

# Tillæg til miljøvurdering af forslag til lokalplan med kommuneplantillæg for Tunnelfabrikken

NOTAT

## INDHOLD

1	Indledning	1
2	Ændringer i forslag til lokalplan for Tunnelfabrikken	2
3	Tillæg til miljøvurdering	4
3.1	Miljøstatus	5
3.2	Miljøvurdering	6
3.3	Miljømålsætninger	12
3.4	Afværgeforanstaltninger	12
3.5	Overvågning	13

## 1 Indledning

Borgerrepræsentationen i Københavns Kommune har besluttet, at Tunnelfabrikken skal udvikles efter principperne for bilfri byudviklingsområder. Beslutningen er taget i forbindelse med vedtagelse af forslag til lokalplan med kommuneplantillæg for Tunnelfabrikken med tilhørende miljørapport. Beslutningen om etablering af et bilfrit byområde skal indarbejdes i lokalplanforslaget inden det sendes i offentlig høring, og ændringerne til lokalplanforslaget skal undergå en miljøvurdering.

Nærværende notat er et tillæg til miljøvurdering af forslag til lokalplan med kommuneplantillæg for Tunnelfabrikken<sup>1</sup>, og omfatter en miljøvurdering af de

<sup>1</sup> COWI, Miljøvurdering af forslag til lokalplan med kommuneplantillæg for Tunnelfabrikken, Miljørapport, december 2020.

PROJEKTNR.	DOKUMENTNR.	VERSION	UDGIVELSESDATO	BESKRIVELSE	UDARBEJDET	KONTROLLERET	GODKENDT
A210260	3	2.0	26.02.2021	Notat	STHZ	KMRO, UKJ	STHZ

ændringer til lokalplanforslaget, som følger af Borgerrepræsentationens beslutning om, at lokalplanområdet skal planlægges som bilfrit byudviklingsområde. Den øvrige del af miljøvurderingen findes i miljørapporten for den første udgave af lokalplanforslaget for Tunnelfabrikken.

## 2 Ændringer i forslag til lokalplan for Tunnelfabrikken

### Bilfri byudviklingsområder i KP19

Københavns Kommuneplan 2019 muliggør, at udpegede områder for byudvikling kan etableres helt eller delvist bilfrit. Borgerrepræsentationen i Københavns Kommune vedtog den 8. oktober 2020 administrationsgrundlaget for helt eller delvist bilfri områder for byudvikling. Administrationsgrundlaget indeholder følgende kriterier, som skal være opfyldt for at et byudviklingsområde kan gøres helt eller delvist bilfrit:

- > Helt bilfrit: 1/3 af lokalplanområdet skal ligge i det såkaldte stationsnære kerneområde, dvs. inden for 600 meter cirkelslag fra en station.
- > Delvist bilfrit: 1/3 af lokalplanområdet skal ligge i det såkaldte stationsnære område, dvs. inden for 1000 meter cirkelslag fra en station.
- > Ikke bilfrit område: Hvis over 2/3 af lokalplanområdet ligger udenfor det såkaldte stationsnære område, dvs. uden for de 1000 meter cirkelslag fra en station, kan der ikke arbejdes videre med at gøre området helt eller delvist bilfrit.

Øvrige kriterier omfatter følgende:

