



## Notat

### Orientering om administrativt hørings svar vedr. container- og krydstogtterminal

By & Havn og Copenhagen Malmö Port har i fællesskab søgt de kompetente myndigheder (Miljøstyrelsen og Trafik- Bygge- og Boligstyrelsen) om tilladelse til etablering af en ny containerterminal og en 4. krydstogtterminal. Containerterminalen er en udflytning af den eksisterende containerterminal fra Levantkaj til Ydre Nordhavn. Den nye krydstogtterminal nr. 4 ønskes etableret ved siden af containerterminalen i forlængelse af de 3 eksisterende terminaler. Som en del af projektet skal havbunden uddybes ud for de to kajer. Rammerne for den ny containerterminal og den 4. krydstogtterminal er fastlagt ved lov nr. 1560 af 18. 12. 2018 om ændring af lov om Metroselskabet I/S og Udviklingselskabet By & Havn I/S.

Miljøstyrelsen og Trafik- Bygge- og Boligstyrelsen har den 27. maj 2019 sendt en samlet miljøkonsekvensrapport, et udkast til miljøgodkendelse af containerterminalen og et udkast til § 25-tilladelse til krydstogtterminal nr. 4 i offentlig høring. Høringsfristen var den 29. juli 2019.

Økonomiforvaltningen og Teknik- og Miljøforvaltningen har i fællesskab udarbejdet kommunens hørings svar, der er indsendt inden høringsfristens udløb. Dette hørings svar er vedlagt til orientering. Høringsmaterialet fra styrelserne kan i sin helhed findes på <https://mst.dk/service/annoncering/annoncearkiv/2019/maj/>

Københavns Kommune har haft adgang til at følge processen, anmode om at få forhold af interesse for kommunen belyst samt kommentere udkast til miljøkonsekvensrapporten i en teknisk forhøring. På den baggrund indeholder hørings svaret alene en række ønsker om præciseringer, forslag til uddybet vurdering samt forslag til rettelse af enkelte misforståelser.

Miljøstyrelsen og Trafik- Bygge- og Boligstyrelsen forventes at træffe endelig afgørelse om godkendelse/tilladelse til projekterne i efteråret 2019, således at etablering kan begynde fra 1. januar 2020 som forudsat i tidsplanen for udflytning af containerterminalen fra Levantkaj.

6. august 2019

Sagsnr.  
2019-0210902

Dokumentnr.  
2019-0210902-1

Sagsbehandler  
Birthe Bertelsen

Center for Byudvikling  
Team Planlægning

Københavns Rådhus, Rådhus-  
pladsen 1  
1550 København V

EAN nummer  
5798009800176

[www.kk.dk](http://www.kk.dk)



Miljøstyrelsen  
Tolderlundsvej 5  
5000 Odense C

## Københavns Kommunes bemærkninger til høring om ny container- og krydstogtterminal

Københavns Kommune har modtaget en høring vedr. miljøkonsekvensrapport og udkast til miljøgodkendelse og § 25-tilladelse (VVM) for ny container- og ny krydstogtterminal. Kommunen har haft lejlighed til at få information om arbejdet med miljøkonsekvensrapport mv. og fremkomme med kommentarer undervejs. Kommunen vil gerne kvittere for dette forløb.

Teknik- og Miljøforvaltningen og Økonomiforvaltningen har i fællesskab udarbejdet følgende bemærkninger til høringen. Kommunens bemærkninger og spørgsmål har navnlig fokus på at sikre et entydigt og oplyst grundlag for etableringen af containerterminalen på den nye placering samt udvidelsen af krydstogthavnen med en 4. terminal.

### Referencescenariet

Det er ikke fuldstændig klart igennem miljøkonsekvensrapporten, hvilken situation hovedforslaget sammenlignes med – referencescenariet beskrevet i afsnit 3.1 eller scenariet i afsnit 3.3. Især hvor vurderingen er, at påvirkningen er neutral, er det væsentligt, hvad sammenligningsgrundlaget er. Dette kunne derfor med fordel præciseres.

