

NOTAT

Hvidbog 1

Udvidelse af Københavns Nordhavn og ny krydstogtterminal

VVM-redegørelse og miljøvurdering

Februar 2009

## **Indholdsfortegnelse**

Kapitel 1. Indledning	3
Kapitel 2. Sammenfattende vurdering	5
Kapitel 3. Beskrivelse af det fremlagte projekt	7
Kapitel 4. Resumé af de indkomne høringsbreve	8
Kapitel 5. Vurdering af de indkomne bemærkninger	17
Kapitel 6. Oversigt over modtagne hørings svar	22

## Kapitel 1. Indledning

I forbindelse med Københavns Kommunes planer for udviklingen af Nordhavn, som forudsat i lovgrundlaget for metrocityringen samt etablering af By & Havn, skal der udarbejdes et plangrundlag for etablering af en ny krydstogtterminal i Nordhavn.

Københavns Kommune arbejder også på at etablere et plangrundlag for en større opfyldning, som blandt skal modtage jord og materialer fra metroudbygningen.

Der laves en samlet planlægning for de to projekter i form af et kommuneplantillæg med en miljøvurdering (VVM og MPP) samt en lokalplan.

Det er på en del af opfyldningen, at krydstogtterminalen skal placeres. Arbejdet sker i et samarbejde med Kystdirektoratet, der er myndighed for projektets aktiviteter på søterritoriet, hvilket vil sige etablering af spunsvæg og fastlæggelse af havnegrænse, mens Københavns Kommune er myndighed for aktiviteterne indenfor spunsen og på land. Derudover koordineres processen med By og Havn, der er bygherre på opfyldningen, Metroselskabet, der etablerer Cityringen, Nordhavnsvejsprojektet og endelig By- og Landskabsstyrelsen, som skal udarbejde et landsplandirektiv for krydstogtterminalen.

Samtidig med den igangværende planlægning for krydstogtterminalen og opfyldningen arbejder Københavns Kommune sammen med By & Havn på at udvikle en ny bydel i Nordhavn. Når den netop gennemførte plankonkurrence er endeligt afsluttet vil en planlægning for området vil blive sat i gang.

Københavns Kommune og Kystdirektoratet har fra den 1. august til den 10. september 2008 afholdt en indledende offentlig høring vedrørende indkaldelse af idéer og forslag til VVM-redegørelsen. Høringen har også været en høring af berørte myndigheder i henhold til lov om miljøvurdering af planer og programmer. Parallelt hermed har Kystdirektoratet haft en myndighedshøring af By og Landskabsstyrelsen, Danmarks Fiskeriforening/Fiskeriforening Øst/Østerbro Fiskeriforening, Færdsvæsenet, Fiskeridirektoratet, Miljøcenter Roskilde og Søfartsstyrelsen.

Der er kommet bemærkninger fra 28 myndigheder, virksomheder og selskaber, organisationer, foreninger og institutioner samt privatpersoner, hvoraf en bemærkning også er sendt som bemærkning til Kystdirektoratet.

Bemærkningerne drejer sig i hovedsagen om forebyggelse af forurening, alternativer, eksisterende virksomheder i området, strømningsforhold, dyre- og planteliv, rekreative interesser, trafik, visuelle konsekvenser, luftforurening, støj og sejladsikkerhed samt om Nordhavn i øvrigt.

Bagerst i hvidbogen er en oversigt over bemærkningerne fordelt på emner.

Københavns Kommunes sammenfattende vurdering ses i kapitel 2. Et resumé af de indkomne bemærkninger kan ses i kapitel 4 og Københavns Kommunes og Kystdirektoratets vurdering af bemærkningerne fremgår af kapitel 5.

### **Den videre proces**

Københavns Kommune udarbejder nu et forslag til kommuneplantillæg og lokalplan med tilhørende miljøvurdering og VVM-redegørelse. Mens en miljøvurdering efter *Lov om miljøvurdering af planer og programmer* knytter sig til en aktuel plan - i dette tilfælde kommuneplantillægget og lokalplanen, knytter VVM-reglerne sig til det konkrete projekt. Kravene til de to miljøvurderinger er på mange områder sammenfaldende og vurderingen kan som her laves i det samme dokument.

En del af miljøpåvirkningerne i forbindelse med opfyldningen vil blive reguleret i en miljøgodkendelse. Et udkast til miljøgodkendelse vil blive vedlagt VVM-redegørelsen som bilag. Endvidere udarbejdes en lokalplan for krydstogtterminalen.

Alle dokumenter sendes i to måneders offentlig høring. På baggrund af de indkomne bemærkninger fra den kommende høring, vil Københavns Kommune behandle forslaget endeligt.

VVM-redegørelsen udarbejdes i et samarbejde med Kystdirektoratet, således at deres krav til en VVM-proces også overholdes. 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

I høringsbrevene er der blevet stillet spørgsmål om, hvordan *forurening fra opfyldningen* vil blive forebygget hvad angår stoffer, forureningsniveauer, indkapsling og kontrol for at forebygge udsivning.

I VVM-redegørelsen vil det blive belyst og vurderet, hvordan indfatningen skal etableres for at forhindre forurening fra den jord, slagge mv. som ønskes opfyldt med, ligesom selve driften af opfyldningen skal belyses, således at der heller ikke sker forurening i forbindelse hermed. I miljøgodkendelsen vil der blive opstillet grænseværdier for komponenter for forureningsniveauer til opfyldningsmaterialet, og der vil blive stillet vilkår for anlæggets potentielle belastning af omgivelserne.

Der er blevet foreslået en række *alternativer* til projektet, f.eks. at placere overskudsjorden andre steder. Disse alternativer vil blive behandlet på et vist niveau i VVM-redegørelsen sammen med nul-alternativet. Nogle bemærkninger går på aktiviteter, som ikke relaterer sig til dette projekt, f.eks. byudviklingen i Nordhavn. Disse bemærkninger går der ikke videre med i denne sammenhæng.

Der er kommet bemærkninger fra *eksisterende virksomheder* i området, som frygter, at projektet kan give anledning til at deres støjgrænseværdier skærpes. I VVM-redegørelsen vil de støjmæssige konsekvenser for eksisterende virksomheder af at etablere projektet blive undersøgt.

I høringsbrevene er der interesse for konsekvenserne for *stømningsforhold* i området, f.eks. påvirkning af kysten, badevandskvalitet, forekomst af tang ved strandene mv. I forbindelse med VVM-redegørelsen vil der blive gennemført hydrauliske undersøgelser af opfyldningens påvirkning af strømningsforholdene og afledte effekter heraf.

I høringsbrevene bliver der endvidere spurgt til, om projektet vil påvirke *dyre- og planteliv* i området, f.eks. den grønbrogede tudse og trækfugle. Projektets påvirkning af dyre- og planteliv i området vil blive vurderet i forhold til den eksisterende tilstand i området.

Flere høringssvar peger på, at landindvindingsområdets konsekvenser for de *rekreative interesser* i området skal belyses, f.eks. for roere, lystsejlere, lystfiskere, vindsurfere, og andre, der bruger havet. Der peges på, at det nye landvindingsområde inkl. krydstogtterminalen vil afskære de havnende fritidsaktiviteter i Svanemøllehavnen fra at kunne benytte Københavns Havn, hvilket vil være en væsentlig forringelse af forholdene for roere i området.