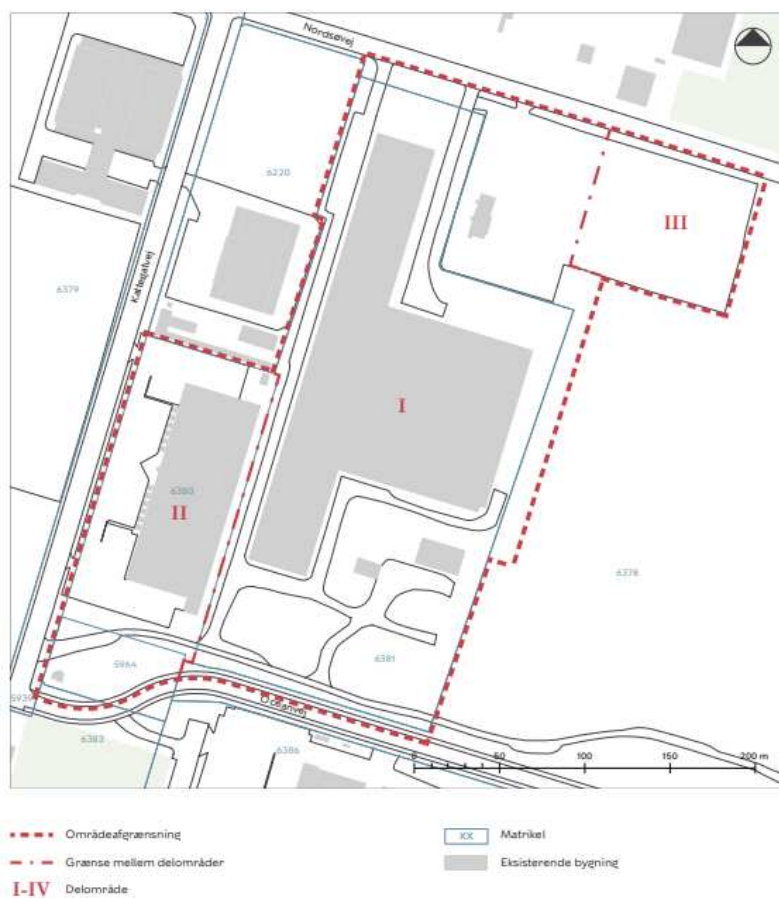
- > Opkobling og forbindelser til/fra området skal være attraktive. Hvis forbindelserne ikke findes i forvejen, skal de etableres.
- > Området skal have attraktive forbindelser til den nærmeste station. Hvis forbindelserne ikke findes i forvejen, skal de etableres.
- > Der skal være restriktioner på parkeringspladser i de omkringliggende områder, hvis det skal sikres, at bilparkeringen ikke blot flyttes dertil.

### Ændringer i lokalplanforslaget

Da størstedelen af lokalplanområdet ligger inden for 600 meter cirkelslag fra de fremtidige metrostationer ved Krydstogtkaj og Levantkaj har Københavns Kommune, på baggrund af ovenstående administrationsgrundlag, vurderet, at forslag til lokalplan for Tunnelfabrikken opfylder de overordnede kriterier for at udvikle området bilfrit. Borgerrepræsentationen har derfor besluttet, at Tunnelfabrikken skal udvikles efter principperne for bilfri byudviklingsområder. Lokalplanforslaget for Tunnelfabrikken blev vedtaget med følgende ændring: *"dog således, at området etableres som bilfrit område, og der kun etableres parkeringspladser til afsætning, handicapparkering m.v."*

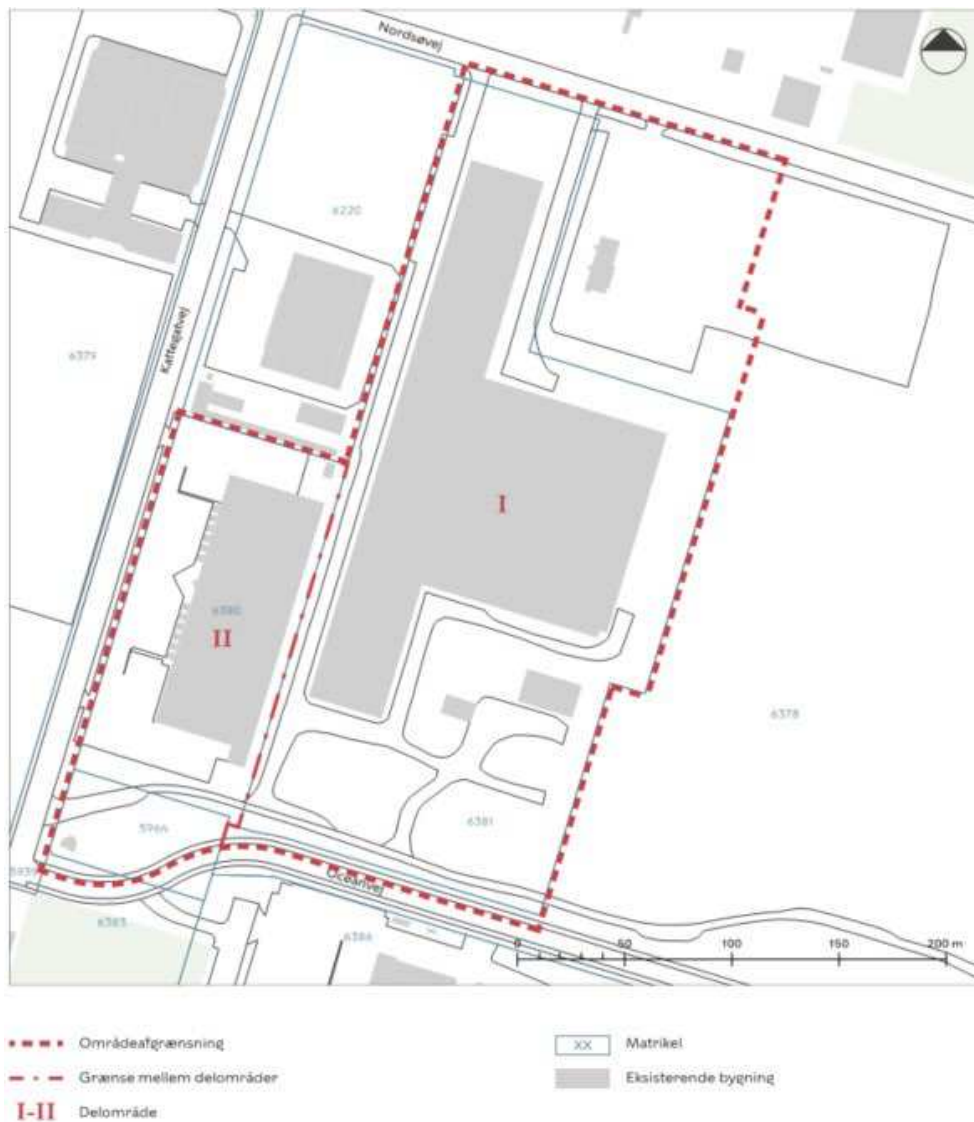
Ved udviklingen af bilfri byudviklingsområder er der fortsat mulighed for at etablere parkering til korttid, afsætning og handicap. Københavns Kommune har lavet en konkret vurdering af behovet for parkering<sup>2</sup>, som viser, at der skal etableres 35 parkeringspladser med følgende formål: 12 pladser til serviceparkering (renovation, flyttebiler, varelevering mv.), 4 pladser til handicapparkering, 19 pladser til store arrangementer (dobbeltudnyttes, så de anvendes til korttidsparkering i de øvrige perioder).

