasse den kommende byudvikling, der på lang sigt vil finde sted på de tilstødende arealer, med krydstogtaktiviteterne. Samlet set kan disse krav til den nye krydstogtterminal kun opfyldes ved den valgte placering.

Miljøhensyn ***Opfyldningen***

Som ovenfor nævnt er placeringen af opfyldningen ved Nordhavn sket med udgangspunkt i et ønske om at minimere transportarbejdet i forbindelse med overskudsjord fra kommunens anlægsarbejder, bl.a. materiale fra Cityringen og Nordhavnsvej.

Depotet for forurenet jord samt karteringspladsen reguleres efter en række vilkår for anlæg og drift i miljøgodkendelsen, som sikrer at der ikke sker uacceptabel påvirkning af miljøet.

Nedenstående er en opsummering af afværgeforanstaltninger for de væsentligste identificerede miljøpåvirkninger samt de projektilpas-

ninger der gennemføres for at minimere påvirkninger på miljøet mest muligt.

Geologi, hydrogeologi og grundvand

Afværgeforanstaltninger i forhold til anlægsfasen er indarbejdet i projektet, således at forurenende materialer kommer til at ligge på områder, der naturligt beskytter mod nedsivning til undergrunden, mens rene materialer ligger på områder, hvor bunden ikke er tæt i henhold til deponeringsbekendtgørelsens krav, f.eks. områder med sprækket kalk.

Sedimentspild i anlægsfasen

Som en tilpasning af projektet vil der generelt blive anvendt entreprenørmateriel og metoder, der minimerer sedimentspredning fra spild i anlægsfasen mest muligt.

Kystmorfologi

Reduktionen af Hellerup Strand vil kunne modvirkes ved at der opføres en hofde ud fra den eksisterende nordlige havnemole. Hofden vil kunne fange sand, der transporteres langs kysten og dermed øge bredden samt bevare den nuværende længde af Hellerup Strand. Såfremt man etablerer en hofde for at sikre den nuværende længde af Hellerup Strand, vil man i den efterfølgende periode opleve, at der kun vil forekomme en meget beskeden om nogen tilsanding af sejlrenden, indtil stranden har fundet sin ligevægtstilstand og der atter vil være en transport af sand langs kysten mod syd. En hofde ved Hellerup Strand vil dermed kunne ændre tilsandingsmønstret ved at flytte tilsandingen lidt længere ud og mere fri af indløbet. Københavns Kommune og By & Havn har således foreslået Gentofte Kommune, at den ovennævnte hofde etableres.

Tang

Mod dokumentation af grundejernes nuværende udgifter til oprensning af tang, kan By & Havn tilbyde at betale den ekstra omkostning, grundejerne eventuelt måtte få som følge af udbygningen af Nordhavn.

Marin flora og fauna

Uddybninger foretages i perioden oktober til marts, dvs. uden for planters/algers vækstsæson for at minimere sedimentspildets påvirkning på ålegræs og alger. Der udlægges endvidere sten langs ca. 500 m af områdets nordvestlige yderindfatning for at genoprette 3-4.000 m² tabt naturareal, der bl.a. rummer fødegrundlag for flere fiskearter.

Erhvervsfiskeri

By & Havn iværksætter erstatningsforhandlinger med de lokale erhvervsfiskere i henhold til gældende lov efter, at der foreligger en endelig afgørelse om kommuneplantillæg med VVM-redegørelse for projektet.

Flora og fauna på land

Den grønbrogede tudse er beskyttet af EF-habitatdirektivets artikel 12, hvilket betyder at dens levevilkår ikke må forringes eller ødelægges. I projektet etableres der et paddehegn hele vejen rundt om tudsernes yngle- og rasteområde. Endvidere etableres et par alternative overvintningssteder, hvor grønbroget tudse kan grave sig ned som kompensation for udelukkelsen fra stenkastningen mellem det nuværende landområde og Øresund.

Rekreative forhold og friluftsliv

I forbindelse med indledningen af anlægsarbejdet skal kapsejladsbøjen på Stubben permanent flyttes til en ny position for at separere sejlsporten fra opfyldningsområdet. Denne flytning aftales med sejlkлубben Lynetten og Farvandsvæsenet.

På baggrund af de vanskeligheder, som projektet kunne medføre for roerne, er Københavns Kommune og By & Havn enige om at etablere en kanal gennem Indre Nordhavn, som roerne kan anvende ved passage mellem Yderhavnen og Svanemøllebugten. Det er således skrevet ind i den udbygningsaftale, der i forbindelse med kommuneplantillægget og lokalplanen indgås mellem By & Havn som bygherre og Københavns Kommune, at en kanal skal etableres fra Kalkbrønderiløbet via Skudehavnen og videre derfra til Orientbassinets. Der er en række tekniske og byplanmæssige forhold, herunder koordinering med en sænketunnel, hvis Nordhavnsvejs linieføring A1 besluttet, som skal afklares inden en præcis placering kan angives. Der skal samtidig ske en drøftelse med repræsentanter for rosporten med henblik på at fastlægge dimensioner m.v. By & Havn vil tage initiativ til en sådan drøftelse.

Det er tillige aftalt, at By & Havn i anlægsperioden i sommerhalvåret udlægger en ponton ud for rundkørslen for enden af Kattegatvej, der kan tjene som rasteplads for roere. Efter ibrugtagning af Nordhavnsudvidelsen etablerer By & Havn et brohoved på det nordvestlige hjørne af jorddepotet, der gør det muligt for robåde og kajakker at anløbe og holde hvil.

Trafik og barriereeffekter

For at sikre en koordinering af de øgede trafikmængder som følge af de store anlægsarbejder, har Københavns Kommune udarbejdet en trafikafviklingsplan (tiltrådt af BR den 29. oktober 2009) hvor jordtransporterne fra Cityringen og Nordhavnsvej er vurderet samlet. Københavns Kommune vil endvidere løbende følge trafikafviklingen.

Luft og klima

I projektet vil blive indarbejdet krav om befugtning i forbindelse med jordarbejde på tørre dage for at undgå lokale støvproblemer samt krav om anvendelse af partikelfiltre på arbejdsmaskiner over 75 kW. Dette

vil mindske støvproblemer og reducere udledningen af luftforurenede partikler i anlægs- og driftsfase.

Støj og vibrationer

Gældende støj- og vibrationskrav indarbejdes i projektets udbudsmateriale. For at skærme krydstogtterminalen mod støj fra opfyldningen mv. etableres en seks m høj jordvold syd for karteringspladsen.

Krydstogtterminalen

Udformning

For at sikre at krydstogtterminalen fremstår som en helhed og i harmoni med stedet, er det et krav i lokalplanen, at terminalbygningerne udføres med et maritimt udtryk i form af lette konstruktioner i høj arkitektonisk kvalitet, og sådan at der opnås en god helhedsvirkning med øvrige konstruktioner på krydstogtkajen.

Offentlig adgang

For at sikre offentligheden mest mulig adgang til vandet er det et krav i lokalplanen, at der i krydstogtsæsonen skal være offentlig adgang til udsigtsområder i den sydlige og nordlige del af krydstogtkajen. Udenfor krydstogtsæsonen er der offentlig adgang til hele krydstogtkajen.

Trafikbetjening

Al trafik til og fra den nye krydstogtterminal vurderes at kunne afvikles tilfredsstillende på det eksisterende vejnet. I Københavns Kommunes fremtidige planlægningsarbejde i forhold til afviklingen af den kollektive trafik vil en havnebusbetjening til krydstogtterminalen indgå.

I krydstogtoperatorenes løbende vurdering af den mest hensigtsmæssige transport af passagerer til og fra krydstogtterminalen vil transport til Københavns centrum med mindre fartøjer indgå.

Støj-, og luftgener

Ved at flytte de skibe der ligger til kaj natten over til den ydre del af Nordhavn sikres, at boligområder på Østerbro og i det nye byudviklingsområde i Indre Nordhavn ikke belastes af støj- og luftgener fra disse skibe, der i dag ligger til i det nuværende terminalområde ved Orientbassinet og Kronløbsbassinet. Beregninger viser, at støjen fra den nye krydstogtterminal ikke vil overskride Miljøstyrelsens vejledende grænser for eksisterende boligområder.

Luftforurening fra skibene nedsættes forventligt på længere sigt, ved at krydstogtkajen er forberedt til landstrøm, der kan etableres, når der er fastlagt en international standard.

Overvågning

Via Miljøcenter Roskildes tilsyn med miljøgodkendelsen for deponeringsanlægget vil aktiviteter og miljøpåvirkninger fra dette blive

overvåget. Aktiviteter og påvirkninger fra karteringspladsen vil blive overvåget af Københavns Kommunes tilsyn med miljøgodkendelse for denne. Københavns Kommune vil i forhold til opfyldningen og etablering af krydstogtterminalen varetage de relevante myndighedsbeføjelser i byggesagsbehandlingen, herunder i forhold til rammerne i kommuneplanen, lokalplanens bestemmelser og byggelov. Nedenfor er specifikt nævnt de forhold, hvor det er vurderet, at der skal foregå en løbende overvågning.

Udledning af forurenende stoffer

Miljøgodkendelse for deponeringsanlægget sikrer, at der ikke udledes overskudsvand fra depotet i anlægsfasen, der som følge af deponeringen af forurenede jord belaster vandmiljøet med tungmetaller. Således indeholder miljøgodkendelsen kravværdier for indholdet af arsen, kobber, nikkel og bly i det vand, der udledes. Endvidere indeholder udkastet til miljøgodkendelse krav om analyse af vandprøver for en nærmere række stoffer, samt hyppigheden for disse stoffer. Vand, der udledes fra deponeringsanlægget overvåges således løbende. Resultaterne af analyserne vil løbende blive drøftet med myndighederne. Hvis analyseresultaterne mod forventning viser overskridelser af kravværdierne for arsen, kobber, nikkel og bly vil vandet f.eks. skulle behandles, således at koncentrationen af stofferne reduceres til et acceptabelt niveau.

Flora og fauna på land

Bygherren fastlægger sammen med de involverede myndigheder et overvågningsprogram for bestanden af grønbrogede tudser. Overvågningen finder sted i anlægs- og driftsfasen.

Trafik og barriereeffekter

Københavns Kommune vil i forbindelse med anlægsarbejdet følge udviklingen i trafikken, så der kan sættes ind med afværgeforanstaltninger i rette tid.

Kapitel 3. Beskrivelse af det fremlagte projekt

Udvidelsen af Nordhavn vil ved opfyldning med ca. 10 mio. m³ overskudsjord blive næsten 1 mio. m² stort, dvs. en halv gang så stor som det nuværende Nordhavn. Opfyldningen vil finde sted over en periode på ca. 10 år med start i 2011 og vil bestå af både ren og forurenet jord. Materialerne til opfyldningen forventes fortrinsvist at blive kørt til området med lastbiler. Undtaget herfra er det opgravede materiale fra Cityringens klargøringscenter ved Vasbygade (CMC), som anbefales sejlet til området.

Den nye krydstogtterminal forventes at være klar til brug i 2012 og vil hovedsageligt blive brugt til skibe, der ligger natten over, mens de skifter passagerer, besætning og modtager forsyninger. Passagerer til krydstogtskibene transporteres primært med bus og taxa mellem Københavns Lufthavn og krydstogtterminalen. Der vil fortsat være dagsanløb til de i dag anvendte kajer.

Kapitel 4. Resumé af de indkomne hørings svar

De indkomne bemærkninger er fordelt på de fire grupper: ”Myndigheder”, ”Virksomheder og selskaber”, ”Organisationer, foreninger og institutioner” samt ”Privatpersoner”. Nedenfor er bemærkningerne resumeret.

Myndigheder

Nørrebro Lokaludvalg forudser, at beslutningen om at udvide Nordhavn vil medføre en væsentlig udvidelse af antallet af arbejdspladser, et væsentlig øget passagerantal til krydstogtterminalen samt på sigt etablering af boliger. Nørrebro Lokaludvalg finder, at Københavns Kommune fra starten skal sikre den bedst mulige kollektive trafikbetjening af sådanne nye områder samt sikre sammenhæng til det eksisterende kollektive trafiknet - først og fremmest metroen.