Passagen forbi Nordhavnsudvidelsen for roere (inkl. sikkerhedsforhold) og konsekvenserne for området vil blive vurderet i VVM-redegørelsen. Endvidere vil de strømningsmæssige konsekvenser af at etablere en kanal blive undersøgt for at vurdere en evt. kanals konsekvenser for strandene hvad angår sand og tang. Kanalen vurderes som et muligt afværgetiltag, der kan gås videre med, såfremt roernes sikkerhed påvirkes uacceptabelt af projektet.

Mange høringssvar berører *trafik til opfyldningsområdet og krydstogtterminalen*. Jorden vil komme fra etableringen af Cityringen, Nordhavnsvej samt øvrige byggeprojekter i Københavns Kommune. I VVM-redegørelsen vurderes trafikken som følge af projektet i forhold til den nuværende trafik i området. Afviklingen af trafikken, herunder påvirkningen af offentlig transport, vil blive vurderet sammen med støj, luftforurening og risikoen for uheld. Herunder vil trafikafviklingen i krydset

Sundkrogsgade/Kalkbrændeihavnsgade blive vurderet i forhold til den igangværende udbygning af krydset.

Trafikvurderingerne vil strække sig fra perioden, hvor anlægsarbejderne i forbindelse med landindvindingen starter og frem til at jordopfyldningen er tilendebragt i ca. 2022. Trafikken til og fra krydstogtterminalen i driftsfasen vil også indgå i vurderingerne. Muligheden for at transportere jord fra Cityringen, Nordhavnsvej og det øvrige København med skib vil blive belyst og vurderet i VVM-redegørelsen.

En del høringssvar går på projektets *visuelle konsekvenser* for borgerne, der bor og opholder sig ved kysten. I VVM-redegørelsen vil dette blive vurderet ved brug af visualisering fra udvalgte punkter på kyststrækningen fra Gentofte Kommune til Amager.

Endelig er der blevet spurgt til *luftforurening, støj og påvirkning af grundvand og jord*. Alle forhold vil blive vurderet i drifts- og anlægsfase for både opfyldningen og krydstogtterminalen.

### **Kapitel 3. Beskrivelse af det fremlagte projekt**

Københavns Kommune har besluttet at udvide Nordhavn ved en større opfyldning. På denne måde kan kommunen håndtere de store mængder jord fra etablering af Cityringen, Nordhavnsvej og andre bygge- og anlægsarbejder på en miljømæssig forsvarlig måde.

Samtidig skal det undersøges, om det vil være muligt at bruge en del af det nye område til at anlægge en krydstogtterminal.

Udvidelsen vil ved opfyldning af ca. 10 mio. m<sup>3</sup> overskudsjord blive næsten 1 mio. m<sup>2</sup> stort, dvs. en halv gang så stor som det nuværende Nordhavn. Opfyldningen vil finde sted over en periode på ca. 10 år med start fra 2011 og vil bestå af både ren og forurenede jord. I forbindelse med etablering af krydstogtterminalen ønskes mulighed for at anvende slagger i stedet for at bruge rent sand. Materialerne til opfyldningen forventes fortrinsvist at blive kørt til området med lastbiler. Muligvis vil en del af materialerne fra Cityringen dog kunne sejles til området.

Krydstogtterminalen skal være klar til brug i april 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. Resume af de indkomne høringsbreve

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

### Myndigheder

Trafikstyrelsen anbefaler, at påvirkningerne af den kollektive trafik også undersøges i forbindelse med vurdering af de trafikale konsekvenser ved jordtransport.

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 peger på en række forhold, som de finder, bør undersøges nærmere i VVM-redegørelsen. Hvad angår den nye havnegrænse mener Østerbro Lokaludvalg, at placeringen bør fastsættes i forhold til den landvinding, som den aktuelle VVM-undersøgelse omhandler. Såfremt havnegrænsen ønskes fastsat til også at omfatte de mulige fremtidige landvindingsområder som skitseret i ideoplægget, bør konsekvensen af disse landvindinger også vurderes i VVM-redegørelsen.

Østerbro Lokaludvalg er bekymret for, hvorvidt den planlagte landvinding kan påvirke strømforholdene i Svanemøllebugten inkl. området omkring fiskerihavnen i negativ retning, især hvad angår mulighederne for rekreative aktiviteter, herunder badning fra den nye strand. Lokaludvalget opfordrer til, at der foretages en grundig analyse af de hydrologiske forhold. Hvad angår trafikale forhold er Østerbro Lokaludvalg bekymret for, hvordan udbygning af Nordhavn i fremtiden kan trafikbetjenes tilfredsstillende, og ønsker derfor, at man i forbindelse med VVM-undersøgelsen foretager en overordnet trafikplanlægning for hele Nordhavnsområdet.

Østerbro Lokaludvalg frygter, at det nye landvindingsområde inklusive den nye krydstogtterminal i praksis vil afskære de havnevendte fritidsaktiviteter i Svanemøllehavnen fra at kunne benytte Københavns Inderhavn. Lokaludvalget ønsker derfor, at man specifikt adresserer dette forhold i VVM-analysen, evt. ved at undersøge muligheden for at etablere en kanalforbindelse fra den inderste del af Svanemøllebugten i østlig retning med udmunding syd for den planlagte krydstogtterminal.

Hvad angår krydstogtterminalen ønsker Østerbro Lokaludvalg, at de miljømæssige fordele og ulemper ved at flytte krydstogtterminalen nøje vurderes, herunder infrastruktur samt belastning fra trafik i form af støj- og luftforurening. Lokaludvalget ønsker endvidere, at der i VVM-undersøgelsen indgår et alternativ, som beskriver konsekvenserne af at udvide den eksisterende terminal i inderhavnen. Endelig ønsker Østerbro Lokaludvalg, at det undersøges, hvorvidt krydstogtterminalen kan indrettes således, at den kan anvendes til rekreative formål udenfor højsæsonen.

Lokaludvalget peger på nødvendigheden af, at man generelt i forbindelse med byudviklingen i Nordhavn og i særdeleshed ved opfyldningen af det nye landvindingsområde fremtidssikrer området mod konsekvenserne af klimaforandringer, bl.a. forhøjet vandstand.



Lokaludvalget ønsker endvidere, at det undersøges, om man ved den planlagte landvinding med fordel kan etablere et net af rør med cirkulerende havvand til brug for opvarmning, afkøling og/eller toiletskyl i de fremtidige bebyggelser.

Endelig mener Østerbro Lokaludvalg, at det skal undersøges, hvilke vindforhold, der vil være gældende i og omkring det nye landvindingsområde og herunder hvilke implikationer det vil få for anvendelsen af området til bebyggelse såvel som til rekreative formål. Østerbro Lokaludvalg ønsker endvidere at det undersøges, hvilke konsekvenser det nye landvindingsområde vil få for dyrelivet, herunder forholdene for trækfugle.

Søfartsstyrelsen peger på nødvendigheden af at undersøge projektet i forhold til sejladsikkerhed og sejlruiter. Det kræver ifølge Søfartsstyrelsen en analyse af områdets typiske trafikmønster i den sydlige del af Øresund og hensynet til fritidssejlad, fiskeri, færger, handelsskibe og arbejdsfartøjer i området. I analysen skal der indgå bidrag fra interessenter i området, der ud fra lokalkendskab til farvandet, fremherskende vejrforhold, skibstyper og størrelser kan give en vurdering af sejladsforholdene for den endelige udformning af den nye Nordhavn, og i forhold til de nuværende sejladsforhold. Der nævnes en række forhold, som analysen skal indeholde.