Lokalplanområdets oprindelige afgrænsning, som vist på Figur 2-1, ændres, så delområde III udgår. Lokalplanområdet består dermed af delområde I og II, som vist på Figur 2-2.



Figur 2-1 Lokalplanforslagets oprindelige afgrænsning.

<sup>2</sup> Københavns Kommune, Teknik- og Miljøforvaltningen, Parkeringsnotat, 5. februar 2021.



Figur 2-2 Lokalplanforslagets nye afgrænsning. Delområde 3 udgår.

Ændringerne fra det oprindelige lokalplanforslag til det nuværende omfatter således følgende:

- > Etablering af 35 pladser til parkering frem for 403 pladser.
- > Delområde 3 udgår af lokalplanområdet.

### 3 Tillæg til miljøvurdering

Nærværende notat er et tillæg til miljørapporten for lokalplanforslag med kommuneplantillæg for Tunnelfabrikken, og der henvises derfor til denne i forhold til lovgrundlag, proces og metode, ikke-teknisk resumé, afgrænsning, høring af berørte myndigheder samt miljøvurdering af de øvrige dele af lokalplanforslaget med kommuneplantillæg.

Miljørapporten sikrer sammen med nærværende tillæg, at miljørapporten lever op til miljøvurderingslovens<sup>3</sup> regler om indholdet i miljøvurderinger af planer og programmer, jf. lovens § 12.

Følgende afsnit omfatter udelukkende en miljøvurdering af ændringer til forslag til lokalplan for Tunnelfabrikken, som er foretaget på baggrund af Københavns Borgerrepræsentations beslutning om, at lokalplanområdet etableres som bilfrit byudviklingsområde.

Det vurderes, at ændringerne kan have en miljøpåvirkning på befolkningen og menneskers sundhed som følge af ændrede parkeringsforhold. Denne miljøfaktor vurderes nærmere herunder.

## 3.1 Miljøstatus

### 3.1.1 Trafik

Lokalplanområdet vejbetjenes i dag fra Nordsøvej, Kattegatvej og Oceanvej, som løber henholdsvis nord, vest og syd for lokalplanområdet. Gaderne omkring Tunnelfabrikken er i dag relativt lidt trafikeret. I takt med den fortsatte udbygning af Nordhavn og etablering af Nordhavnstunnelen forventes en stigning i trafikken. Vejnettet i området er under udbygning og anlægges i takt med udbygningen af Nordhavn. Det omkringliggende vejnet fremgår af Figur 3-1.