Østerbro Lokaludvalg stiller sig uforstående overfor, at konklusionen i VVM-redegørelsen vurderer, at al trafik- til og fra den nye krydstogtterminal kan afvikles tilfredsstillende på det eksisterende vejnet, når der samtidig forventes en årlig vækst i biltrafikken på 8 % som følge af krydstogtturismen. Lokaludvalget mener, at trafikafviklingen og trafikbelastningen af de tæt bebyggede dele af Østerbro bør vurderes i sammenhæng med de øvrige byudviklingsprojekter i området. Lokaludvalget mener, at en vejforbindelse i tunnel fra Lyngbyvej til Nordhavn er en forudsætning for byudviklingen i området, herunder etablering af krydstogtterminalen. Østerbro Lokaludvalg ønsker en redegørelse for beregningen af worst-case scenariet vedrørende jordtransporter til og fra området. Lokaludvalget vurderer, at den samlede transport af jord fra metroen samt Nordhavnsvejen vil give højere spidsbelastninger end angivet i det beskrevne scenario. Østerbro Lokaludvalg finder det positivt, at der etableres cykelsti langs adgangsvejen, men ønsker at der samtidig i lokalplanen fastlægges cykelstier langs de eksisterende veje i området (Sundkrogsgade, Baltikavej, Kattekatvej og Nordsøvej). Lokaludvalget mener, at adgangsvejen for roere og kajaksejlere til Københavns Inderhavn forringes og at der derfor bør etableres en kanal direkte fra Svane-møllehavnen til Inderhavnen (f.eks. til Kronløbsbassinet eller Orientbassinet), hvilket bør indgå i kommuneplantillæg og lokalplan. Lokaludvalget foreslår, at terminalen anlægges som permanente bygninger, der uden for sæsonen kan anvendes til bl.a. sport, udstillinger og lignende. Lokaludvalget savner en nærmere vurdering af påvirkninger af kystvande og strømningsforhold, herunder om det er nødvendigt med tiltag der kan fremtidssikre området mod vandstandsstigninger som følge af klimaændringer.

Søfartsstyrelsen har genfremsendt deres hørings svar fra den første høring, hvori styrelsen blandt andet fremsatte en række krav til VVM-redegørelsen.

Kulturarvsstyrelsen har ingen bemærkninger til projektet, og henviser til de gennemførte marinarkæologiske undersøgelser af områder, hvor der ikke blev fundet kulturhistoriske interesser, som er omfattet og beskyttet af museumsloven.

Gentofte Kommune er imod den foreslåede udvidelse og gør indsigelse i henhold til planlovens § 29b stk. 1. Kommunalbestyrelsen mener, at der vil være meget stor sandsynlighed for, at forholdene både i Svanemøllebugten og i de omkringliggende områder, herunder i Gentofte Kommune, vil påvirkes og udvikles negativt. Kommunalbestyrelsen opsummerer de miljøpåvirkninger, der vil have betydning for Gentofte Kommune:

- Øget sandtransport og øget erosionstendens langs kyststrækningen ud for Hellerup Strand.
- Øget risiko for forringet badevandskvalitet i form af E.coli i området ved Charlottenlund Fort under ugunstige forhold.
- Forøgede mængder af tang på strækningen fra Hellerup Havn til Charlottenlund Søbad samt i Svanemøllebugten i perioder med vind fra nordøst.
- Forringede forhold for kajakroere, roere og anden rekreativ udnyttelse af det kystnære vandareal.
- Mere støj og større forureningsgrad som følge af den betydelige trafikmængde, der også vil ramme Gentofte Kommunes borgere.
- Ingen konklusion hvad angår klimabelastningen fra den øgede trafik.
- Uklart, hvor stor trafikbelastningen og den medfølgende støjbelastning bliver i Gentofte Kommune.
- Støjbelastning i dagtimerne i området omkring Tuborg Havn.

Kommunalbestyrelsen fremhæver, at bosætningen i Gentofte altid har været præget af nærheden til og det frie udsyn over Øresund, og at en eventuel fremtidig udvikling af Nordhavn som en ny stor bydel, har overordentlig stor interesse for Gentofte Kommune. Det er Gentofte Kommunes opfattelse, at farvands- og kystforhold som følge af vindforslaget fra Københavns Kommunes idekonkurrence, helt vil ændre karakter, hvis Svanemøllebugten fra den nuværende udstrækning bliver til en bugt, der på sigt bliver dobbelt på lang. Gentofte Kommune er på det foreliggende grundlag imod både den øgede og intensive udnyttelse af det "eksisterende" Nordhavnsområde og den foreslåede landvinding mod nord med forventet byudvikling til følge. Kommunen henviser til sit høringssvar af 29. maj 2009 vedrørende forslag til Kommuneplan 2009 for Københavns Kommune.

Virksomheder og selskaber

Dansupply A/S er bekymret over planernes trafikale konsekvenser, særligt trafikken omkring krydset Kalkbrænderihavnsgade/Sundkrogsgade. De mener ikke, at det vil være muligt at afvikle tra-

fikken til og fra Nordhavn og Frihavnen på en tilfredsstillende måde, selv med Københavns Kommunes planer for omlægning af krydset. Dansupply A/S foreslår, at der midlertidigt eller permanent etableres en alternativ udkørsel fra Københavns Frihavn ved Viborggade og at den eksisterende udkørsel lukkes.

Københavns Bymuseum mener, at der er tale om en meget voldsom udvidelse af Nordhavn som de ikke kan anbefale, idet Middelgrundsfortet og Trekroner fra flere vinkler vil se landfast ud. Museet anfører, at Københavns Havn udgør en væsentlig del af Københavns kulturhistorie som der bør værnes om.

Københavns Energi gør opmærksom på, at kloaksystemet i Nordhavnsområdet er ejet af By & Havn og at krydstogtterminalens tilslutning derfor skal aftales med dem.

Organisationer, foreninger og institutioner

Naturfredningsforeningen i Gentofte finder, at det er tilfredsstillende, at der via projektet vil kunne skabes nogle grønne områder til gavn for hovedstadsområdetets befolkning. Med hensyn til de miljømæssige konsekvenser er det foreningens opfattelse, at kyststrækningen ud for Hellerup med meget stor sandsynlighed vil blive påvirket af ændrede strøm- og bølgeforhold, og at disse forhold ikke er tilstrækkelig belyst i VVM-redegørelsen. Foreningen mener, at der er behov for en nærmere vurdering af, hvorvidt det er korrekt, at den forudsatte høfde ud for Hellerup Havn på lang sigt vil kunne afværge de negative påvirkninger i form af utilsigtet sandtransport og kysterosion. Det er desuden foreningens opfattelse, at den udførte visualisering af projektet ikke er tilstrækkelig til at give et realistisk indtryk af den planlagte bebyggelse mm. Der savnes visualisering af en evt. mulig bebyggelse på Nordhavnsområdet, flere fotostandpunkter samt visualisering af belysningen om natten.

Svanevængets Grundejerforening savner svar på, hvorledes en helt ny bydels infrastruktur forventes løst. Foreningen ønsker, at der ses yderligere på, hvorledes den ny bydels til- og frakørsel skal løses, så kvartererne omkring og ved Svanemøllen og Nordhavn ikke ødelægges yderligere og de nuværende herlighedsværdier med delvist rolige kvarterer og omgivelser ikke tabes for bestandig. Det bør være belyst, hvorledes til- og frakørsel løses under anlæg af den ny bydel og hvordan man tænker sig forholdene løst permanent samt indenfor hvilken tidshorisont. Foreningen anser det for naivt at forvente, at de trafikale udfordringer kan løses via det eksisterende vejnet.

Ældrerådet på Østerbro har ingen bemærkninger.

Østerbro Havnekomité er bange for at naturområdet Stubben kan blive truet, da området vil blive formindsket i en årrække samt præget af voldsom trafik. Østerbro Havnekomité foreslår, at opfyldningen deles

i to etaper, hvor først den vestlige del og området ved krydstogtterminalen opfyldes. Herefter opfyldes den østlige del. Østerbro Havnekomité foreslår, at lastbiler med opfyldningsjord kører ad den foreslåede nye vejforlængelse af Baltikavej. Desuden foreslås en metrostation placeret ved Nordhavn Station. Havnekomitéen mener, at der er risiko for at krydstogtterminalen bliver øde og forblæst uden for sæsonen. Havnekomitéen foreslår derfor, at en del af området opfyldes som kuperet terræn med kælke- og skibakker samt træer til at tage af for vinden, at enkelte af teltene opstilles permanent til læ, ophold og opbevaring af materialer til idræt og anden fritidsaktivitet, at krydstogtterminalen afkortes med 300 meter og at der etableres en kanal langs den nuværende nordkyst i Nordhavn. Dette vil medvirke til at forbedre udsigten for det bagvedliggende område. Foreningen foreslår, at adgangen til krydstogtterminalen forbedres ved at indtænke havnebusser til brug for turister og københavnere. Havnekomitéen mener, at opfyldningen vil vanskeliggøre forholdene for de mange roere og sejlsportsfolk i Svanemøllebugten og Kalkbrænderihavnsløbet. Komitéen foreslår derfor, at der graves en kanal fra Skudehavnen med forbindelse til Kalkbrænderihavnsløbet. Endelig foreslås det, at der åbnes op så det igen er muligt at sejle fra Skudehavnen til Skudeløbet, at der etableres en midlertidig lommepark ved Skudehavnen og at der etableres et stisystem for gående og cyklister fra Østerbro gennem Nordhavnsområdet.

Friluftsrådet mener, at udvidelsen indebærer væsentlige fremtidige forringelser og øgede sikkerhedsrisiko for friluftslivet på vandet, især for mindre både og i særdeleshed for rosportens fartøjer. Det gælder primært passage nord om anlægsudvidelsen fra Svanemøllebugten til byens inderhavn og til Amagers østkyst. Rådet henviser til Dansk Forening for Rosports høringssvar vedrørende sikkerhed. Rådet peger på, at der er væsentligt behov for at sikre fortsat sikker udfoldelse af friluftsliv på vandet og ønsker, at der i projektet indarbejdes mulighed for passage i form af en 12-15 m bred og 2-3 meter dyb kanal, mellem Kalkbrænderihavnen og f.eks. Kronløbsbassinet, hvor det er vigtigt, at udmundingen sker på indersiden af Kronløbet. Rådet mener, at kanalen bør etableres senest i forbindelse med påbegyndelsen af anlægsarbejderne til den nye krydstogtterminal. Rådet foreslår endvidere, at det indarbejdes i lokalplanen, at de nye rekreative arealer, der afslutter opfyldningen ud i sundet, pålægges en strandbeskyttelseslinie på 300 meter.

Danske Studenters Roklub er stærkt bekymret for rosporten og mener at projektet vil betyde væsentlige forringelser for sporten. Danske Studenters Roklub peger på muligheden af at etablere en kanal fra Svanemøllebugten til Københavns Havn eller til Kronløbet. Kanalen skal etableres før arbejdet går i gang og vil i realiteten bare være en fremskyndelse af den kanal, som allerede indgår i byudviklingsplanerne. Danske Studenters Roklub mener, at kulturen omkring ture til og fra Københavns Havn vil gå tabt, hvis roningen må indstilles. Med

henvisning til nogle erfaringer fra Århus, forventer Danske Studenters Roklub, at roaktiviteterne vil blive halveret på grund af udvidelsen. Roklubben mener derfor ikke, at konklusionen i VVM-redegørelsen er korrekt. Der peges på, at ruten vil foregå i mere risikabelt farvand med mere strøm, bådene vil være længere til havs og de vil være mere udsat for vind og vejr. Danske Studenters Roklub peger også på, at udformningen af den nye kyst er af stor betydning for sikkerheden. Det vil være svært at gøre landgang ved havari og robådene vil være tvunget længere til havs, fordi bølgerne slår tilbage fra bolværket og en evt. sikkerhedszone omkring det nye havneanlæg vil forbyde roning tæt ved havnen. Danske Studenters Roklub mener, at der er tale om et tab af herlighedsværdier både for roere, beboere og turister, hvis muligheden for at dyrke roning mellem Københavns Havn og Svanemøllebugten forringes, som f.eks. de kaproninger der arrangeres blandt klubberne. Samlet set mener Danske Studenters Roklub, at havnens rolle som samlende kraft vil lide unødvendig skade, hvis roningen mellem Svanemøllebugten og Københavns Havn må indstilles. Roklubben peger på, at en kanal skal udformes, så alle typer både kan manøvreres igennem og så to både kan passere hinanden samt at broer bør udfærdiges i en passende højde.