### Trafikale forhold

Ikke-teknisk resume, 4.12 Trafikale forhold (side 19). Der fremgår, at der allerede i dag er kapacitetsproblemer i krydset Sundkrogsgade/Kalkbrænderihavnsgade. Udvidelse af krydstogtterminalen vil øge kapacitetsproblemerne. Det fremgår af første afsnit sidste sætning: "Som følge heraf udvider By & Havn krydset med ekstra svingbaner i 2018-2019". Dette vurderes at være en fejl (og optræder da heller ikke i de relevante afsnit i miljøkonsekvensrapporten). Københavns Kommune udvidede krydset i slutningen af 00'erne med 2 svingbaner mod nord, en ligeudbane og en svingbane mod syd. Dette krævede ekspropriation af arealer fra tilstødende grundejere. Sundkrogsgade kan ikke udvides

20. juni 2019

Sagsnr.  
2017-0257085

Dokumentnr.  
2017-0257085-27

Sagsbehandler  
Birthe Bertelsen

Center for Byudvikling  
Team Planlægning

Københavns Rådhus, Rådhus-  
pladsen 1  
1550 København V

EAN nummer  
5798009800176

yderligere uden alvorlige indgreb i de omgivende ejendomme. Bemærkningen bør udgå, og afsnittets konklusioner bør tilpasses dette.

Miljøkonsekvensrapport, 7.6. Trafikale forhold (side 115). Af redegørelsen for de trafikale forhold fremgår det af tabel 7.5, at hverdagsdøgntrafikken på Sundkrogsgade vil stige med 2.1% til 2025 som følge af de vurderede projekter (uden indregning af anden udvikling i Nordhavn). Med en situation i dag i krydset Sundkrogsgade/Kalkbrænderihavns-gade, hvor der optræder trafikafviklingsproblemer i spidstimerne hhv. morgen og aften (samt ved nogle krydstogtskibsanløb) vil en stigning på 2.1 % alt andet lige forværre forholdene i krydset. Da projekter og udvikling i Nordhavn, der ventes i de kommende år, generelt ikke indgår i konsekvensvurderingen, forekommer det mindre underbygget at indregne virkning af ændringer i jordtransport. Der opereres jf. teksten med et ophør af jordtransport fra slutningen af 2020, men det fremgår ikke klart, hvordan transport af ren jord/metromuck efter dette tidspunkt er indregnet. Det kunne være klarere, at trafikafviklingen i krydset Sundkrogsgade/Kalkbrænderihavns-gade vil opleve væsentlige problemer i perioden frem til åbning af Nordhavnstunnelen i 2027.

Det trafikale beregningsgrundlag kunne med fordel være mere fuldstændigt/gennemsigtigt. Beregningsgrundlaget opererer eksempelvis med angivelse af enheder som hverdagsdøgntrafik, men trafikken til krydstogtanløb afvikles over en koncentreret periode om sommeren og i høj grad i weekenden. Samtidig er der heller ikke helt konsistens i angivelsen af trafik til containerhavnen, hvor der både angives antal køretøjer og antal ture (hvor hvert køretøj må formodes at køre både til og fra). Det bør i lyset af miljøgodkendelsens vilkår om maksimalt 1.000 tunge køretøjer pr. døgn være tydeligt, at den ventede vækst i antallet af tunge køretøjer på 2,1% i den relevante periode kan rummes indenfor vilkåret.

### Risiko

Miljøkonsekvensrapport, 8.1.1. Samfundsrisikoen ligger i beregningen i miljøkonsekvensrapporten meget tæt på ALARP-området (as low as reasonably possible) jf. figur 7.4 i Miljøprojektet 112. Det er ikke klart beskrevet, hvordan beregningen af FN-kurve figur 8.2 er udtryk for worst case, og dermed hvordan det er sikret, at ALARP er overholdt ved at persontallet (grundlag for beregningen) overholder beregningsgrundlaget i hele perioden til revision af sikkerhedsrapport om 5 år.