Den primære kollektive trafikbetjening består i dag af bus 27 med stop på Baltikavej og Nordsøvej. Orientkaj Metrostation ligger ca. 1,5 km i gangafstand fra lokalplanområdet og vil være den nærmeste metrostation, indtil den næste del af metrolinjen er etableret.

---

<sup>3</sup> Lovbekendtgørelse nr. 973 af 25. juni 2020 om miljøvurdering af planer og programmer og af konkrete projekter (VVM).



Figur 3-1 Vejnet omkring lokalplanområdet.

### 3.1.2 0-alternativet

0-alternativet udgør i denne sammenhæng den situation, der vil foreligge, hvis Lokalplan for Tunnelfabrikken med kommuneplantillæg ikke vedtages endeligt. 0-alternativet udgør sammenligningsgrundlaget for miljøvurderingen. De foreslåede ændringer holdes således op mod den nuværende miljøtilstand i beskrivelsen af de forventede indvirkninger på miljøet.

Tunnelfabrikken bruges til midlertidige anvendelser såsom opbevaring af byggematerialer. Lagerbygningen i den sydvestlige del af planområdet anvendes til klatre- og trampolinpark. De omkringliggende ubebyggede arealer består nogle steder af græs, buske og mindre træer, og andre steder er arealerne befæstede og anvendes til oplag. 0-alternativet er derfor en fremskrivning af den nuværende situation med den drift inden for planområdet, og med fortsat mulighed for anvendelse af de rammer, som den nuværende lokalplan fastlægger.

## 3.2 Miljøvurdering

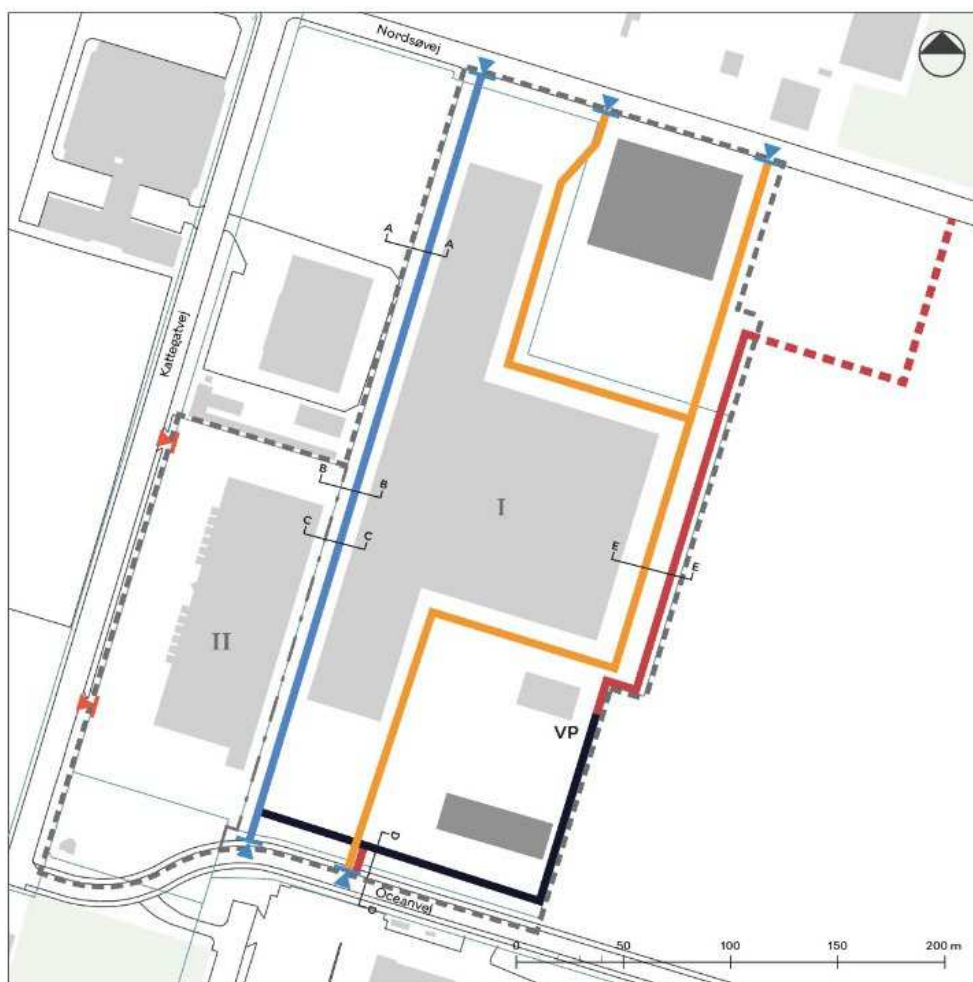
### 3.2.1 Trafik

Lokalplanforslagets indhold

Med vedtagelse af lokalplanen med ovenstående ændringer, vil Tunnelfabrikken blive et område, hvor der i løbet af dagen vil færdes mange mennesker med forskellige ærinder, da området rummer forskellige funktioner. Vejadgang til områ-