Søfartsstyrelsen finder endvidere, at en række forhold bør vurderes i VVM-undersøgelsen. Næmlig behovet for:

- oprettelse af arbejdsområder og anden sikring af arbejds trafikken i forbindelse med bygningen af det nye havneanlæg
- sikring af skibstrafikken til og fra den øvrige del af havnen for at undgå kollisioner mv.
- en skibstrafiktjeneste til koordinering af sejlads mellem arbejdsfartøjer og havnens normale trafik
- ændring af eksisterende fyr, sømærker og øvrigt inden for Farvandsvæsenets ressort
- øget slæbebåds kapacitet
- at ændre føring af eksisterende søkabler eller rørledninger

Endelig finder Søfartsstyrelsen, at der bør fremsættes et begrundet forslag til definering af havnens fremtidige søterritorium, ligesom der i den forbindelse ønskes oplyst, hvilken myndighed, der er ansvarlig for at fremsende forslag til nyt havnereglement med evt. ændret søterritorium.

Ryvang Lokalråd peger på en række forhold, som de mener, bør indgå i VVM-undersøgelsen og planprocessen.

Havnegrænsen bør ikke udvides mere end til den landvinding, der indgår i det aktuelle planforslag og den aktuelle miljøvurdering. Hvis havnegrænsen ønskes udvidet yderligere, bør VVM-undersøgelsen også omfatte de områder, som inddrages i havnens område.

Ryvang Lokalråd frygter, at både den aktuelle udvidelse og en yderligere udvidelse kan have store konsekvenser for Svanemøllebugten og for vandgennemstrømningen til den kommende sandstrand "Svanemøllestranden" ved Strandpromenaden. Derfor bør der foregå en grundig vurdering af landvindingens påvirkning af strømforholdene og den nye strand og de eksisterende strande ved Hellerup Havn og Charlottenlund Fort.

De rekreative værdier i Nordhavn bør også vurderes, således at disse værdier, som er et væsentligt aktiv for den kommende byudvikling på et bæredygtigt grundlag ikke går tabt. Ryvang Lokalråd finder det skal vurderes, om der kan etableres en levende havnepromenade og nye kanaler, som kan skabe forbindelse for robåde og kajakker mellem Svanemøllebugten/Kalkbrænderihavnsløbet og Inderhavnen.

Ryvang Lokalråd opfordrer til, at der i planprocessen kommer til at indgå en samlet trafikplanlægning af Nordhavnsområdet, hvori alle trafikformer indgår.

Gentofte Kommune peger på en række spørgsmål, som bør medtages i VVM-undersøgelsen og miljøvurderingen jf. miljøvurdering af planer og programmer. Gentofte Kommune peger på, at forholdene bør belyses for et konsekvensområde, som også indbefatter kyststrækningen og vandarealet ud for Gentofte Kommune.

Hvad angår kystforhold ønsker Gentofte Kommune undersøgt, om strømforholdene vil ændres, hvordan det vil påvirke kysten, hvilke konsekvenser det vil få for friluftslivet, især badning, hvilke konsekvenser det vil få for planter og dyr, herunder også fuglelivet og hvordan udsigtsforholdene vil ændres for borgere, der bor og opholder sig ved kysten, når krydstogtskibenes størrelse tages i betragtning.

Gentofte Kommune mener endvidere, at det skal undersøges, hvordan vandmiljøet vil påvirkes, om der vil komme ændrede strømforhold og hvilken betydning det i givet fald vil have, hvad påvirkningen vil være på dyre- og plantelivet i og på havet og hvad konsekvenserne bliver for friluftslivet: Roere, lystsejlere, lystfiskere, surfere og andre der bruger havet. Endvidere skal det undersøges, om kulturmiljøer påvirkes.

Kommunen spørger til, hvilke komponenter og hvilken forureningsklasse der forsvarligt kan deponeres og hvordan den forurenede jord tænkes indkapslet, således at det kan sikres, at der ikke på sigt sker udsivning af forurening samt om der vil blive foretaget løbende kontrol af evt. lækage og dermed risiko for udsivning. Gentofte Kommune ønsker at vide, hvordan det sikres, at trafikken kan afvikles hensigtsmæssig til og fra krydstogtterminalen og hvordan området vil blive påvirket af luftforurening fra busstrafik til og fra krydstogtskibene.

Der spørges til, hvordan området vil blive påvirket af luftforurening fra lastbiler i anlægsfasen samt hvilke gener der vil være i forbindelse med jordarbejder - eksempelvis flyveaske og støv. Endelig finder kommunen, at VVM undersøgelsen udover det foreliggende projekt også bør indeholde en vurdering af såvel en 0-løsning som en alternativ placering af forurenede overskudsjord.

Miljøcenter Roskilde understreger, at der i deres høringssvar ikke er taget stilling til planlægning, udvidelse og anvendelse af arealerne, hvilket heller ikke er en del af dette projekt. Miljøcentret har ingen bemærkninger til det konkrete område i forhold til naturbeskyttelsesinteresser.

Miljøcenter Roskilde bemærker generelt vedr. de marine miljø- og naturforhold, at udbygningen og planlægningen heraf (i lyset af den samlede udbygning i området) bør ske således, at skadelig indvirkning på vandforekomstens tilstand mindskes mest muligt, jf. Miljømålslovens § 17.

Miljøcentret anbefaler f.eks., at der foretages en vurdering af konsekvenserne af udvidelsen af Nordhavn med den foreslåede størrelse og udformning for den planlagte strandpark ved Svanemøllen, herunder badevandskvaliteten i området.

Miljøcentret gør endvidere opmærksom på, at der på Nordsøvej 21 ligger en stor industri, Stena Jern og Metal, der behandler jernskrot. Industrien har ikke skærpede krav til støj, hvorfor der i skel er op til 70 dB alle tider i døgnet. Miljøgodkendelsen indeholder ikke krav til reduceret støj om natten, da der ikke måtte være overnattende i Svanemøllens Lystbådehavn.

### **Virksomheder og selskaber**

Dansupply A/S ligger på Kattegatvej i Nordhavnen og virksomheden oplyser, at den allerede på nuværende tidspunkt har meget store problemer med at komme til og fra området morgen hhv. aften. Virksomheden oplyser, at det ikke er usædvanligt med op til 15 min. kødannelse på Ringvejen fra såvel bysiden som fra Hellerupsiden i tidsrummet 8.00 - 9.30. Dansupply A/S er bekendt med at Københavns Kommune har planer om en omlægning af lyskrydset Ring 2/Kalkbrænderihavnsgade, men har sin tvivl om, hvorvidt denne omlægning vil kunne håndtere trafikmængderne - specielt når Nordhavnsområdet bliver udbygget med yderligere arbejdspladser og boliger. Dansupply A/S foreslår to løsninger for at aflaste trafikken i krydset, hvilket dog ligger uden for dette projekt.

Københavns Bymuseums afdelinger for nyere tid og arkæologi har ingen bemærkninger, idet der er tale om jordpåfyldning og ikke udgravning. Dog skal Københavns Bymuseums arkæologiske afdeling kontaktes omgående, såfremt der alligevel skal foretages udgravninger i området.