Roklubben Gefion er ikke enig i konklusionen om, at roernes forhold ikke bliver forringet og peger på, at roerne fremover skal krydse tre sejlrender, kommer ud i åbent trafikeret farvand, skal være 150 m fra krydstogtterminalen, som vil kaste bølger tilbage og vil være mindst 300 m fra land, at strømmen bliver stærkere, at roerne skal dele farvand med mange andre både og at der ikke er steder at søge nødhavn ved kæntring. Området kan ikke længere være en del af klubbens "daglige rofarvand" hvorfor almindelig roere ikke længere vil kunne færdes der. Roklubben Gefion glæder sig over det fremtidige projekt Nordholmene, men mener at medlemmernes muligheder for at komme syd for Nordhavn stopper fra 2010, hvilket er et stort tab for klubben. Roklubben frygter at klubberne får færre medlemmer og det vil gå ud over folkesundheden. Roklubben mener, at en kanal til Orientbassinet eller Kronløbsbassinet skal etableres i løbet af etableringsperioden for krydstogtterminalen.

Dansk Forening for Rosport og Københavnerkredsen (Rosporten) redegør for rosportens historiske betydning for København og den betydning, sporten har i dag, antalsmæssigt, med hensyn til at gøre havnen til et levende miljø og med hensyn til befolkningens sundhed. Rosporten beklager, at forslaget ikke rummer en kanal, hvilket foreningen ser som en alvorlig mangel og hindring for udvikling af havnen. Rosporten mener, at den nye rute vil betyde, at de sikkerhedsmæssige forhold forringes derhen, at bådene nu skal krydse tre internationale sejlruer, hvor der færdes alle slags fartøjer, at der vil kunne opstå kraftige, tilbagekastede og farlige bølger fra spunsvæggen omkring opfyldningen, at der er ringe redningsmuligheder ved kæntring og det vil være vanskeligt at komme i land ved opfyldning og

krydstogtterminal. Rosporten mener, at rosportens sikkerhedsregler derved ikke kan overholdes. Rosporten vil ikke have gavn af "farvandsovervågning". Den nye rute vil kræve, at roning sker efter klubbernes "langtursreglement" hvilket stiller større krav til deltagere og materiel og derved ifølge foreningen vil indskrænke antallet af roere. Rosporten mener, at rosportens sikkerhedsregler ikke kan overholdes, idet der er mere end 300 m til kysten og der ikke er indarbejdet redningsmuligheder på den nye kyststrækning. Dermed vil udbygningen også blive en barriere, der stopper roernes langture o.a. Barrieren vil som konsekvens betyde et kulturtab for København. Rosporten ønsker, at der sker en opbygning af de nye kyster som sikrer større hensyn til rekreative interesser, at der samtidig med etablering af krydstogtterminalen etableres en kanal i samråd med det maritime friluftsliv og at der sikres sikker passage øst om Københavns Havn. Rosporten mener, at det er en mangel ved VVM'en, at muligheden for at krydse tre skibsruter i stærk strøm eller om der vil opstå sikkerhedsmæssige problemer, når robådene skal dele sejlrende med andre, ikke er undersøgt. Rosporten peger på, at foreningen i 40 år har ønsket en kanal og foreslår, at en kanal bliver så bred, så den kan medvirke til at forbedre vandmiljøet i Svanemøllebugten.

Roklubben SAS er uenig i VVM'ens konklusion om, at roernes muligheder ikke bliver forringet. Roerne skal længere til søs end de 300 m, der gælder i klubbernes reglementer samtidig med, at strømmen bliver stærkere. Bølgehøjderne vil blive øget og kan føre til kritiske situationer i det trafikfyldte farvand. Det vil afskære roerne fra at deltage i fælles aktiviteter med klubberne nord for Nordhavn. Roklubben SAS mener, at en kanal er en forudsætning for at planerne realiseres.

Københavns Roklub tilslutter sig de bemærkninger der er kommet fra Dansk Forening for Rosport og Københavnerkredsen samt øvrige roklubber om en kanal. Københavns Roklub beklager udviklingen som foreningen mener konstant øger risikoen ved at ro i og omkring havnens nordlige udløb og mener, at medlemmerne vil overtræde sikkerhedsreglerne for at komme op til østkysten og de øvrige klubber. Københavns Roklub ønsker en kanal så bred, at passage bliver mulig, da de forudser en kraftig anvendelse af den. Københavns Roklub peger på, at det offentlige ønsker en havn som er til gavn for alle og nævner til sidst en række forhold, som har vanskeliggjort roernes muligheder.

Hellerup Dame Roklub er ikke enig i konklusionen om, at roernes forhold ikke bliver forringet og peger på, at roerne fremover skal krydse tre sejlrender, kommer ud i åbent trafikeret farvand, skal være 150 m fra krydstogtterminalen, som vil kaste bølger tilbage, skal være mindst 300 m fra land, at strømmen bliver stærkere, at roerne skal dele farvand med mange andre både og at der ikke er steder at søge nødhavn ved kæntring. Området kan ikke længere være en del af klubbens "daglige rofarvand" hvorfor almindelig roere ikke længere vil kunne

færdes der. Hellerup Dame Roklub glæder sig over det fremtidige projekt Nordholmene men mener, at medlemmernes muligheder for at komme syd for Nordhavn stopper fra 2010, hvilket er et stort tab for klubben. Hellerup Dame Roklub frygter, at klubberne får færre medlemmer og det vil gå ud over folkesundheden. Hellerup Dame Roklub mener, at en kanal til Orientbassinet eller Kronløbsbassinet skal etableres i løbet af etableringsperioden for krydstogtterminalen.

Hellerup Roklub gør indsigelse over vurderingen i VVM-redegørelsen om roernes muligheder. Turen vil ifølge Hellerup Roklub blive forlænget med 30-40 min. og der vil være færre dage, hvor turen er forsvarelig. Hellerup Roklub fremhæver strømforholdene som en faktor og det at bådene skal krydse Kronløbet langt ude, hvor bølgepåvirkningen vil være stor, hvilket sikkerhedsmæssigt ikke er ønskeligt. Roklubben imødeser en væsentlig nedgang i aktiviteten, hvis der ikke etableres afværgeforanstaltninger. Hellerup Roklub mener, det bør være muligt at fremskynde etablering af en kanal, hvilket også erhvervsfartøjer og søgående entreprenørmateriel vil have gavn af, så de ikke bliver generet af småbåde ved opfyldningsområdet. Hellerup Roklub mener, at kanalen, som i øvrigt vil være omkostningsneutral, idet der alligevel senere skal udgraves kanaler, bør etableres før arbejdet med udvidelsen påbegyndes for at sikre at kulturen med roning mellem Københavns Havn og det sydlige Øresund ikke går tabt.

Kystsikringslaget er imod projektet, da det vil medføre en række uhensigtsmæssigheder for bredejerne langs kysten nord for København. Kystlaget mener ikke, at det fremgår af VVM-redegørelsen om udbygningen alene kunne placeres i østlig retning, hvilket ville formindske det visuelle indtryk af krydstogtterminalen fra land væsentligt. Dette ville medføre, at ændringerne i strømforhold, tangophobning mv. langs den nordlige kyst ville blive formindsket i forhold til den planlagte løsning. Kystsikringslaget foreslår derfor, at udvidelsen alene sker i østlig retning. Kystsikringslaget påpeger, at der ikke er foretaget beregninger af virkninger af strømforhold i anlægsfasen og mener, at Københavns Kommune er forpligtet til at foretage en egentlig vurdering af påvirkningerne i anlægsfasen. Kystsikringslaget anmoder Københavns Kommune genoverveje spørgsmålet om nødvendigheden af undersøgelser og vurderinger vedrørende forholdene i anlægsfasen. Tilsvarende er der ifølge Kystsikringslaget alene foretaget en vurdering af påvirkningen af vandkvalitet og tang i driftsfasen. Det fremgår af VVM-redegørelsen, at der ikke kan foretages en kvantitativ vurdering af tangproblemerne, men det fremgår af konklusionen, at det må forventes, at oprensningmængderne kun vil forøges i ubetydelig grad. Kystsikringslaget anfører, at hvis udvidelsen af Nordhavn medfører yderligere tangophobning vil det indebære betydelige gener for beboerne samt omkostninger til fjernelse af tang. Kystsikringslaget finder det betænkeligt, at kommunen ikke har tilvejebragt tilstrækkeligt vidensgrundlag til vurdering af tangophob-

ning langs kysten og ønsker yderligere undersøgelser samt vurdering af tangophobning.

Kystsikringslaget mener, at ændringer i trafikmængderne samt vejlukninger vil skabe en uholdbar trafikalsituation for borgerne i Gentofte Kommune samt, at den øgede trafik vil medføre en betydelig yderligere forurening i området. VVM-redegørelsen giver ikke et fuldt billede af de trafikale ændringer i Gentofte Kommune i anlægsfasen. Kystsikringslaget mener, at Københavns Kommune bør redegøre detaljeret for, hvorledes de trafikale problemer vil skulle håndteres.

Kystsikringslaget mener, at visualiseringen fra fotostandpunkt 07, Charlottenlund Fort ikke er korrekt og vedlægger egen visualisering fra samme punkt. Kystsikringslaget mener, at Københavns Kommune bør revidere visualiseringerne i projektet. Kystsikringslaget oplister en række u hensigtsmæssigheder ved projektet: Hellerup Strand formindskes, øget tilsanding af Hellerup Havn, forurenede jord dumpes i havnen, sejlads mv. vanskeliggøres pga. ændrede strømforhold, øget risiko for forringet badevandskvalitet ved Charlottenlund Fort. Endelig frygter Kystsikringslaget, at Københavns Kommune undervurderer de støjgener som terminalen vil medføre for bredejerne langs den nordlige kyst og forventer, at krydstogtskibene vil udsende "tomgangsstøj" døgnet rundt. Der vil på den baggrund kunne ske en formindskelse af bredejernes herlighedsværdi og handelsværdi.

Danske Speditører mener, at udvidelsen af Nordhavn vil betyde en markant stigning i trafikintensiteten og at trafikken på Sundkrogsgade må forventes at give problemer. Danske Speditører forventer at krydset Kalkbrænderihavnsvej og Sundkrogsgade vil blive en trafikals flaskehals, der kan få meget stor betydning for transportvirksomheder beliggende på Nordhavn. Danske Speditører gør opmærksom på, at der i sæsonen vil være en forøget trafikintensitet pga. krydstogtskibe. Danske Speditører mener ikke lokalplanforslaget forholder sig til, hvordan virksomheder beliggende på Nordhavn vil blive påvirket af den nye terminal samt af opfyldningsarbejdet. Danske Speditører anbefaler, at Københavns Kommune udarbejder en plan for, hvordan man sikrer en tilfredsstillende afvikling af trafikken under opfyldningsarbejdet, således at de virksomheder, der er beliggende i området, fortsat vil have mulighed for at fortsætte med driften af deres virksomhed. Danske Speditører ønsker desuden, at man forholder sig til, hvordan man vil sikre fortsat fri (trafikals, red.) adgang til havnen når krydstogtterminalen tages i brug.