det vil foregå fra Nordsøvej, som vist på Figur 3-2. Adgang til selve Tunnelfabrikken vil foregå fra Servicevejen, som er ensrettet, så der er indkørsel fra nord og udkørsel mod syd. Det forventes, at der vil køre både sættevogne og lastbiler her. Fra Servicevejen etableres der i syd vejadgang til Containerakademiet og den lille hal, som ligger sydøst for Tunnelfabrikken. Adgang til den vestlige parkeringsplads foregår via Kattegatvej, hvor de to eksisterende ind- og udkørsler bevares.



 Vejtype a	 Overkørsel	 Områdeafgrænsning
 Vejtype b	 Overkørsel til parkering	 Grænse mellem delområder
 Vejtype c	 VP	 Delområder
 Vejtype c uden for områdeafgrænsning	 Angivelse af snit	 Matrikelskel
 Vejtype d		 Eksisterende bygning
		 Byggefelt

Figur 3-2 Veje og overkørsler inden for lokalplanområdet.

For cyklister er der adgang til lokalplanområdet fra Oceanvej i syd, Kattegatvej i vest og Nordsøvej i nord. Der etableres en dobbeltrettet cykelsti fra syd mod nord i den østlige del af lokalplanområdet.

Når Tunnelfabrikken ibrugtages, formentlig medio 2023, kører der busser på det omkringliggende vejnet, og der er ca. 1,5 km i gangafstand til den nærmeste metrostation ved Orientkaj. På længere sigt forlænges metroen i Nordhavn, hvor der forventes etableret to metrostationer inden for en afstand af maks. 300 – 500 m til lokalplanområdet. Den resterende del af metrolinjen forventes ibrugtaget tidligst i 2030. Bilerne kommer til området fra Indre Nordhavn via Sundkrogsgade og Baltikavej og kører til Nordsøvej. Varelevering og kørsel med servicebiler og renovationsbiler til området vil ske fra Nordsøvej til en servicevej, der er en ensrettet vej placeret vest for Tunnelfabrikken. I 2027 forventes Nordhavnstunnelen ibrugtaget, hvormed det bliver muligt også at komme til området herfra via Baltikavej.

Der anlægges i alt 35 pladser til parkering inden for lokalplanområdet. Der er i dag parkeringspladser på den eksisterende parkeringsplads ved klatre- og trampolinparken i den vestlige del af lokalplanområdet. Det forventes, at der placeres op til 20 p-pladser i det nord-/østligste område af lokalplanområdet, der kan anvendes til afsætningspladser i forbindelse med store events og et antal p-pladser til varelevering på servicevejen. Herudover vurderes det på et senere tidspunkt, hvor de resterende pladser skal etableres.

Lokalplanen fastlægger både cykel- og gangforbindelser igennem området, så de lette trafikanter ikke bliver blandet sammen med bilerne. Der er gode gang- og cykelforbindelser øst for Tunnelfabrikken, der kører gennem/på kanten af byrummene, der gør det nemt og trygt for beboerne i boligerne, henholdsvis i Tunnelfabrikken og i de almene boliger ud mod Nordsøvej, at komme til og fra.

Fra Indre Nordhavn til lokalplanområdet etableres separate cykel-/gangstier, hvor det er muligt, og ellers etableres værn ml. cykelstier og kørebane. På sigt etableres "Det grønne loop" – en cykel-/gangsti, der gør det muligt at komme nemt rundt i hele Nordhavn.

Der er cykelstier langs Oceanvej, hvor et "helleanlæg" på den korte bane vil gøre det muligt for de lette trafikanter at passere Oceanvej, og på sigt kan dette udskiftes med et signalanlæg for cykler og gående. Dette betyder, at de lette trafikanter kan komme til området uden at komme i konflikt med vare-/service og renovationsbiler, der kører ud fra servicevejen vest for Tunnelfabrikken.