Ole Dufour A/S er beliggende på Baltikavej 16-18 i Nordhavnen. Virksomheden forudsætter, at planlagte nye anvendelsesområder svarer til områdetype 2 i Miljøstyrelsens vejledning nr. 5/1984: "Ekstern støj fra virksomheder". De vejledende grænseværdier for støjbelastningen for virksomheder, målt udendørs, er 60 dB(A) hele døgnet for områdetype 2. I modsat fald gør Ole Dufour A/S indsigelse overfor, at projektet fastlægger nye støjfølsomme områder, hvor der allerede findes erhvervs- og industriområder i umiddelbar nærhed. Virksomheden forventer også på længere sigt at kunne fortsætte i passende afstand fra miljøfølsomme områder.

Levin Marine Service har indsendt forslag til, hvordan virksomheden kunne forestilles en fremtidig udvikling af Københavns Nordhavn og evt. arealer indvundet i fremtiden. Levin Marine Service foreslår, at der bygges en ny og arkitektonisk flot krydstogtterminal, der kan tage de største nutidige og fremtidige flydende krydstogtskibe. Virksomheden har endvidere en række forslag til infrastrukturprojekter mv., som ligger uden for dette projekt.

Carlsberg A/S peger på, at der skal foretages en meget grundlæggende og komplet miljøundersøgelse af projektet.

Carlsberg ejer betydelige dele af Tuborg Havn, som ligger lige nord for Nordhavn. Det er derfor af afgørende betydning for Carlsberg, at VVM-undersøgelsen beskriver enhver påvirkning af naboforhold, herunder af den nuværende eller fremtidige anvendelse af Carlsbergs grunde. Carlsberg peger på at følgende forhold skal undersøges og vurderes: Ændrede visuelle forhold, støjpåvirkning, støvgener ved projektets etablering, vibrationer eller andre anlægsmæssige forhold samt barriereeffekt/adgangsforhold ved øget trafik og/eller spærrede veje. Carlsberg mener endvidere, at det skal beskrives, om det er en forudsætning for projektets gennemførelse, at eksisterende planlægning for naboarealerne ændres (kommuneplan og lokalplaner).

Carlsberg peger på, at de miljømæssige konsekvenser af projektet skal undersøges og vurderes, herunder konsekvenser for plante- og dyrelivet i vand, på land og i luften, områdets grundvand og jordbund, kystlinien, strømforhold og tangforhold og konsekvenser for brugerne af vandet, f.eks. windsurfere, sejlere, roere mv. Endvidere bør risiko for udsivning af forurenende stoffer fra opfyldningsmaterialet til det omkringliggende vand eller jord og kontrolmekanismer vurderes, ligesom omfang af luftforurening og klimatisk påvirkning fra lastbiler, maskiner og opfyldningsmaterialer, herunder flyveaske, ved projektets etablering samt påvirkning fra biler, lastbiler, busser, taxier, lastbiler, krydstogtskibe mm., når havnen er etableret bør undersøges og vurderes.

Endvidere skal de trafikale konsekvenser af projektet undersøges og vurderes, herunder uheldsrisiko og andre trafikale konsekvenser i området ved opfyldningen af havnen fra 2010 til ca. 2022, hvor der vil ske en stor belastning af vejnettet med lastbiler.

Carlsberg mener, at vurderingen skal behandle samtlige konsekvenser af ovennævnte forhold ved såvel projektets gennemførelse med opfyldning af havnen fra 2010 til ca. 2022 med overskudsjord samt konsekvenserne af det færdige projekt, det vil sige kort- og langsigtede, direkte, indirekte og kumulative virkninger. Vurderingen skal også beskrive eventuelle afværgeforanstaltninger, der kan reducere påvirkningerne af ovenstående forhold, herunder også behandle muligheden for slet ikke at deponere overskudsjord i Øresund.

Stena Jern og Metal A/S har i dag et anlæg placeret på Nordsøvej 21 i Nordhavnen. Her oparbejder virksomheden jern og metal, således at dette kan genanvendes. Det er vigtigt for Stena Jern og Metal A/S, at de kan opretholde produktionen på dette anlæg i uændret omfang og at transporten til og fra dette anlæg ikke besværliggøres (yderligere). Stena Jern og Metal A/S vurderer på baggrund af det udsendte materiale, at det ikke kan udelukkes, at projektet vil få afgørende betydning for virksomhedens fremtidige drift. Virksomheden finder derfor, at det skal indgå i VVM-redegørelsen, hvordan det sikres, at den bestående, lovlige virksomhed kan fortsætte den nuværende drift i passende afstand fra miljøfølsomme arealer, således at konflikter imødegås.

## **Organisationer, foreninger og institutioner**

Hellerup Dameroklub ønsker, at passage forbi byudviklingsområdet ved Nordhavn for roere bliver vurderet i VVM-redegørelsen. Roklubben frygter af forslagene vil betyde en væsentlig indskrænkning af deres roområde. Roklubben mener, at adgangen til Københavns Havn og længere syd på allerede i dag er vanskeliggjort for roklubberne i Hellerup og Svanemøllen og tilsvarende for klubberne i Københavns Havn i forhold til at ro nordpå. Lukningen af erhvervshavnen, Kronløbet og Langelinie for roere betyder, at roere ikke længere kan benytte Kronløbet, men skal anvende Lyneteløbet. Roklubben mener, at den foreslåede opfyldning og anlæggelsen af krydstogtterminalen vil presse roerne ud i endnu mere udsat farvand længere ude i Øresund og forbi krydstogtterminalen med meget stor vanddybde, hvor det kan være umuligt at passere i en robåd. Endvidere forestiller Hellerup Dameroklub sig, at det vil blive forbudt at ro forbi. En mulig løsning - også i anlægsperioden - kunne være anlæggelse af en kanal på mindre end 150 m mellem Kalkbrænderihavnen og Kronløbsbassinnet. Det vil efter roklubbens opfattelse kunne give en sikker passage for både robåde og kajaker.

Kajakklubben NOVA skriver, at det med den foreslåede udvidelse af Nordhavnen vil blive væsentligt vanskeligere for kajakroere i Hellerup og Svanemølleområdet at ro ind til Københavns Havn, da man fremover vil skulle forbi den nye krydstogtterminal mv. hvilket sikkerhedsmæssigt formentlig

vil være problematisk. Projektet vil derfor efter klubbens opfattelse betyde en væsentlig forringelse af ro-mulighederne i området.

Klubben foreslår, at det i hele Nordhavnsprojektet indarbejdes at lave en kanal fra området omkring Kalkbrænderihavnen til Københavns Havn således, at Københavns Havn fortsat vil kunne nås for kajakker og robåde. En sådan kanal vil kunne bidrage med rekreativt liv i området, til glæde for de nye beboere i Nordhavnen. Kanalen kan eksempelvis anlægges fra bunden af Kalkbrænderihavnen (f.eks. mellem advokatbygningen og BankInvest-bygningen) og derfra til enten bassinet med den nuværende krydstogtkaj eller alternativt frem til bassinet nord for Marmormolen. Herfra vil roere kunne ro ned mellem Midtermolen og Langelinie og ad den eksisterende kanal komme ud lige nord for Langelinie-havnen. Herved fås en sammenhængende rute ind til havnen uden at komme på tværs af krydstogtskibe til/fra Langelinie. Kun færgeterminalen syd for Marmorkaj skal passeres, men da dette er en kort passage og trafikmængden er begrænset vurderer Kajakklubben NOVA, at det ikke bør give anledning til problemer (området besejles i øvrigt allerede af lystbåde fra den nye lystbådehavn vest for Midtermolen).

For ro- og kajak-klubberne i den sydlige del af havnen samt i langeliniehavnen vil den foreslåede kanal også give en interessant mulighed for at komme op til Øresundskysten nord for havnen uden at skulle ud i åbent farvand og forbi den nye krydstogtterminal bemærker kajakklubben. Der vil således blive skabt et sammenhængende rekreativt "vandvejssystem".