FOGUS (Foreningen til Gentofte Kommunes Udvikling og Forskønnelse) tilslutter sig Gentofte Kommunes svar til Københavns Kommune af 10. september 2008 (for-offentlighedsperioden, red.) og bekymring for udvidelsen af Nordhavnsområdet. Foreningen peger især på følgende: Trafikforholdene i Gentofte Kommune vil blive stærkt påvirkede i en lang årrække, bl.a. 20 % forøgelse af den tunge

gennemkørende trafik. Påvirkningen af Gentoftes kyst er helt uacceptabel og det er ifølge foreningen graverende at en nabokommune udsætter Hellerup Strand for varig erosion. Gentofte Kommune påføres en varig udgift til bygning af en hofde og til fjernelse af sand ved indsejlingen til Hellerup Havn. Foreningen anfører, at der ikke er garanti for, at forholdene ikke bliver værre end antaget. FOGUS forudser, at jordopfyldningen (delområde 1) vil blive udnyttet og at der vil ske udbygning af området, selv om kommunen fremhæver, at det ikke er de planer der er i høring nu. Gennemføres udvidelsen af Nordhavn, vil en stor del af havudsigten efter FOGUS opfattelse blive hindret, hvilket i endnu højere grad vil ske, hvis vinderprojektet gennemføres. FOGUS mener, at udvidelsen af Nordhavn og Nordholmene er så stort et projekt, der strækker sig langt ud i kystterritoriet og langt ind over en anden kommunes grænser, at der er behov for en politisk beslutning på folketingsplan og at en sådan beslutning fordrer en ny anlægslov. FOGUS mener ikke, at man kan foregribe dette ved at vedtage lokalplanen og begynde den omfattende opfyldning af Øresunds havområde.

Hellerup-Maglegaard Grundejerforening mener, at det endelige store projekt (Nordholmene red.) er nedtonet væsentligt og at dets udbygning helt hen foran Hellerups kyst er helt uacceptabel. Foreningen tilslutter sig Gentofte Kommunes forbehold i svar af 10. september 2008 og mener, at der bør foreligge en VVM-redegørelse og miljøvurdering for hele projektet (udvidelse incl. Nordholmene red.), inden dele af det sættes i gang. Foreningen mener, at projektet har ødelæggende virkning på deres kyst, da VVM'en peger på behov for en hofde som følge af ændrede strømforhold og heraf følgende erosion af kysten. Foreningen påpeger, at Københavns Kommune har udpeget områdets yderste del som velegnet til anlæg af en vindmøllepark, hvilket yderligere vil ødelægge det værdifulde visuelle miljø ved udsigten over Øresund fra kysten, bl.a. fra Tuborg områdets højklassede boligbyggeri. Foreningen kan ikke acceptere projektet i dets forelagte form.

Privatpersoner

Anders Kreutzfeldt mener, at det vil være bedre at placere krydstogtterminalen på Peberholm og med shuttlebus til lufthavn og metro i stedet for i Nordhavn. Herved undgås gener fra trafik, støj fra skibe og forvisning af københavnere, der bruger området til rekreative formål, pga. terrorsikring.

Steen Blicher repræsenterer vinterbadeklubben "Spring og Gys" og er bekymret for, at badevandskvaliteten forringes og at lugtgenerne som de kendes fra Svanemøllebugten vil brede sig op langs kysten med forringelse af områdets rekreative kvaliteter til følge. Spring og Gys er interesseret i, at der etableres kanaler gennem Nordhavn, så der ikke opstår en lagune af stillestående vand, hvor vandkvaliteten er ringe og hvor lugtgenerne kan blive voldsomme. Vinterbadeklubben peger på muligheden for kanaler fra Kalkbrænderiløbet til henholdsvis Orient-

bassinet og til Skudehavnen foruden en kanal fra det østligste hjørne af den fremtidige opfyldning til Kronløbet.

Ole Lauritzen mener, at der er tale om et enestående byudviklingsområde, men savner et visionært forslag for udvikling af Nordhavn og mener, at forslaget er begyndelsen til en containerhavn, der har brug for store arealer. I stedet for teltkonstruktioner ønsker han, at der opføres varieret butiksbebyggelse i tre etager til besøgende og beboere og med plads til lystbåde. Han foreslår, at overskudsjorden først placeres på krydstogtkajen, at jorden transporteres ad søvejen fra Svanemøllebugten og at landtransport sker i nattetimerne. Derudover bør der sikres mulighed for yderligere udvidelse af arealet. Han mener, at det bør overvejes, om turister fra krydstogtskibene kan sejles til bycentrum for ikke at belaste vejnettet. Han vedlægger egen skitse over Nordhavn.

Jette Hansen ønsker ikke, at der fyldes op nord-nordøst for Nordhavn, da det vil ødelægge den kommende strand i Svanemøllebugten i form af forringet vandforsyning. Hun spørger til muligheden for at etablere en kanal fra Svanemøllebugten til Kronløbsbassinet for at bedre vandgennemstrømningen.

Anders Bressendorff er uenig i VVM-redegørelsens vurdering af, at lystsejlerne og roernes muligheder for at udøve sejlads og roning ikke vil blive mindre efter etablering af udvidelsen. Som følge af udvidelsen forlænges roernes rute til Inderhavnen med i alt ca. 2 sømil, ruten vil være forsvarlig at gennemføre færre dage i løbet af året og der vil være mere strømfyldt vand ved opfyldningens nordøstlige spids. Han tilføjer, hvilket ikke er nævnt i VVM-redegørelsen, at roere og sejlbåde skal krydse Kronløbet langt ude og passere Kongedybet, hvor der er stor bølgepåvirkning, strøm og erhvervstrafik. Der er tale om så store negative påvirkninger af mulighederne for at udøve roning til og fra inderhavnen, at en væsentlig nedgang i denne rekreative aktivitet må imødeses, hvis der ikke etableres afværgeforanstaltninger. Han mener derfor, at der er behov for en kanalforbindelse for småbåde syd om krydstogtterminalen.

Mark Thomasson foreslår, at der oprettes kolonihaver på den ydre del af Nordhavn indtil området er fuldt udbygget. Det vil føre mennesker og liv til området inden alle grundene er solgt.

Kjeld Bentzen spørger til, hvorfor der ikke indgår noget i planerne om at genoprette den gamle badestrand på strækningen Lystbådehavnen – Tuborg Havn. Han ser frem til at strækningen åbnes for cykler og fodgængere. Dette høringssvar er videresendt til Københavns Kommunes projektleder for Svanemøllestranden.

Jørn Laursen mener, at der af sikkerhedshensyn i forbindelse med udvidelse af Nordhavn er behov for, at roere og andre små sejlbåde

kan sejle inden om f.eks. ved Kalkbrænderihavnen, således at store
cruisebåde og lystbåde ikke skal krydse hinanden.

Kapitel 5. Vurdering af de indkomne hørings svar

Alternativer

Peberholm

En placering af krydstogtterminal på Peberholm er bl.a. af miljømæssige årsager ikke en mulighed, da Peberholm er EF-habitatområde og EF-fuglebeskyttelsesområde.

Udvidelse mod øst

Formelt set udgør den første høringsperiode en mulighed for, at man kan indsende forslag til forhold som ønskes belyst i den kommende VVM-redegørelsen, jvf VVM-bekendtgørelsen. En udvidelse af Nordhavn i østlig retning har ikke været foreslået i den første høring og er derfor ikke belyst som alternativ. I planlægningen af Nordhavn er der taget hensyn til nødvendigheden af at flytte andre havneaktiviteter til Ydre Nordhavn. Det vil ikke kunne lade sig gøre med en mere østlig placering, hvilket også Transportministeriet, Københavns Kommune og By & Havn har undersøgt i anden sammenhæng. By og Havn oplyser, at en udvidelse af Nordhavn alene i østlig retning af samme størrelse som den undersøgte vil indebære en omlægning af eksisterende sejlrender til henholdsvis Københavns Havn (Nord- og Inderhavnen) og til Prøvestenen (international dybvandsrute). Disse omlægninger vil forårsage så betydelige uddybningsarbejder til nye sejlrender, at en udvidelse i østlig retning ikke er realistisk økonomisk. Det er ikke muligt uden detaljerede strømningsberegninger at afgøre omfanget af strømningsændringer i de tilstødende farvande inklusive Hellerup kyst ved en østlig udvidelse.

Strømforhold

Efter Københavns Kommunes og Kystdirektoratets opfattelse er de forhold, som Søfartsstyrelsen har peget på i den indledende høring, belyst i VVM-redegørelsen.

Den nye strand i Svanemøllebugten

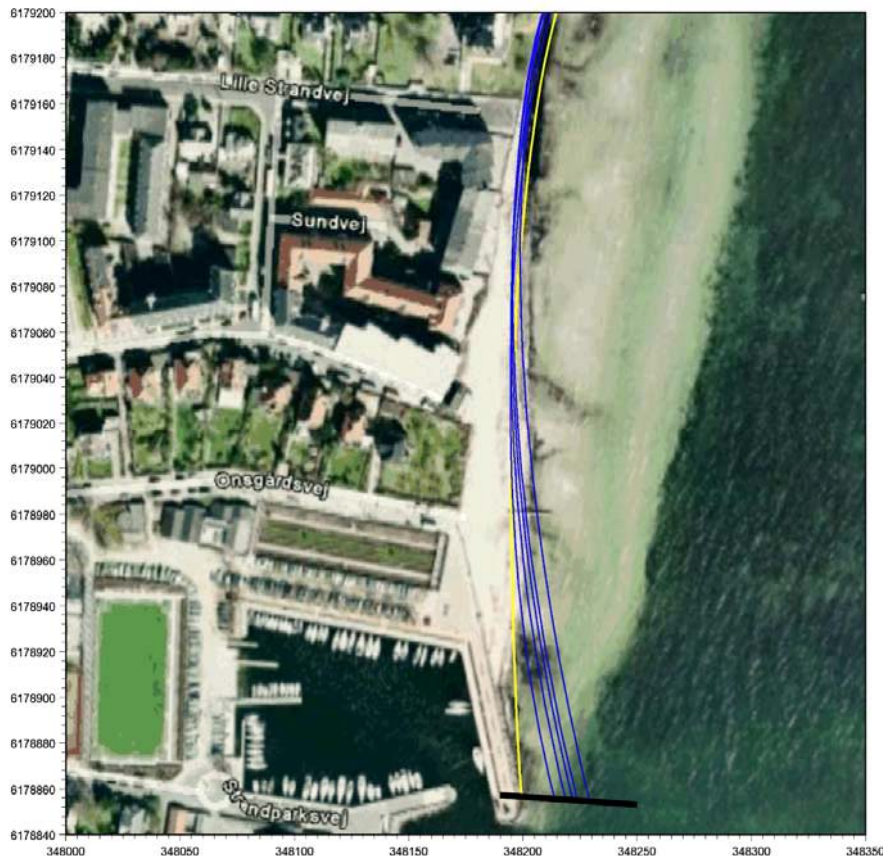
Efter Københavns Kommunes og Kystdirektoratets opfattelse vil projektet ikke få indflydelse på den nye strand i Svanemøllebugten. Det er i VVM-redegørelsen vist, at bølgeforholdene forbliver uforandrede inde i Svanemøllebugten og at opfyldningen derfor ikke vil føre til ændringer af stranden.

De modelberegninger, der er lavet for at undersøge fremtidige tangforhold viser, at der vil kunne forekomme ophobninger af tang ud for den nyanlagte strand inde i Svanemøllebugten, men dette er uafhængigt af opfyldningen ved Nordhavn. Oprensning af tang vil foregå efter behov.

Kystudvikling ved Hellerup

På baggrund af drøftelser mellem Københavns Kommune og Gentofte Kommune, har By & Havn fået udarbejdet et tillæg til den baggrunds-

rapport, som beskriver kystforholdene (*VVM - Tillæg til Teknisk baggrundsrapport nr. 3. Kystudvikling ved Hellerup Strand – DHI august 2009*). Rapporten er en præcisering af *Teknisk baggrundsrapport nr. 3* og indeholder ingen nye oplysninger.



Simulering af strandlinje efter konstruktionen af 50 m lang hofde nord for indsejlingen til Hellerup Havn med fremtidigt bølgeklime. Gul kurve: Stabil kystlinje for nuværende forhold. Blå kurver: Fremtidige kystlinjer efter 2, 4, 6, 8 og 20 år. Hofde vist med sort signatur.