### Vand og natur

6.1.3. Sedimentspredning ved uddybning. Det angives i tabel 6.1, at adskillige sedimentprøver overskrider nedre aktionsniveau (og for kobber og kviksølv også øvre aktionsniveau). Da der er tale om mulig spredning af forurenede sediment, bør det ikke kun vurderes for udskygnings- og

depositionsproblematikker, men også vurderes om dette påvirker vandkvaliteten i uddybningsperioden. Der ventes at være behov for § 27 stk. 2- tilladelse. Det må forventes, at der skal anvendes miljøgrab nogle steder ved uddybningen, da siltgardin ikke skønnes muligt at anvende.

6.3.2. Driftssituation afvanding af regnvand. Udledning fra container- og krydstogtterminalen bør vurderes hver for sig, da det ikke er samme type vand, der afstrømmer fra arealerne. Dels er en containerterminal nok mere at sidestille med en trafikplads end almindeligt belastet regnvand... (ud fra det angivne antal køretøjer om dagen, hvor hovedparten formentlig er lastbiler). Det vil have betydning for reguleringen. Initialfortynding vurderes ikke at være et brugbart begreb i reguleringen ift. opfyldelse af miljøkvalitetskrav. Det er dog fint med de fortyndingsberegninger, der er foretaget, og som viser nogle forhold omkring evt. blandingszoner (hvis det skal reguleres efter BEK nr. 1433 af 21/11/2017 (om krav til udledning af visse forurenende stoffer til vandløb, søer, overgangsvande, kystvande og havområder) og 1625 af 19/12/2017 (om fastlæggelse af miljømål for vandløb, søer, overgangsvande, kystvande og grundvand)) og evt. oprettelse af blandingszoner, hvis miljøkvalitetskravene ikke kan overholdes efter anvendelse af BAT. Det ses dog som problematisk, at der vurderes ud fra en afstrømningshastighed, som går på den årlige udledte mængde divideret ud på hele året. Ift. overholdelse af maksimalkoncentrationer (dvs. beskyttelse mod akut toksicitet) i miljøkvalitetskrav er der behov for at se på den time-midlede udledning under hændelserne, ikke kun et gennemsnit over hele året. Anvendelse af RegnKvalitet version 1.3 til tabel 6.7 i miljøkonsekvensrapporten virker heller ikke helt korrekt implementeret. Der vurderes at være op til flere hundrede ganges forskel (underestimat) i tabellens koncentrationer og de værdier, man vil forvente i afstrømmende vand fra de angivne flader. Arealerne og typerne af de enkelte oplandstyper ses ikke i beregningerne i RegnKval (bilag 1 i det tekniske bilag), hvorfor det ikke er klart, hvordan data er fremkommet. I afsnit 6.3.2. er angivet "... der er tale om trafikerede områder og p-arealer...". Der vil være forskel på, hvilken type p-arealer, der er lagt til grund (p-pladser eller p-pladser for busser og lastbiler), det fremgår som nævnt ikke klart.

Udledningen bør vurderes uden fortynding og ved anvendelse af BAT inden udledning. BAT-rensning for regnvand formodes at være et permanent vådt bassin og ikke sandfang. Vurderingen af merudledning af 250 kg N p.a. som "vurderes ikke at influere på mulighederne for at opnå en god økologisk tilstand i vandområde Øresund" bør ses i lyset af, at der ligger ikke-opfyldt indsatsbehov.

Det bemærkes, at Maritime Nyttelhaver har tilladelse til etablering af dyrkningsanlæg af tang og muslinger vest for Nordhavnen. Det er ikke

klart, om dette er taget med i forhold til bl.a. bedømmelse af sediment-  
spredning i anlægsfasen.

Venlig hilsen



Birthe Bertelsen  
Chefkonsulent