Hellerup Roklub tilslutter sig forslaget fra Kajakklubben NOVA og Hellerup Dameroklub om etablering af en kanal for robåde og kajakker mellem Kalkbrænderihavnen og Nord- eller Kronløbsbassinet. Roklubben anmoder om, at VVM-redegørelsen foruden vandmiljøet i Svanemøllebugten også inddrager vandmiljøet, herunder strømnings- og sedimentationsforhold, i området ud for og syd for Hellerup Havn.

Hellerup Kajakklub tilslutter sig Kajakklubben Novas kommentar til høringen og minder om den udmelding, Københavns Havn gav de vandbårne sportsklubber i januar 2007, nemlig ønsket om at hjælpe havnen med at skabe mere liv i de nye sydlige havneområder. Ved at tænke kajakroningen med ind i planlægningen fra starten, vil der efter kajakklubbens mening kunne skabes store muligheder - både for de nye beboere og de eksisterende klubber.

Dansk Sejlunion ønsker at VVM-redegørelsen behandler de fritidsmæssige og sportslige konsekvenser for lystsejlerne. Nærmere bestemt ønskes besejlingsforholdene for lystsejlerne, herunder besejling af diverse havne/havneafsnit, hvor der i dag findes lystbåde, belyst, ligesom konsekvenserne for afvikling af sejlsportstævner/kapsejls, herunder bl.a. på nuværende kapsejlsbaner, undersøgt og vurderet.

Charlottenlund Søbad foreslår, at VVM-redegørelsen belyser og vurderer opfyldningsområdets påvirkning af kyststrækningen fra Svanemøllen/Hellerup og til Charlottenlund (herunder omkring Søbadet) hvad angår luftforurening, forureningen af vandmiljø, strømningsforhold, vandkvalitet og eksisterende strand/sandarealer, både i forhold til ændring af sandområderne og i forhold til aflejring af tangmateriale med de deraf følgende gener. Søbadet mener endvidere, at VVM-redegørelsen skal belyse de visuelle konsekvenser af landvindingen og en udflytning af krydstogtterminalen, herunder påvirkningen af den rekreative anvendelse af den omtalte kyststrækning inkl. fortet. Søbadet peger på, at der er tale om en placering ikke kun ud for et af de allermost eftertragtede boligområder

nord for city, men også et af de allermest anvendte rekreative områder for beboere i Københavns Kommunes nordlige del og for beboere i Gentofte Kommune.

Charlottenlund Søbad spørger til, om det kan garanteres, at det forurenede jordmateriale (enten i forbindelse med opfyldt eller over tid) vil kunne medføre udsivning af forurening til gene for de mange, der anvender kyststrækningen som strand- og badeområde. Søbadet mener endvidere, at VVM-redegørelsen skal tage stilling til den mest omfattende udstrækning af den kommende landvinding, og at ikke kun krydstogtterminalen skal lægges ud i det nye område, men også den eksisterende containerterminal.

Charlottenlund Søbad peger på, at nul-alternativet, dvs. at der ikke etableres landindvinding og ny krydstogtterminal i Nordhavn, skal belyses, og at konsekvenserne af at etablere projektet skal sammenlignes med nul-alternativet. Søbadet foreslår som alternativ, at krydstogtterminalen og/eller containerhavnen flyttes til Malmø eller andre steder (eksempelvis containerhavnen til Køge eller Korsør), idet Charlottenlund Søbad mener, at et reelt alternativ til planerne er, at lade de eksisterende havneaktiviteter blive liggende hvor de er, selvom Nordhavnen skal udvikles bolig-mæssigt. Ligesådan mener Søbadet, at opfyld af gravemateriale fra Metrocityringen mv. kan placeres oven på det eksisterende opfyldte område eller andre steder.

Endelig er det Søbadet magtpåliggende, at det sikres, at den rekreative anvendelse og badelivet på kyststrækningen kan fortsætte året rundt uden at blive negativt påvirket af projektet.

Stubbengruppen er en lokalgruppe under DOF København, der overvåger dyre-, plante- og især fuglelivet på den nordøstlige del af Nordhavnen, som kaldes Stubben eller Nordhavnstippen.

Stubbengruppen finder, at VVM-redegørelsen skal indeholde en vurdering af, om byggeri og anlægsarbejdet vil kunne få konsekvenser for bestanden af Grønbroget Tudse, som yngler på det nordlige delområde af Nordhavn og i "betondokken" (område, der ligger vest for bassinet og øst for ØTC-hallen). Grønbroget Tudse er beskyttet jf. habitatdirektivets bilag IV.

Stubbengruppen finder endvidere, at VVM-redegørelsen bør indeholde en vurdering af, om det kommende byggeri og anlægsarbejde vil kunne få negativ konsekvens for de sjældne natsommerfugle Kridtuglen og Violet Løvmåler.

Gruppen er orienteret om, at anlæggelsen af krydstogtterminalanlægget kræver rydning af det sydlige delområde på Nordhavnstippen/Stubben, som er et større krat/skovområde. Området benyttes, udover ynglefugle, af betydelige mængder rastende småfugle forår og efterår pga. dets "ø-funktion", som tiltrækker fuglene. Stubbengruppen finder, at det bør overvejes at etablere nyt krat f.eks. på det nordlige delområde som erstatning for det krat, som nedlægges som følge af projektet.

Gruppen mener, at Stubben/Nordhavnstippen er en af Københavns Kommunes suverænt bedste fugle- og naturlokaliteter med en imponerende mængde af fugle og stor diversitet. Gruppen mener derfor, at områdets natur som helhed skal tages i betragtning i forbindelse med VVM-redegørelsen, herunder også områdets rekreative funktion. Der bør derfor generelt tænkes i kompenserende foranstaltninger i form af erstatning for det, der fjernes/ødelægges, f.eks. nye buske og krat.

Østerbro Havnekomité finder, at det er vigtigt, at der i hele opfyldningsperioden tages hensyn til dyrelivet på Stubben på en måde, så der bibeholdes et naturområde på størrelse med det nuværende.

Østerbro Havnekomité lægger vægt på, at den nytilkomne jord bliver rensset, at man undersøger og stopper de stærkt forurenede virksomheder i Nordhavnen, som Stena, Jern og Metal, der bl.a. modtager bilstrot og akkumulatorer, og at der placeres rensset jord i et lag ovenpå den forurenede jord, der nu findes i Nordhavnen. Komitéen opfordrer til, at transporten af jord fra udgravning af den kommende metro og Nordhavnsvej foregår på skib og jernbane.

Svanemøllegruppen finder, at opfyldningens konsekvenser for stranden, hvor det i forvejen er svært at skabe en dejlig/holdbar sandbund, skal vurderes i VVM-redegørelsen. Gruppen mener endvidere, at der skal opstilles grænseværdier for udledning, dieselos, støj, partikelforurening, miljøpåvirkning, sundhedspåvirkning, CO<sub>2</sub>-udslip mm., som følge af lastbiltransport af de enorme mængder jord, der skal tilkøres over ti år. Herunder skal det beskrives, hvor mange ekstra dødsfald/sygdomsforløb, der må påregnes som følge af lastbiltransporten.