I rapporten illustreres resultatet af den materialetransport langs kysten, som allerede er beskrevet i VVM-redegørelsen. Københavns Kommunes og Kystdirektoratets vurdering er fortsat, at den foreslåede hofde med en længde på 50 m fuldt ud vil kompensere for virkningen af udbygningen af Nordhavn. Arealtabet af Hellerup Strand vil øjeblikkeligt blive standset, idet erosionen mod nord opvejes af tilvækst mod syd. Arealet af stranden vil i starten tiltage med op til ca. 200-300 m²/år, hvorefter der vil indstille sig en stabil strandlinje over en periode på ca. 40 år.

Hvad angår tilsandingen i indsejlingen til Hellerup Havn skønnes den at ville vokse fra omtrent nul ca. 20 år efter udbygning af Nordhavn til ca. 1.000 m³/år efter ca. 40 års forløb.

På baggrund af ovenstående beregninger har By- og Havn som afværgeforanstaltning tilbudt at finansiere etableringen af en hofde i forlængelse af Hellerup Lystbådehavns nordlige mole.

Konsekvenser ved anlægsarbejder i forhold til strømforholdene

Ved anlægsperioden for renjordsopfyldningen og depotet forstås den periode, hvor indfatningen etableres. Dette sker i to faser, som er klar til drift med ca. 1 års mellemrum. Anlægsarbejderne er midlertidige og vil, når de er gennemført, få de konsekvenser for bølgeforholdene, som er beskrevet under driftsfasen. Desuden vil bølgeforholdene under hele anlægsperioden skifte karakter efterhånden som indfatningerne etableres. Det betyder, at konsekvenserne på forskellige stader af anlægsarbejdet vil være kortvarige. Forholdene i den relativt korte anlægsperiode for Nordhavnsudvidelsen på et par år kan således bedst beskrives som svarende til driftsfasen. Med hensyn til Hellerup Strand sikres denne bedst muligt mod erosion ved at etablere en hofde allerede i begyndelsen af anlægsperioden.

Vandkvalitet

Tang

I VVM-redegørelsen er der redegjort for, hvordan udvidelsen af Nordhavn forventes at påvirke omgivelserne med hensyn til tang- og lugtproblemer. De eksisterende forhold er beskrevet på baggrund af en besigtigelse i efteråret 2008 og i forbindelse med tidligere projekter.

Der er lavet modelberegninger, som med udgangspunkt i de mængder af tang og ålegræs, som man har kendskab til er i Øresund, belyser forskelle i bevægelses- og aflejringsmønstre for tang, som flyder i overfladen forårsaget af forskelle i strømforholdene. Beregningerne viser, at der ved vind fra nordøstlige retninger vil kunne ske en forøgelse af mængden af tang på strækningen fra Tuborg Havn til Charlottenlund Badeanstalt samt inde i Svanemøllebugten, men modellen kan ikke præcist sige noget om de forventede mængder af tang.

Den absolutte mængde af tang i vandområdet, som er fødekilden til tangophobningerne, ikke vil forøges. Tangansamlinger langs kysten i de nuværende og fremtidige situationer er således et resultat af, at en del af den samme mængde tang af vind-, bølger og strøm kan aflejres i lidt forskellige mængder og på forskellige lokaliteter for den nuværende og den fremtidige situation. Simuleringer af tangforholdene med og uden udbygning af Nordhavn indikerer således en sandsynlighed for en lille forøgelse i mængden af tang som skal oprensnes, men vil næppe forøge antallet af nødvendige oprensninger, da ansamlingerne på strande og i bugter som nævnt er styret af de overordnede hydrauliske og meteorologiske forhold. Konsekvensen vil være, at der skal bortkøres lidt mere, mens frekvensen for optagning og bortkørsel ikke forventes at stige. Mod dokumentation af grundejernes nuværende udgifter til tangoprensning, kan By & Havn tilbyde at betale den ekstra omkostning, grundejerne eventuelt måtte få som følge af udbygningen af Nordhavn.

Med hensyn til lugtgener er det vurderet, at projektet ikke vil føre til nogen nævneværdige ændringer, idet det ikke vil medføre ændringer i

typen af de aflejringsforhold som ind i mellem medfører lugtgener i den nuværende situation.

Det er vurderet i VVM-redegørelsen, at der ikke vil være nogen påvirkning som følge af tangforhold i anlægsfasen.

Badevandskvalitet

Københavns Kommune og Kystdirektoratet har i samarbejde med Gentofte Kommune anmodet By & Havn om at få foretaget supplerende tillægsberegninger af badevandskvaliteten ved blandt andet Charlottenlund Fort, som kan vise indholdet af E.colibakterier efter henholdsvis Gentofte Kommunes planlagte reovering af spildevandssystemerne og efter udvidelsen af Nordhavn. Gentofte Kommunes rådgiver har leveret en række tidsserier for kommunens udledninger (for en typisk 1-års regnhændelse) og en række data for udledningerne efter at spildevandsplanen er gennemført. Tilsvarende data er leveret for de tre udledningpunkter til Svanemøllebugten fra Københavns Kommune. Dette datagrundlag har gjort det muligt mere detaljeret at dokumentere den vurdering, der er foretaget i VVM-redegørelsen.

Beregningerne viser, at de belastningsreducerende tiltag på spildevandssystemernes aflastninger til kysten, som både Københavns og Gentofte Kommune har eller vil gennemføre, samlet set vil reducere belastningen med E.coli. Det er kun på Svanemøllestranden at den positive effekt fra disse tiltag vil blive reduceret på grund af udvidelsen af Nordhavn.

Det er beregnet, at der på Charlottenlund Strand efter ændringerne af kloaksystemerne vil ske en reduktion i overskridelser af grænseværdien for E.coli i forhold til i dag. Med udvidelsen af Nordhavn bliver der - som følge af ændringer i strømningsmønstrene langs kysten - en yderligere signifikant forbedring. For Hellerup Strand vil der også være en signifikant forbedring og for Bellevue vil der være en ganske lille positiv effekt.

Der vil således efter en udbygning af Nordhavn være en positiv effekt i forhold til vandkvaliteterne ud for strandene ved Bellevue, Hellerup og Charlottenlund. Mere om resultaterne af beregningerne kan læses i Tillæg til teknisk baggrundsrapport nr. 3, Ændringer i badevandskvaliteten, DHI, december 2009, www.blivhoert.kk.dk og www.kk.dk/nordhavn.dk.

Trafik

Adgang til Nordhavn

Krydset Kalkbrænderihavnsgade/Sundkrogsgade er netop ombygget for at øge kapaciteten og for at kunne tilpasse signalet efter den aktuelle trafiksituation. I området er der flere anlægsprojekter, som fremover vil påvirke trafikbilledet. Efterhånden som disse projekter bliver detailplanlagt, vil Københavns Kommune vurdere, hvilke

trafikomlægninger der er nødvendige i området. Københavns Kommune vil derfor løbende følge trafikudviklingen i krydset.

Herudover er der på baggrund af den gennemførte idékonkurrence foreslået en ny adgangsvej til Nordhavn ud for Århusgade. Denne forventes etableret i forbindelse med byudviklingen i Nordhavn, og skal være den primære adgang til området for kollektiv trafik og cykler/fodgængere samt være biladgang til de første byudviklingsområder i Indre Nordhavn.

Transport af materialer

Første del af opfyldningen forventes at ske ved krydstogtterminalen, som det er foreslået i et høringssvar. En meget stor del af overskudsjorden fra Nordhavnsvej og Cityringen forventes at blive transporteret til Nordhavn på lastbil. Eneste undtagelse herfra er den opgravede jord fra Cityringens klargøringscenter ved Vasbygade (CMC), som anbefales sejlet til Nordhavn (klargøringscentret ligger i umiddelbar nærhed af egnet kajareal). Kajen ved krydstogtterminalen opfyldes med havsand, der hovedsagelig vil blive sejlet til.

Hvis noget af overskudsjorden endvidere skulle sejles fra Svanemøllebugten til Nordhavn, ville det betyde, at den først skulle transporteres på lastbil fra byggepladserne og hen til Svanemøllebugten for herefter at blive omlastet. En forudsætning herfor er, at der afsættes et område til omlæsningen. Ved denne løsning ville den ”sparede” lastbilkørsel primært omhandle Kalkbrænderihavnsgade og vejene i selve Nordhavn, dvs. områder hvor kørslen har begrænsede gener i forhold til f.eks. boliger og byliv. Det er derfor vurderet, at denne ekstra omlastning ikke er rentabel i forhold til de opnåede trafikale fordele.

Jordtransporterne er planlagt i dagtimerne af hensyn til støj ved byggepladserne og støj langs de benyttede ruter til Nordhavn. Ved detaljplanlægningen vil Københavns Kommune være meget opmærksom på sikkerheden, herunder sikkerheden i forhold til fodgængere og cyklister.

Fremtidige trafikmængder

For at sikre en koordinering af de øgede trafikmængder som følge af de store anlægsprojekter, har Københavns Kommune udarbejdet en trafikafviklingsplan (tiltrådt af BR den 29. oktober 2009), hvor der er foretaget en samlet vurdering af trafikafviklingen af jordtransporterne fra Nordhavnsvej og Cityringen (planen kan ses under beslutninger fra mødet på www.kk.dk). I detaljprojekteringen vil det blive undersøgt, hvilke foranstaltninger der skal etableres for at undgå alt for store gener af den midlertidige tunge trafik. Der vil i dette arbejde være særlig fokus på trafikafvikling og trafiksikkerhed.

Trafik til og fra Marmormolen

Trafik til og fra Marmormolen og eventuelt anlæg af en havnetunnel ligger udenfor dette projekt, men det kan bemærkes, at det i miljøredegørelsen for Marmormolen er vurderet, at trafikken fra en fuldt udbygget Marmormole godt kan afvikles på det eksisterende vejnet uden Nordhavnsvej. På Ydre Østerbro vil dette medføre op til 10 % stigning i trafikken på visse strækninger. Det er dog ikke en situation, som Københavns Kommune forventer vil opstå, da Marmormolen vil blive udbygget over en årrække og først forventes fuldt udbygget, når Nordhavnsvej er etableret. Københavns Kommune har i samarbejde med staten nedsat en arbejdsgruppe, som skal undersøge mulighederne for at fremtidssikre Nordhavnsvej, så den er forberedt til en Østlig Ringvej/Havnetunnel. Desuden har staten igangsat en strategisk undersøgelse af en Østlig Ringvej/Havnetunnel.

Trafik nord for Svanemøllen Station

Området nord for Svanemøllen vil i anlægsperioden for såvel Nordhavnsvej som Cityringen blive belastet med en del tung trafik til og fra Nordhavn. Som tidligere nævnt har Københavns Kommune udarbejdet en trafikafviklingsplan, hvor der er foretaget en samlet vurdering af trafikafviklingen af jordtransporterne fra Nordhavnsvej og Cityringen.

Trafik til og fra Nordhavn når byudviklingen er gennemført indgår ikke i dette projekt, men det kan nævnes, at en af forudsætningerne for de videre etaper af byudviklingen er etablering af Nordhavnsvej, der vil aflaste det pågældende boligområde nord for Svanemøllen Station for biltrafik.

Trafik til og fra krydstogtterminalen

Det er København Kommunes vurdering, at trafikken til/fra krydstogtterminalen vil kunne håndteres på det eksisterende vejnet, da der i første omgang er tale om en flytning af trafikken. Selvom der fra åbningsåret 2012 kan ske en vækst i trafikmængden til krydstogtterminalen på op til 8 % (dette svarer til en stigning på ca. 150 køretøjer pr. døgn), vurderes dette også at kunne håndteres på det eksisterende vejnet. Baggrunden for denne vurdering er bl.a., at der er tale om en relativ lille stigning (på Kalkbrænderihavnsvej var årsdøgntrafikken i 2008 til sammenligning ca. 17.100 køretøjer). Man skal dog være opmærksom, at trafikken til/fra krydstogtterminalen har et særligt mønster, idet den har perioder med kraftig spidsbelastning.

Trafikken til og fra krydstogtterminalen vil ske ad en forlængelses af Baltikavej, mens trafikken til jorddepotet vil ske fra krydset Kattegatvej/Nordsøvej.

Med hensyn til ønsket om havnebusbetjening af krydstogtterminalen skal det anføres, at Københavns Kommune hele tiden arbejder for at forbedre forholdene for den kollektive trafik, herunder også havnebusserne. Københavns Kommune har gennem de seneste år udvidet

omfanget af havnebusbetjeningen, senest med oprettelse af en rute til Sluseholmen og Tegllholmen. En udvidelse af havnebusbetjeningen til krydstogtterminalen vil kunne binde havnen endnu bedre sammen. Dette vil indgå i det fremtidige planlægningsarbejde i forhold til udviklingen af den kollektive trafik.

By & Havn tilføjer, at operatørerne af krydstogtterminalen i samarbejde med CMP (Copenhagen Malmoe Port) løbende vurderer den mest hensigtsmæssige transport af passagerer til og fra krydstogtterminalen. By & Havn mener, at en mulig transportform for passagerer fra krydstogtskibene til Københavns centrum kunne være at benytte mindre fartøjer.

Efter By & Havns opfattelse er søtransport til Kastrup Lufthavn også en mulighed. En sådan løsning ligger dog ikke lige for, da den kun skal fungere i krydstogtsæsonen og kræver mere sødygtige fartøjer end de andre, der kun kan sejle inden for havnens dækkende værker. Hertil kommer etablering af færgelejer mv.

Den trafikale situation i Gentofte Kommune

Med hensyn til den trafikale situation i Gentofte Kommune, er de trafikale forhold beskrevet i VVM-redegørelsen så grundigt, som det er muligt på nuværende tidspunkt. I forbindelse med detailplanlægningen af projekterne vil der blive gennemført yderligere undersøgelser. Københavns Kommune har som tidligere nævnt udarbejdet en trafikafviklingsplan, hvor der er foretaget en samlet vurdering af jordtransporterne fra Nordhavnsvej og Cityringen.

Worst case-scenariet

Der er i VVM-redegørelsen og i baggrundsnotatet ”Trafik og barriereeffekter” redegjort for det opstillede worst-case-scenario. Da det på nuværende tidspunkt ikke er muligt at sige præcis, hvilke ruter jord og muck fra Cityringen transporteres ad, er der regnet på forskellige scenarier. Ligeledes kendes valget af linieføring for Nordhavnsvej (som vil have betydning for transportruten fra nord, idet Strandvænget lukkes i 2011-2015 ved valg af vejføring A1) ikke på nuværende tidspunkt og derfor er der regnet på begge alternativer. Worst case-scenariet er kombinationen af de forskellige alternativer og scenarier, som vil resultere i den største belastning af vejnettet. Det vil sige, at:

- Nordhavnsvej anlægges som vejføring A1
- Alt jord fra anlæg af Cityringen køres, hovedparten ankommer fra nord
- Transport af jord fra øvrige byggepladser foregår med lastbiler med en lastevne på 10 tons for lastbiler fra syd og 30 tons på lastbiler fra nord.

Det er Københavns Kommunes vurdering, at de scenarier der er regnet på, er det bedste beregningsgrundlag, der kan skaffes på nuværende

tidspunkt. Der er redegjort grundigt for beregningerne i baggrundsnotatet *VVM – Teknisk baggrundsrapport nr. 8, Trafik og barriereeffekter*, som kan ses på www.blivhoert.kk.dk.

Cykelstier

Anlæg af cykelstier på de eksisterende veje i området er ikke en del af dette projekt, men Københavns Kommune er helt enig i, at der også bør etableres cykelstier på en række af de eksisterende veje, som det er foreslået. Det er dog ikke muligt at fastlægge dem i forbindelse med lokalplanen, da de ligger uden for lokalplanens område. Som en del af byudviklingen i Nordhavn vil der blive arbejdet for et veludbygget cykelstinet i Nordhavn.

Metro til Nordhavn

Udbygning af trafikbetjening i Nordhavn er ikke en del af dette projekt. Det kan dog oplyses, at Nordhavn tænkes sikret en bæredygtig fordeling på transportmidlerne cykel, bil og kollektiv transport (en tredjedel hver). Samtidigt tænkes miljøvenlige transportmiddelvalg fremmet gennem etablering af optimale forhold for fodgængere og anlæg af en særligt højklasset cykelbetjening.

Luftforurening

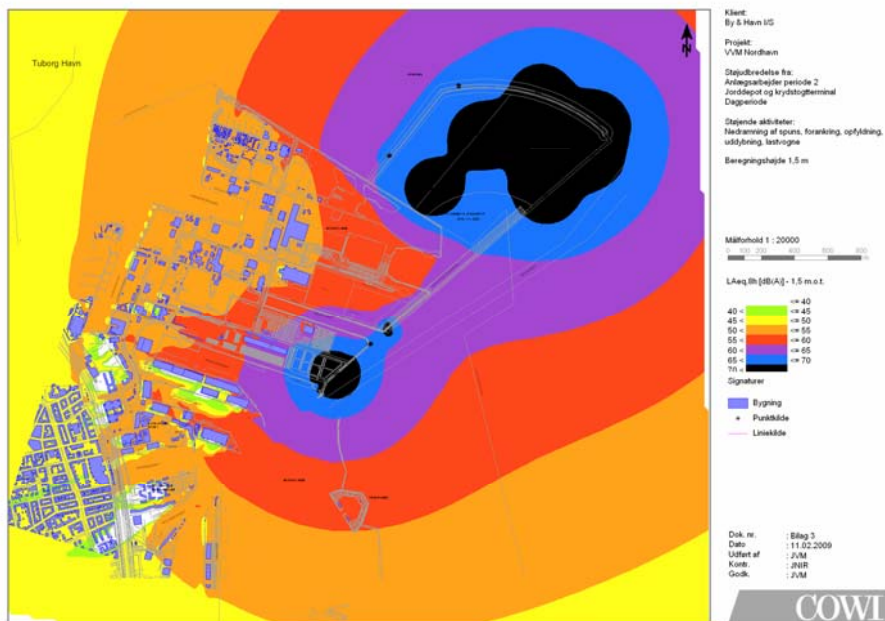
Der er i VVM-redegørelsen redegjort for udledninger til luften i både anlægs- og driftsfase. Det er konkluderet, at de samlede udledninger - herunder CO₂ - i både anlægs- og driftsfasen kun giver anledning til en meget begrænset ekstra påvirkning af omgivelserne. For driftsfasen er år 2013 valgt som repræsentativt, da det er det år, hvor der foregår mest tung trafik med jordtransporter. Projektet vil som al aktivitet medføre en øget udledning til luften, men med placering af jord og muck i Nordhavn er valgt en løsning med mindst muligt transportarbejde og dermed mindst mulig luftforurening til følge.

Støj

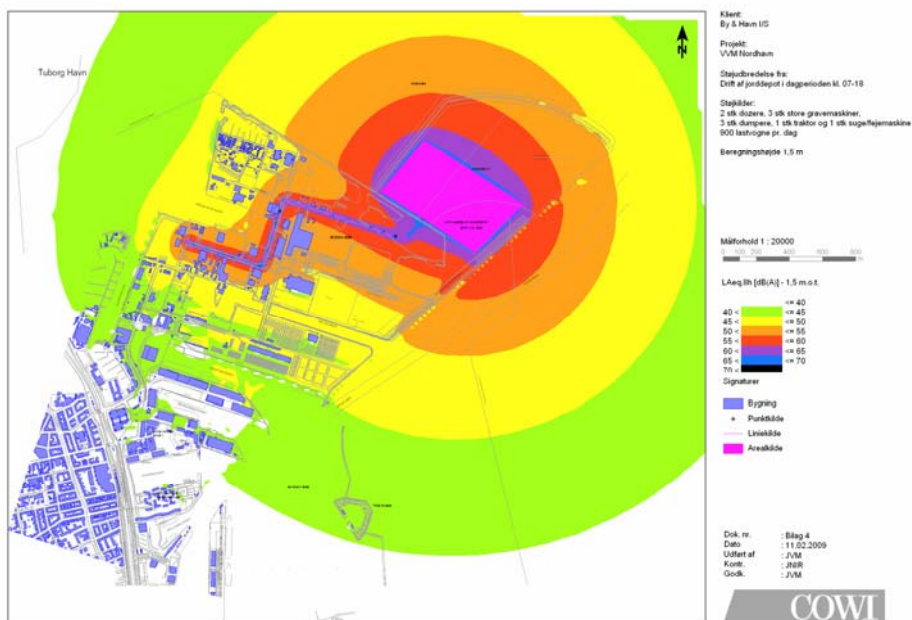
I notatet *”Teknisk baggrundsrapport for støj”* er der redegjort for antallet af jordtransporter på vejnettet i år 2013. Det er angivet for de enkelte adgangsveje indenfor det fastlagte influensvejnet, og ændringen i støjniveauet er beregnet og angivet. Der er ingen steder udenfor selve Nordhavn, hvor støjniveauet stiger mere end 0,7 dB. Influensvejnettet er fastsat som den nære del af det overordnede vejnet, som transporterne vil komme ad. Udenfor influens vejnettet er de transporter, som relaterer sig til henholdsvis Nordhavnsvej og Cityringen, behandlet i VVM-redegørelserne for disse.

Det er i VVM-redegørelsen angivet, at de vejledende støjgrænser for støj i anlægsperioden kan overholdes. Ligesådan kan de overholdes i driftsperioden. Beregningerne er lavet for de mest støjende perioder og støjen udenfor disse vil være lavere.

De støj kort, som er medtaget i VVM-redegørelsen er nu fremstillet i en version, hvor Tuborg Havn er med på afgrænsningen. Kortene viser, at området i perioder med mest støj i anlægsperioden højst blive påvirket af et støjniveau på 45 til 50 dB i dagtimerne og i driftsperioden vil støjniveauet være under 40 dB.



Støj bredelse i anlægsperioden



Støj bredelse i driftsperioden

Der er i VVM-redegørelsen redegjort for støjforhold som følge af flytning af krydstogterminalen. Der er ikke noget i de beregninger, der er foretaget, som indikerer, at bredejerne mellem Hellerup Strand og Charlottenlund Fort vil blive generet af støj.

Krydstogtterminalen

Udformning af krydstogtterminalen

Lokalplanforslaget muliggør etablering af en krydstogtterminal samt et depot- og opfyldsområde indenfor lokalplanområdet (§ 1). Forslaget åbner ikke mulighed for, at der drives containerterminal i området.

Terminalbygningerne skal udføres som lette konstruktioner i lys dug, hvormed de kommer til at fremstå med et maritimt udtryk, der harmonerer med stedet og dets anvendelse. Samtidig skal konstruktionerne nedtages, når der ikke er krydstogtaktiviteter, hvilket dels betyder, at områdets havnekarakter opretholdes udenfor sæsonen dels, at hele kajområdet åbnes op for offentligheden udenfor sæson, så det kan bruges rekreativt.

Faste bygninger vil ikke have samme fleksibilitet, og de vil komme til at stå ubenyttede hen og blive udsat for vind og vejr i vintersæsonen, når der ikke er krydstogtaktiviteter.

Da området er fastlagt til krydstogtterminal i kommuneplantillæggets rammebestemmelse og landsplandirektivets § 4, vil det ikke være muligt at anvende området til andre aktiviteter som sport, udstillinger og lignende udenfor krydstogtsæsonen. Tilsvarende vil en permanent opstilling af de lette konstruktioner til andre end krydstogtrelaterede formål ikke være mulig, da landsplandirektivet og kommuneplantillægget fastlægger området til krydstogtanvendelse.

Kajens proportioner, beliggenheden ved Kronløbet og anvendelsen til krydstogtskibe er ikke forenelig med en samtidig placering af lystbåde.

Endelig må det påpeges, at lokalplanforslaget ikke muliggør yderligere landudvidelse end det, der ligger indenfor lokalplanområdet.

Dimensionering og udformning af krydstogtterminalen er foretaget af bygherren By & Havn med Københavns Kommune som planlægningsmyndighed og i samarbejde med brugeren Copenhagen Malmoe Port, der vurderer, at en reduceret størrelse af krydstogtterminalen ikke vil give mening i forhold til det aktuelle behov. Etablering af en kanal langs den nuværende nordkyst vil der blive taget stilling til i forbindelse med planlægning for den ydre del af Nordhavn.