Svanemøllegruppen foreslår endvidere, at der i forbindelse med VVM-redegørelsen opsættes tydelige master med kort afstand til hinanden i den grænse, der på pjecen er markeret som ”Ny Havnegrænse” med det formål at give borgerne reel indflydelse og indblik i, hvad der forsvinder af Svanemøllebugten i de kommende år. Gruppen spørger endvidere til, hvad ”Ny Havnegrænse” betyder.

## **Privatpersoner**

Jette Hansen er som beboer i Svanemøllebugten meget bekymret for den planlagte badestrand i Svanemøllebugten ved planerne om opfyldning rundt om det eksisterende Nordhavnsområde. Jette Hansen beder om, at der kun fyldes op øst og evt. syd for Nordhavnen.

Simon Hayman under sig over, at Københavns Kommune vil kreere flere lavtliggende områder, når det ser ud til at havets vandstand vil hæve sig på grund af den globale opvarmning.

Gerda Engholm er medlem af Hellerup Roklub og Kajakklubben NOVA i Hellerup. En del af deres roture er ind i København Havn, Margretheholms havnen og længere sydpå. I forvejen er deres adgang til havnen blevet meget besværliggjort af terrorbekæmpelse mv. så de ikke kan komme i den nordlige del af havnen og de må ikke benytte Kronløbet som tidligere, hvilket betyder, at de skal krydse sejlrenden to gange for at komme ind i havnen ad Lynetteløbet. Den planlagte opfyldning vil bringe roerne i endnu mere udsat farvand og de kan vel også forvente, at de ikke får lov til at passere kajen til krydstogtskibene. En mulig løsning ville være en passage fra Svanemøllehavnen til Københavns Havn som robåde og kajakker kunne benytte.

Birthe Mogensen peger på, at området kan blive et pragtfuldt sted for vandrere, hvis ikke man langs kysten i Nordhavnsområdet bliver mødt af spærringer, f.eks. containere.

Jeppe Mørch Sørensen foreslår, at der etableres en kanal, der forbinder Kalkbrænderihavnen med Kronløbsbassinet, således at kajakker, robåde, jolle, motorbåde og havnerundfarten vil kunne sejle mellem Svanemøllebugten og resten af Københavns Havn uden at skulle uden om Nordhavnsområdet. På den måde forbindes havnene på Øresundskysten (Svanemøllen, Hellerup og Tuborg Havn) med København, og hele området kan efter Jeppe Mørch Sørensens opfattelse få styrket de rekreative kvaliteter. Det anføres, at det tilmed kunne tænkes, at det vil øge vandgennemstrømningen i Svanemøllebugten og dermed forbedre vandkvaliteten i havnen og ved den nye badestrand.

Lars Kramer Mikkelsen og John Bloch-Poulsen, (næstformand og repræsentant i Østerbro Lokaludvalg) ønsker at der i forbindelse med VVM-undersøgelsen foretages en overordnet trafikplanlægning for hele Nordhavnsområdet, som skal sikre at trafik til og fra området kan afvikles på en bæredygtig måde. Fremsætter endvidere en række synspunkter vedrørende den trafikale betjening af Nordhavn.

### **Øvrige bemærkninger fra Kystdirektoratets myndighedshøring**

Østerbro Fiskeriforening/Fiskeriforening Øst/Danmarks Fiskeriforening kræver erstatning for tabt fisketerritorium på 1.000.000 m<sup>2</sup> samt for tab af yngleområde samt geneerstatning for anlægsperioden. Fiskeriforeningerne kræver, at geneerstatningen skal gælde for strækningen fra Benzinøen og Middelgrunden til Tårnbækrevet i nord.

Foreningerne fremhæver, at Tuborgbugten er et særdeles rentabelt område med basis for et alsidigt fiskeri (forår: søer og torsk, sommer: ål og fra september til januar: torsk). Hertil kommer, at der kan fiskes i området i stort set al slags vejr.

Fiskeridirektoratet har ingen bemærkninger til projektet.

Farvandsvæsenet bemærker, at der i høringsmaterialet ikke er oplysninger om mængden af uddybningsmateriale, og hvordan dette skal placeres endeligt. Farvandsvæsenet bemærker endvidere, at Sejlklubben Lynettens sæsonudlagte kapsejladsafmærkning findes i det ønskede opfyldningsområde. Opfyldningsområdet skønnes endvidere at være nærmere end 200 m fra kablet Danica Nord (Telia).

Farvandsvæsenet peger på, at det ønskede opfyldningsområde ikke længere gør det muligt at anvende Trekrøner Fyrs vestligste hvide sejladsvinkel, som leder mellem ankerplads 2 og ankerplads 3 til Lous Flak. Hvis denne mulighed skal bibeholdes, skal fyrvinklerne såvel som øvrig afmærkning i området ændres.

Farvandsvæsenet tilslutter sig Søfartsstyrelsens bemærkninger vedrørende en analyse af skibstrafikken i området for at identificere farer og risici og begrænse disse om muligt. Finder endvidere, at der skal sikres en koordinering af skibsbevægelserne i området herunder også med Sound VTS.

Farvandsvæsenet forudsætter, at havnens nye søområde fastlægges, så den gennemsejlede skibstrafik i Øresund ikke ledes ind over havnens søområde.

By- og Landskabsstyrelsen havde ingen bemærkninger til materialet. Styrelsen bemærker dog generelt vedr. de marine miljø- og naturforhold, at udbygningen og planlægningen heraf (i lyset af den samlede udbygning i området) bør ske således at skadelig indvirkning på vandforekomstens tilstand mindskes mest muligt, jævnfør Miljømålslovens § 17.

Miljøcenter Roskildes bemærkninger er behandlet tidligere i hvidbogen.



## **Kapitel 5. Vurdering af de indkomne bemærkninger**

Af dette kapitel fremgår Københavns Kommunes og Kystdirektoratets vurdering af, hvordan de indkomne bemærkninger skal indgå i det videre arbejde.

### **5.1 Projektet**

#### **Forebyggelse af forurening fra opfyldningen**

I høringsbrevene er der blevet stillet spørgsmål til, hvilke stoffer og forureningsniveauer, der kan deponeres forsvarligt, og hvordan den forurenede jord tænkes indkapslet, således at der ikke ad åre sker udsivning af forurening. Der er ligeledes blevet spurgt til, om der løbende vil blive foretaget kontrol af evt. lækager og dermed risiko for udsivning.

I VVM-redegørelsen vil det blive belyst og vurderet, hvordan indfatningen skal etableres for at forhindre forurening fra den jord, slagge mv. der ønskes opfyldt med, ligesom selve driften af opfyldningen skal belyses, således at der heller ikke sker forurening i forbindelse hermed. I miljøgodkendelsen vil der blive opstillet grænseværdier for komponenter for forureningsniveauer til opfyldningsmaterialet, og der vil blive stillet vilkår for anlæggets potentielle belastning af omgivelserne. Den jord, der vil blive anvendt, svarer i gennemsnit til den jord, der ligger overfladenært i København og omegn.

Forurenede jord vil blive analyseret på karteringspladsen, inden det anvendes i opfyldningen. Såfremt jorden ikke overholder grænseværdierne, der vil fremgå af miljøgodkendelsen, skal jorden deponeres (og evt. renses) på et andet anlæg. Der er med projektet ikke lagt op til, at der skal foregå jordrensning på stedet. Både forurenede og rene jord fra byområder skal jf. lovgivning analyseres inden flytning og anvendelse.

Det ligger ikke inden for dette projekt at placere rensede jord (eller ren jord) i et lag ovenpå den forurenede jord, der allerede findes i Nordhavn.