Visuelle konsekvenser

Opfyldningen

Det er korrekt, som Københavns Bymuseum fremhæver, at de visuelle forhold vil ændres, og ifølge den visuelle baggrundsrapport fra udarbejdelsen af VVM-redegørelsen og miljøvurderingen vil dette også påvirke udsynet til de to forter. Fra den sydlige del af Langelinie vil der være en visuel kontakt mellem Trekrøner og den nye krydstogtterminal, som vil påvirke fortets frie visuelle placering i havneløbet.

Fra Fiskerihavnen vil opfyldningen præge udsigten mod øst, så Middelgrundsfortet vil synes som landfast. Fra Langelinie Nord påvirkes de visuelle forhold ikke væsentligt. Med projektets gennemførelse vil der imidlertid også opstå nye udsigtspositioner længere ude i havneløbet til de to forter, som man ikke har haft tidligere. Det er Københavns Kommunes vurdering, at den visuelle påvirkning af de to forter er til stede, men ikke i et omfang der truer oplevelsen af disse som fritliggende i havet.

Opfyldning og krydstogtterminal

Lokalplanforslaget muliggør en krydstogtterminal samt et depot- og opfyldsområde indenfor lokalplanområdet, og der er ikke planlagt bebyggelse i området udover midlertidige bygninger, lette terminalkonstruktioner og et udsigtstårn på krydstogtkajens sydlige del. Det har derfor ikke været en del af oplægget, og dermed forudsætningerne for Hasløv & Kjærsgaards visualiseringer, at de skulle inkludere en bebyggelse i området. Egentlig bebyggelse af området er noget, der først tages stilling til i forbindelse med en eventuel byudvikling af Nordhavn.

Visualiseringen er udarbejdet i overensstemmelse med den gældende vejledning, *Visualisering og VVM – behov, metoder, teknikker, eksempler, Skov- og Naturstyrelsen, Miljø- og Energiministeriet, 2000*. Hasløv & Kjærsgaard oplyser, at metoden, der er blevet anvendt, er blevet efterprøvet i mange sammenhænge over mange år, og altid har vist sig at være virkelighedstro. Metoden bygger på en digital målfast model, i princippet i målforhold 1:1, hvor ethvert standpunkt kan eftervises, eventuelt som en såkaldt trådmodel, hvor konstruktionerne ses i forhold til omgivelserne.

Visualiseringen har til formål at beskrive områdets visuelle fremtræden før og efter projektets gennemførelse. Der er med det formål for øje gennemført visualiseringer fra ni fotostandpunkter fra positioner på land og vand hele vejen rundt om anlægget, alle om dagen i klart vejr og fuldt dagslys. Om natten vil der være lys fra lysmaster på krydstogtkajen og fra skibe, når de ligger til kaj. Belysningen vil veksle alt efter, hvor mange og hvilke skibe der ligger til kaj, og vil indgå i sammenhæng med øvrig belysning i havnen. Der er ikke lavet egentlige natvisualiseringer, da dette er vurderet at være af mindre betydning i forhold til at kunne vurdere projektets visuelle fremtræden. Det er Københavns Kommunes vurdering, at de gennemførte visualiseringer giver en fyldestgørende beskrivelse af områdets visuelle fremtræden før og efter projektets gennemførelse, og dermed udgør et godt grundlag for at kunne vurdere projektets visuelle konsekvenser i forhold til omgivelserne.

Kystsikringslaget har vedlagt egne visualiseringer. Disse er ikke metodebeskrevet, hvorfor det kan være svært at vurdere gyldigheden. Dog ligger en række ting klart som følge af indsigelsens vedlagte

bilag. Der er anvendt et andet optagelsespunkt, end det der findes i visualiseringsrapporten. Optagelsen er foretaget med et teleobjektiv, der giver et komprimeret indtryk, hvor objekter i baggrunden optræder større, end de ville ved en optagelse, der er baseret på et normalobjektiv eller en vidvinkel som i visualiseringsrapporten. I visualiseringsrapporten er den anbefalede betragtningsafstand desuden angivet, så et korrekt indtryk kan opnås ved betragtning. Det er ikke angivet i visualiseringerne i indsigelsen. Endelig er det en forudsætning i Hasløv og Kjærsgaards visualiseringer, at der ikke skulle vises bebyggede strukturer eller beplantning på opfyldningen og omkring krydstogtterminalen. Bebyggelsen, der fremtræder på indsigelsens visualiseringer, udtrykker et fremtidsscenario, som der ikke er truffet nogen afgørelse omkring.

Anvendelse og rekreative aktiviteter i området

Det område som støder op til den kommende udvidelse og krydstogtterminalen er i teknisk forstand et aflukket specialdepot for forurenede jord. Der har i årenes løb udviklet sig et vist naturindhold på området, men der er ikke nogle sjældne plantearter. De grønbrogede tuders yngle- og rasteplasser vil blive sikret i henhold til habitatdirektivet. Uanset hvordan opfyldningen udføres, vil der skulle placeres et karteringsanlæg på stedet. I forbindelse med nedlukning af det nuværende deponi vil der blive etableret en gangsti bag den eksisterende stenkastning mod nord.

Lokalplanens område A etableres som plant terræn i kote + 3,0 meter, men med mulighed for at etablere mindre terrænbearbejdnings sammen med eventuel beplantning, så området fremstår som landskabsmæssigt helstøbt, indtil en eventuel byudvikling går i gang. I områder med ren jord vil der desuden kunne etableres offentlig adgang. En egentlig omdannelse af området til rekreative formål, parker mv. vil først indgå som en del af en eventuel byudvikling i fremtiden.

Parker og deres anvendelse vil blive belyst i strukturplanen for hele den fremtidige Nordhavn.

Forbedring af eksisterende forhold i Nordhavn

Spørgsmålet om etablering af en midlertidig lommepark ved Skudehavnen indgår ikke som del af denne VVM-redegørelse.

En åbning af Skudeløbet for sejlads fra Skudehavnen indgår ikke som del af denne VVM-redegørelse. Kanaler og deres anvendelse vil blive belyst i strukturplanen for hele den fremtidige Nordhavn.

Kolonihaver

Tidligere har det været almindeligt at placere kolonihaver på arealer, der først senere skulle anvendes til bebyggelse. Med *Kolonihaveloven* fra 2001 forsvandt denne mulighed, da loven udelukker etablering af midlertidige kolonihaver. Der kan nu alene etableres dyrkningslodder,

der er uden nogen form for bygninger (dette gælder også redskabs-skure og lign.). Dette er i København bl.a. sket i form af de mobile haver i Ørestad, der er flyttet videre til nye arealer i takt med udbygningen. I betragtning af afstanden til de ydre dele af Nordhavn vurderes det dog, at interessen for dyrkningslodder uden mulighed for redskabsopbevaring eller bygninger til ly for vejret formentlig vil være begrænset sammenholdt med ressourceanvendelsen til at etablere egnede forhold for have dyrkning. Kommuneplanen giver dog en generel mulighed for midlertidige anvendelser af ubenyttede arealer i de såkaldte perspektivområder (som de ydre dele af Nordhavn hører til), så der er ikke noget planmæssigt til hinder for at etablere dyrkningslodder, så længe de er helt uden bebyggelse.

Der vil tidligst, når opfyldningen er tilendebragt blive taget stilling til en eventuel anvendelse af arealerne.

Vindmøller

Ydre Nordhavn er udpeget som velegnet til opstilling af vindmøller. Opstilling af vindmøller kræver, at der udarbejdes et plangrundlag i form af et kommuneplantillæg med miljøvurdering og VVM-redegørelse samt en lokalplan der muliggør dette. Der vil i en sådan proces være to offentlige høringer, hvor det vil være muligt at komme med indsigelser. Borgerrepræsentationen har på møde den 17. september besluttet at sætte en planproces i gang. I første omgang prioriteres udviklingen af muligheder for vindmøller på Kalvebod Syd og Prøvestenen, men samtidig skal det undersøges nærmere, hvordan og hvornår der kan opstilles vindmøller på Nordhavnen og Lynetten.

Kanal i Indre Nordhavn samt sejladsikkerhed

På baggrund af de vanskeligheder, som projektet kunne medføre for roerne, er Københavns Kommune og By & Havn blevet enige om at etablere en kanal gennem Indre Nordhavn, som roerne kan anvende ved passage mellem Yderhavnen og Svanemøllebugten. Det er således skrevet ind i den udbygningsaftale, der i forbindelse med kommuneplantillægget og lokalplanen indgås mellem By & Havn som bygherre og Københavns Kommune, at en kanal skal etableres fra Kalkbrænderiløbet via Skudehavnen og videre derfra til Orientbassinet.

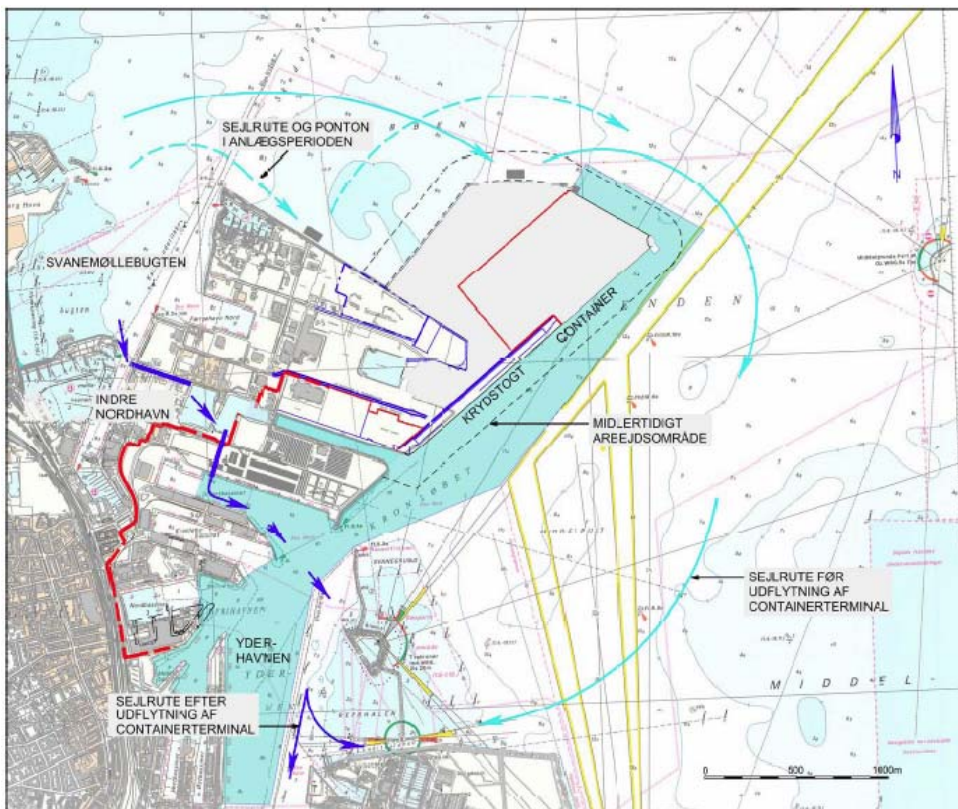
Den valgte placering er fremkommet på baggrund af en analyse udarbejdet af Københavns Kommune og By & Havn, der viser, at placering af en kanal fx fra Kalkbrænderiløbet til Kronløbsbassinet ikke er mulig, bl.a. fordi området mod Kronløbsbassinet fungerer som adgang til Frihavnen, ligesom området indeholder toldbygning, veterinærbygning og pakhus for ompakning af gods, som er vigtige funktioner for containerterminalen.

Området mod Kalkbrænderiløbet nord for Stubbøløbsgade er en fungerende erhvervshavn for tørbulk, der først kan flyttes til Prøvestenen, når de nye arealer derude er byggemodnet. Samtidig er området mod

Orientbassinet containerterminal og fungerer som adgang til container- og bilterminal samt Pakhusbyen. Området kan først overgå til anden anvendelse efter udflytning af containerterminalen. Af hensyn til den maritime ISPS-sikkerhed for terrorforebyggelse i havne er det hensigtsmæssigt at sikre både containerterminal og krydstogtterminal ved adskillelse af lystsejladsen for at mindske terminalernes sårbarhed. Ved etablering af en kanal gennem Skudeløbet vil lystsejls have dårlige oversigtsforhold til bagbord, når der ligger fortløjede krydstogtskibe i den nye terminal.

Der er yderligere en række tekniske og byplanmæssige forhold, herunder koordinering med en sænketunnel, hvis Nordhavnsvejs linieføring A1 besluttes, som skal afklares inden en præcis placering kan angives. Der skal samtidig ske en drøftelse med repræsentanter for rosporten med henblik på at fastlægge dimensioner mv. By & Havn vil tage initiativ til en sådan drøftelse.

Da det ikke er muligt at etablere en kanal samtidig med udvidelsen af Nordhavn, er det aftalt, at By & Havn i anlægsperioden i sommerhalvåret udlægger en ponton ud for rundkørslen for enden af Kattégatvej, der kan tjene som rastesteds for roere. Efter ibrugtagning af Nordhavnsudvidelsen etablerer By & Havn et brohoved på det nordvestlige hjørne af jorddepotet, der gør det muligt for robåde og kajaker at anløbe og holde hvil.



Fremtidig kanal er markeret med blå, mens brohoved og ponton er markeret med gråt.

Sammenhæng med øvrig planlægning

Strandbeskyttelseslinie

Strandbeskyttelseslinjen efter naturbeskyttelsesloven udlægges af Miljøministeren. Ved fremrykning af kysten kan linjen ændres efter de samme kriterier, der var gældende ved udpegningen. Dette er eksempelvis sket i Amager Strandpark, der er opfyldt ud for en gældende strandbeskyttelseslinje. Der har imidlertid aldrig været udpeget nogen strandbeskyttelseslinje i Nordhavn, hvorfor der ikke er tale om en fremrykning af en beskyttet strand. Området vurderes derfor ikke at falde ind under lovens kriterier. Dette er dog ikke til hinder for, at arealer langs kysten ved lokalplan kan fastlægges til rekreative formål og at der kan fastsættes bestemmelser, der sikrer deres egnethed til disse formål, begrænser bebyggelse af hensyn til udsynet over vandet osv., således som det f.eks. er sket i lokalplan for Svanemøllestranden.

Byudvikling i Nordhavn, Nordhavnen

Vinderprojektet "Nordholmene Urban Delta" for udviklingen af Nordhavn, senere omdøbt til "Nordholmene" og nu med den endelige titel "Nordhavnen", er for øjeblikket ved at blive bearbejdet, så det kan danne udgangspunkt for By & Havn til en ansøgning om udarbejdelsen af nyt plangrundlag til Københavns Kommune. Projektforslaget bygger bl.a. på en idé om opdelingen af Nordhavn i holme som et strukturerende element i Nordhavns byudvikling. Planerne om udvidelse af Københavns Nordhavn og ny krydstogtterminal har indgået som en forudsætning i idékonkurrencen fra 2008 og er derfor også indarbejdet i projektforslaget, der skal danne grundlag for en udvikling af Nordhavn i de næste 40-60 år. Det planlagte jorddepot i Ydre Nordhavn forventes på nuværende tidspunkt først at være fyldt op omkring år 2022. Hvordan og hvornår der kan etableres yderligere holme er derfor højst usikkert, men projektforslaget "Nordhavnen" indeholder et bud.

I bearbejdningen af projektet indgår bl.a. vurderinger af de i projektet forslåede ekstra opfyldninger i Ydre Nordhavn, herunder ændrede strømforhold. Projektets miljøpåvirkninger vil blive undersøgt i det egentlige planarbejde med miljøvurdering og eventuelle VVM-redegørelser, herunder de forhold Gentofte Kommune peger på med påvirkning af kyststrækning mv. Projekt, plangrundlag eller belysning af miljøpåvirkninger har endnu ikke nået en færdig form, og det er derfor ikke muligt på nuværende tidspunkt at komme med en entydig vurdering af konsekvenser for Gentofte Kommune. Plangrundlaget vil fastlægge anvendelsen af området og vil blive sendt i offentlig høring, hvor der vil være mulighed for at komme med indsigelser. Når Københavns Kommune påbegynder udarbejdelsen af et plangrundlag vil der blive indledt en dialog med Gentofte Kommune. En forudsætning for, at Københavns Kommune kan gå i gang med et plangrundlag vedrørende yderligere udvidelse af Nordhavn vil være en accept fra Kystdirektoratet.

Planerne om udvidelse af Københavns Nordhavn og ny krydstogt-terminal har indgået som en forudsætning i idékonkurrencen fra 2008 og kan derfor betragtes som et selvstændigt projekt, der vil blive indarbejdet i et kommende plangrundlag for resten af Nordhavn.

Stisystem for gående og cyklister

Det indgår som et af pejlemærkerne i konkurrenceprogrammet for udviklingen af Nordhavn, at cykler og kollektiv trafik skal være det naturlige valg. I det videre arbejde med planlægningen af Nordhavn vil kontakten til Østerbro i form af stier for cykler og gående derfor blive prioriteret højt. På nuværende tidspunkt er der ikke taget stilling til den konkrete udformning af stisystemet i Nordhavn.

Opfyldning af areal på søterritoriet

Det er staten, der har højhedsretten over søterritoriet og Transportministeriet skal via Kystdirektoratet give tilladelse til inddragelse af søterritoriet til opfyldning.

Staten (Kystdirektoratet) har medvirket ved udarbejdelse af de konkrete planforslag. Miljøministeriet har endvidere tilvejebragt det for krydstogtterminalen nødvendige landsplandirektiv i henhold til planloven og Fingerplan 2007. Af lokalplanen fremgår endvidere, at uddybnings- og opfyldningsarbejder ikke må foretages uden tilladelse fra Kystdirektoratet.

Bortset fra krydstogtterminalen vil det øvrige indvundne areal have landzonestatus, og kan derfor ikke uden yderligere statslige tiltag udnyttes til andre formål end opfyldning. Statslig planlægning i form af et landsplandirektiv er således en forudsætning for, at der kan ske en yderligere byudvikling i området.

Klimasikring

Klimasikring af Nordhavnen såvel som resten af Københavns Kommune er et vigtigt element, der skal tages højde for i alle anlægsprojekter. Københavns Kommune har derfor allerede fået foretaget en vurdering af, hvilke lokale effekter der kan forventes i Øresund som følge af de globale klimaforandringer. Vurderingen er foretaget af Danmarks Meteorologiske Institut på baggrund af FN's klimapanel, IPCC seneste rapporter.

Det har vist sig, at de væsentligste klimatiske forandringer, der rammer København og kan få betydning for design af Nordhavnen, er højere vandstand og dermed kraftigere stormflodshændelser, samt øget og mere intens nedbør. De forventede stigninger i havvandspejlet på op til ca. 60 cm udgør i sig selv ikke et væsentligt problem for Nordhavn. Problemerne opstår i forbindelse med de vandstande der kan forekomme ved de tilbagevendende stormflodshændelser, hvor vandstandene kan blive forhøjet med op til 60 cm i forhold til i

dag. Ydermere forventes styrken og frekvensen af stormflodshændelser at tage til.

Der arbejdes på at sikre Nordhavnsområdet, så det kan modstå vandstande og forventede fremtidige øgede stormflodshændelser, selv hvis de i øjeblikket værst tænkelige fremtidsscenerier for klimaets udvikling skulle blive en realitet. I arbejdet indgår overvejelser om anvendelse af både passive og aktive foranstaltninger, der kan tages i brug i forhold til den fremtidige udvikling i klimaet.

I udformningen og opbygningen af holmene og kystlinien vil der blive taget højde for de mulige fremtidige ændringer i meteorologiske og hydrografiske forhold, så udviklingen af området kan ske på et fremtidssikkert grundlag. En væsentlig udfordring bliver i den forbindelse at sikre den rekreative udnyttelse med adgang til vandet i området og opnå en attraktiv landskabelig udformning.

Eksisterende virksomheder i området

Københavns Kommune har ved placering af opfyldningen i Nordhavn søgt at minimere belastningen fra jordtransporterne, idet materialerne ellers skulle køres til Køge eller et andet sted udenfor Københavns Kommune. Det vurderes imidlertid at være uundgåeligt med mere trafik på visse vejstrækninger både på Østerbro og i Nordhavnsområdet som følge af projekterne.

Det er konkluderet, at der som følge af jordtransporterne kan opstå kapacitetsproblemer på strækninger som i forvejen er hårdt belastet, hvilket kan medføre forsinkelser af jordtransporterne og af den øvrige trafik. På hovedparten af strækningerne forventes trafikken at kunne afvikles tilfredsstillende. I VVM-redegørelsen er det angivet, at en række kryds bør optimeres eller eventuelt helt ombygges. Krydsene vil blive analyseret nærmere af Teknik- og Miljøforvaltningen, Københavns Kommune, ligesom kommunen for at afhjælpe generne mest muligt vil sikre en koordinering af trafikken fra Cityringen og de øvrige anlægsarbejder i kommunen.

Der vil ikke ske ændringer i forhold til adgang til havnen, når krydstogtterminalen er taget i brug.

Kapitel 6. Oversigt over modtagne høringsvar

	Alternativer	Strømningsforhold, incl. evt. kanal	Vandkvalitet	Trafik	Luftforurening	Støj	Udformning af krydstogtterminalen	Visuelle konsekvenser	Rekreative aktiviteter i området	Sammenhæng med øvrig planlægning	Klimasikring	Eksisterende virksomheder i området	Havnegrænse	Sejladssikkerhed	Ingen bemærkninger
Myndigheder															
1	Søfartsstyrelsen	X												X	
2	Kulturarvsstyrelsen														X
3	Gentofte Kommune	X	X	X	X	X		X	X		X				
4	Nørrebro Lokaludvalg			X											
5	Københavns Bymuseum							X							
6	Østerbro Lokaludvalg	X		X			X				X				
Virksomheder og selskaber															
1	Dansupply A/S			X								X			
2	Københavns Energi A/S								X						
Organisationer, foreninger og institutioner															
1	Vinterbadeklubben "Spring og Gys"	X	X												
2	Svanevængets Grundejerforening			X											
3	Ældrerådet på Østerbro														X
4	Dansk Forening for Rosport og Københavnerkredsen	X							X					X	
5	Danske Studenters Roklub	X							X					X	
6	Friluftsrådet	X							X					X	
7	Roklubben SAS	X							X					X	
8	Roklubben Gefion	X							X					X	
9	Københavns Roklub	X							X					X	
10	Hellerup Dameroklub	X							X					X	
11	Dansk Kano og Kajak Forbund	X							X					X	
12	Kajakklubben Nova	X							X					X	
13	Danmarks Naturfredningsforening, Gentofte	X						X	X						
14	Østerbro Havnekomité	X		X			X		X	X					
15	Kystsikringslaget	X	X	X		X		X							
16	Danske Speditører			X								X			
17	Amager Ro- og Kajakklub	X							X					X	
18	FOGUS	X		X				X		X			X		
19	Hellerup Roklub	X							X					X	
20	Hellerup og Maglegaard Grundejerforening	X						X		X					

		Alternativer	Strømningsforhold, incl. evt. kanal	Vandkvalitet	Trafik	Luftforurening	Støj	Udformning af krydstogtterminalen	Visuelle konsekvenser	Rekreative aktiviteter i området	Sammenhæng med øvrig planlægning	Klimasikring	Eksisterende virksomheder i området	Havnegrænse	Sejladssikkerhed	Ingen bemærkninger
Privatpersoner																
1	Anders Kreutzfeldt	X														
2	Ole Lauritzen				X			X								
3	Jette Hansen		X	X												
4	Anders Bressendorff		X							X					X	
5	Mark Thomasson	X														
6	Kjeld Bentzen	Videresendt til sagen vedr. Svanemøllestranden														
7	Jørn Laursen														X	