#### **Havnegrænse**

Projektet omfatter alene etableringen af en nærmere bestemt jordopfyldning samt en krydstogtterminal. Derfor følger havnegrænsen dette projekt.

### **5.2 Alternativer**

I VVM-redegørelsen vil nul-alternativet blive belyst, hvilket vil sige, at jorden fra Cityringen, Nordhavsvej og København i øvrigt ikke deponeres i det pågældende område, og at krydstogtterminalen ikke flyttes fra Orientbassinet/Kronløbsbassinet.

Der er i høringsbrevene blevet efterspurgt alternative placeringer af overskudsjord. Blandt andet er der peget på, at der ønskes et alternativ til at deponere overskudsjord i Øresund, og at gravematerialer fra Cityringen kan placeres oven på det eksisterende opfyldte område i Nordhavn eller andre steder. Der er også blevet foreslået at lægge krydstogtterminalen et andet sted. I VVM-redegørelsen vil der blive redegjort for og taget stilling til ovenstående alternativer.

Derimod vil det ikke blive vurderet i VVM-redegørelsen, om krydstogtterminalen kan flyttes til Malmø, da den i så fald ikke længere vil være en del af Københavns krydstogtturisme. Det er også blevet foreslået, at undersøge muligheden for at udvide den eksisterende terminal i Nordhavn. Da krydstogtterminalen etableres som erstatning for den eksisterende terminal i Nordhavn, vil dette ikke blive undersøgt i VVM-redegørelsen, da det ikke er en mulighed. Den eksisterende krydstogtterminal skal flyttes i forbindelse med 1. etape af byudviklingen af Nordhavn, som er vedtaget ved lov om metrocityringen.

## **5.3 Omgivelserne**

### **Sammenhæng med øvrig planlægning**

Dette projekt og dermed den kommende VVM-redegørelse omhandler etableringen af en nærmere angivet jordopfyldning og en krydstogtterminal i Nordhavn. Krydstogtterminalen etableres som erstatning for de krydstogtkajer, der må genplaceres som følge af byudviklingen af fase 1 af Nordhavnsområdet. Passagerantallet til krydstogtskibene forventes ikke at øges væsentligt på grund af dette projekt.

VVM-redegørelsen behandler opfyldningen af et konkret opfyldningsområde, som i idéfolderen var markeret med pink, men behandler ikke muligheden for og dermed miljøkonsekvenserne af at inddrage området, der i folderen er markeret som ”muligt fremtidigt landvindingsområde”. Såfremt dette område på et senere tidspunkt ønskes inddraget, vil dette blive miljøvurderet til den tid.

Dette projekt resulterer ikke i væsentlige udvidelser af antallet af arbejdspladser og projektet vedrører ikke de aktiviteter, der på sigt kan etableres oven på det areal, som opfyldes med jord.

Derfor vil der i denne VVM-redegørelse ikke blive taget stilling til en forbedring af den kollektive trafik til området, ligesom det heller ikke vil blive vurderet, hvad byudviklingen af Nordhavn vil betyde for trafikken i området. Der vil ikke blive udarbejdet en overordnet trafikplanlægning for hele Nordhavnsområdet, ligesom der heller ikke vil blive taget stilling til behovet for rekreative muligheder for kommende beboere i de nye områder. Hvilke implikationer vindforhold vil få for anvendelsen af det nye landindvindingsområde, vil ikke blive vurderet, ligesom muligheden for bæredygtig anvendelse af havvand til opvarming mv. i fremtidige bebyggelser ikke vil blive undersøgt i VVM-redegørelsen.

Der vil senere hen komme offentlige høringer om byudviklingen på Nordhavn, hvor bemærkninger herom så må fremsendes igen.

Projektet vedrører heller ikke havnetunnelen, en Copenhagen Gate, en levende havnepromenade, en bro over Svanemøllebassin, alternative placeringer af metrostationer eller andre byudviklingsprojekter i København, hvorfor disse ikke vil indgå i den videre miljøvurdering.

Containerterminalen ligger modsat det eksisterende krydstogtsområde ikke i fase 1 af byudviklingen i Nordhavnsområdet. Der er på nuværende tidspunkt ikke noget konkret projekt for en ny containerterminal, og derfor indgår det ikke som en del af dette projekt.

### **Eksisterende virksomheder i området**

I VVM-redegørelsen vil det blive undersøgt hvilke konsekvenser etableringen af projektet vil få for eksisterende virksomheder i Nordhavn, og hvordan en evt. interessekonflikt hvad angår støj og trafikbelastning vil kunne afværges.

Det ligger ikke inden for dette projekt at foretage en eventuel yderligere regulering af virksomheder i Nordhavn.

## **5.4 Påvirkninger af miljøet**

### **Strømningsforhold**

I forbindelse med VVM-redegørelsen gennemføres der hydrauliske undersøgelser til brug for vurdering af landvindingens påvirkning af strømningsforholdene. Det vil blive undersøgt, om strømforholdene ændres, og hvordan det evt. vil påvirke kysten i form af ændrede sandaflejringer.

Undersøgelsen skal bl.a. bruges til at vurdere konsekvenserne for den samlede vandgennemstrømning i Øresund. Vandkvaliteten (herunder badevandskvaliteten) og forekomsten af tang undersøges på strækningen fra Amager Strandpark i syd til Skovshoved i nord. Blandt andet vil følgende områder blive undersøgt: Svanemøllebugten, den kommende sandstrand "Svanemøllestranden" ved Strandpromenaden, eksisterende strande ved Amager Strandpark, Islands Brygge, Hellerup Havn og Charlottenlund Fort samt Charlottenlund Søbad.

### **Dyre- og planteliv**

I VVM-redegørelsen vil det blive undersøgt hvilke konsekvenser etableringen af landindvindingsområdet og krydstogtterminalen (samt afledte forhold heraf, f.eks. ændrede strømningsforhold) har for områdets dyr og planteliv i vand, på land og i luften, herunder trækfugle.

Det vil blive vurderet, om byggeri og anlægsarbejder vil kunne påvirke den Grønbrogede Tudse, som foruden på det nordlige delområde, også yngler i det område, der ligger vest for bassinet og øst for ØTC-hallen ("betondokken"). Det vil også blive vurderet, om projektet vil kunne få negative konsekvenser for sommerfuglen Kridtuglen, ligesom projektets mulige påvirkning af sommerfuglen Violet Løvmåler vil blive vurderet.

Det vil i VVM-redegørelsen blive belyst og vurderet, hvilke afværgetiltag, der kan etableres, for at mindske skadelig indvirkning på vandforekomstens tilstand (marine miljø- og naturforhold), hvis der vurderes at være behov for det.

Det er kun i forbindelse med etablering af en adgangsvej ud til opfyldningen samt etableringen af krydstogtterminalen, at dette projekt vil nødvendiggøre rydning af den sydlige del af Nordhavnstippen/Stubben. Øvrigt krat mv. i området vil ikke blive berørt.

Projektets påvirkning af dyre- og planteliv i området vil blive vurderet i forhold til den eksisterende tilstand i området.

### **Rekreative aktiviteter i området**

Flere høringssvar peger på, at landindvindingsområdets konsekvenser for de rekreative interesser i området skal belyses, f.eks. for roere, lystsejlere, lystfiskere, vindsurfere, og andre, der bruger havet. Der peges på, at det nye landvindingsområde med krydstogtterminalen vil afskære de havne-

vendte fritidsaktiviteter i Svanemøllehavnen fra at kunne benytte Københavns Havn, hvilket vil være en væsentlig forringelse af forholdene for roere i området.

Konkret er der peget på følgende forløb af en kanal:

- Fra Kalkbrænderihavnen til Kronløbsbassinnet.
- Fra Kalkbrænderihavnen (f.eks. mellem advokatbygningen og BankInvest bygningen) og til enten bassinet med den nuværende krydstogtkaj eller alternativt frem til bassinet nord for Marmormolen. Herfra vil roere kunne ro ned mellem Midtermolen og Langelinie og ad den eksisterende kanal komme ud lige nord for Langeliniehavnen.

Passagen forbi Nordhavnsudvidelsen for roere (inkl. sikkerhedsforhold) og konsekvenserne for roområdet vil blive vurderet i VVM-redegørelsen. Endvidere vil de strømningsmæssige konsekvenser af at etablere en kanal blive undersøgt for at vurdere en evt. kanals konsekvenser for strandene hvad angår sand og tang. Kanalen vurderes som et muligt afværgetiltag, der kan arbejdes videre med, såfremt roernes sikkerhed påvirkes uacceptabelt af projektet. Der vil med dette projekt ikke blive fastlagt en konkret placering af en evt. kanal, idet dette vil skulle ske i forbindelse med byudviklingen af Nordhavn.

I VVM-redegørelsen vil besejlingsforholdene for lystsejlerne, herunder besejling af diverse havne/havneafsnit, hvor der i dag findes lystbåde blive belyst, ligesom konsekvenserne for afvikling af sejlsportstævner/kapsejlads, herunder bl.a. på nuværende kapsejladsbaner, vil blive undersøgt og vurderet.

Muligheden for at færdes og vandre i krydstogtterminalområdet, herunder muligheden for at anvende krydstogtterminalen til rekreativt formål uden for højsæsonen vil blive behandlet i VVM-redegørelsen og lokalplanen. Projektet berører ikke muligheden for at vandre på det øvrige Nordhavnsområde.

### **Trafik**

I forbindelse med projektet vil der forekomme transporter af jord til opfyldningsområdet og evt. slagger til opfyldning af krydstogtterminalområdet. Jorden vil komme fra etableringen af Cityringen, Nordhavnsvej samt øvrige byggeprojekter i Københavns Kommune. I VVM-redegørelsen vurderes trafikken som følge af projektet i forhold til den nuværende trafik i området. Afviklingen af trafikken, herunder påvirkningen af offentlig transport, vil blive vurderet sammen med støj, luftforurening og risikoen for uheld. Herunder vil trafikafviklingen i krydset Sundkrogsgade/Kalkbrænderihavnsgade blive vurderet i forhold til den igangværende udbygning af krydset.

Trafikvurderingerne vil strække sig fra perioden, hvor anlægsarbejderne i forbindelse med landindvindingen starter og frem til at jordopfyldningen er tilendebragt i ca. 2022. Trafikken til og fra krydstogtterminalen i driftsfasen vil indgå i vurderingerne.

Muligheden for at transportere jord fra Cityringen, Nordhavnsvej og det øvrige København på skib vil blive belyst og vurderet i VVM-redegørelsen.

### **Visuelle konsekvenser**

I VVM-redegørelsen vil det blive vurderet, hvilke visuelle konsekvenser projektet vil få for udsigtforholdene fra kysten - både hvad angår landvindingområdet og krydstogtterminalen med kryds-

togtskibe. Konsekvenserne vil bl.a. blive visualiseret fra udvalgte punkter på kyststrækningen fra Gentofte Kommune til Amager.

### **Luftforurening**

I VVM-redegørelsen vil det blive vurderet hvilken luftforurening projektet giver anledning til og hvordan den kan begrænses. Det vil gælde for luftforurening fra lastbiler i anlægsfasen og for hvordan området påvirkes af luftforurening fra bustrafik til og fra krydstogtskibene. Endvidere vil gener i forbindelse med jordarbejder, f.eks. støv og slagge, blive vurderet.

### **Støj**

Støjpåvirkninger fra etableringen og driften af opfyldningen og krydstogtterminalen vil blive belyst og vurderet i VVM-redegørelsen. Herunder vil det blive vurderet, om der vil forekomme vibrationer.

### **Grundvand og jordbund**

Da opfyldningen vil ske på et område, der i dag er havområde, og en del af krydstogtterminalen samt adgangsvejen til området vil blive etableret oven på opfyldning af ældre dato, forventes projektet ikke at påvirke grundvand og jordbund.

### **Klimasikring**

I VVM-redegørelsen vil det blive undersøgt, hvordan etableringen af opfyldningen samt krydstogtterminalen kan klimasikres. Klimasikringen vil blive fortaget i henhold til de retningslinier der bliver udarbejdet i den kommende klimaplan for København.

### **Kulturmiljøet**

Der vil ske udgravninger og uddybninger i området som følge af landindvindingen og etableringen af krydstogtterminalen. Derfor er Københavns Bymuseums arkæologiske afdeling blevet kontaktet. I VVM-redegørelsen vil de arkæologiske forhold på havbunden blive undersøgt.

### **Sejladssikkerhed**

De undersøgelser, som Søfartstyrrelsen efterspørger i sit høringsnotat mht. sejladssikkerhed og sejl-ruter, vil blive udført og vil indgå i det videre arbejde med VVM-redegørelsen.

## Oversigt over modtagne høringsvar

		Forebyggelse af forurening fra opfyldningen	Havnegrænse	Alternativer	Sammenhæng med øvrig planlægning	Eksisterende virksomheder i området	Strømningsforhold	Dyre- og planteliv	Rekreative aktiviteter i området	Trafik	Visuelle konsekvenser	Lufforurening	Støj	Grundvand og jordbund	Klimasikring	Kulturmiljø	Sejladssikkerhed	Ingen bemærkninger
	<b>Myndigheder</b>																	
1	Trafikstyrelsen									X								
2	Nørrebro Lokaludvalg				X					X								
3	Østerbro Lokaludvalg		X	X	X		X	X	X	X					X			
4	Søfartsstyrelsen																X	
5	Ryvang Lokalråd		X				X		X	X								
6	Gentofte Kommune	X					X	X	X	X	X	X				X		
7	Miljøcenter Roskilde	X							X									
8	Københavns Bymuseum					X												X
	<b>Virksomheder og selskaber</b>																	
9	Dansupply A/S									X								
10	Ole Dufour A/S					X												
11	Levin Marine Service				X					X								
12	Carlsberg A/S	X			X	X	X	X	X	X	X	X	X	X				
13	Stena Jern & Metal A/S					X												
	<b>Organisationer, foreninger og institutioner</b>																	
14	Hellerup Dameroklub								X								X	
15	Charlottenlund Søbad	X		X			X		X		X	X						
16	Kajakklubben NOVA								X								X	
17	Hellerup Roklub						X	X	X								X	
18	Hellerup Kajakklub								X								X	
19	Dansk Sejlunion								X								X	
20	Stubbengruppen							X										
21	Østerbro Havnekomité	X				X		X										
22	Svanemøllegruppen	X	X						X	X	X	X						
	<b>Privatpersoner</b>																	
23	Jette Hansen			X					X									
24	Simon Hayman														X			
25	Gerda Engholm								X								X	
26	Birthe Mogensen								X									
27	Jeppe Mørch Sørensen						X		X									
28	Lars Kramer Mikkelsen og John Bloch-Poulsen									X								