Der anlægges cykelparkering svarende til følgende parkeringsnorm (uændret fra det oprindelige lokalplanforslag):

Boliger: 4 pladser pr. 100 m<sup>2</sup>

Ungdomsboliger: 4 pladser pr. 100 m<sup>2</sup>

Erhverv/kultur: 3 pladser pr. 100 m<sup>2</sup>

Butikker: 4 pladser pr. 100 m<sup>2</sup>

Daginstitutioner: 2,5 pladser pr. 100 m<sup>2</sup>

Mindst 50 % af pladserne skal være overdækket.



## Miljøvurdering

Miljøvurdering af trafik gennemføres i to dele - for den forventede situation efter den resterende del af metrolinjen er ibrugtaget og for den forventede situation før den resterende del af metrolinjen er ibrugtaget.

### **Efter den resterende del af metrolinjen er ibrugtaget (forventet 2030)**

Metrolinjen i Ydre Nordhavn forventes færdigetableret og ibrugtaget tidligst i 2030. Den præcise placering af de planlagte metrostationer ved Krydstogtkaj, Levantkaj og 1-2 yderligere metrostationer i den yderste del af Nordhavn, er endnu ikke fastlagt, men de vil være placeret tættere på Tunnelfabrikken end den eksisterende metrostation på Orientkaj.

I forbindelse med store events forventes højere trafikmængder end i hverdage. Lokalplanen giver mulighed for, at der i området kan afholdes events med plads til op til 4.500 personer. Afholdelse af events forventes at finde sted ca. 10-20 gange om året (1-2 dage om måneden). De store events forventes afholdt uden for normal arbejdstid og dermed uden for myldretiden.

Københavns Kommune har vurderet behovet for parkeringspladser i forbindelse med udviklingen af området som bilfrit byudviklingsområde for henholdsvis hverdagsbehov og store events<sup>4</sup>. Parkering til hverdagsbehov omfatter den nødvendige serviceparkering (f.eks. renovation, varelevering, flyttebiler, håndværkere). Der udlægges i alt 16 pladser til serviceparkering, hvoraf 4 pladser er til handicapparkering.

I forbindelse med store events (der tages udgangspunkt i arrangementer med op til 4.500 gæster) vurderes det, at 20 % ankommer i taxa eller bil, og at der vil være 2 personer i hvert køretøj. Det vurderes, at 50 % af gæsterne kommer inden for den samme halve time og at hver af- og påsætning i gennemsnit tager 2,5 minutter. Der vurderes at være behov for 19 afsætningspladser ved store events. Pladserne kan anvendes til korttidsparkering i de øvrige perioder.

Der udlægges samlet 35 parkeringspladser, hvoraf 4 pladser er til handicapparkering.

Selvom det er besluttet, at området skal være bilfrit, vil der stadig være daglige bilture til og fra Tunnelfabrikken, hvor medarbejdere, kunder, beboere og andre vil blive sat af eller hentet. Det forventes, at andelen af biler vil falde i takt med, at den resterende del af metrolinjen etableres, da beboere og brugere i højere grad vil anvende kollektive transportformer. Udbygning af den kollektive trafik vil ligeledes betyde, at flere vil anvende cykel og gang som transportmiddel.

Københavns Kommune har vurderet behovet for parkeringspladser, når området udvikles bilfrit. Der er i dag arealer med fast belægning, der allerede anvendes til parkering, blandt andet et større areal øst for Tunnelfabrikken. Der er også mulighed for at parkere ved Krydstogtterminalen, hvor der er parkering uden restriktioner (afstand fra lokalplanområdet er ca. 1-1,5 km). Det forventes, at

---

<sup>4</sup> Københavns Kommune, Teknik- og Miljøforvaltningen, Parkeringsnotat, 5. februar 2021.

disse arealer vil blive anvendt til parkering indtil de bebygges. Der forventes desuden parkering langs eksisterende veje.

Andelen af cykelparkering ændres ikke i forbindelse med lokalplanens ændringer. Da det vurderes, at andelen, som tidligere blev vurderet at ville benytte bilen, vil konvertere til andre transportmidler såsom kollektiv trafik, cykel og gang, må der forventes en stigning i cykeltrafik og behov for cykelparkering. Det kan derfor ikke udelukkes, at der vil ske en øget belastning på cykelparkeringen.

Det vurderes, at påvirkningen på befolkningen som følge af ændrede parkeringsforhold vil være lille, efter den resterende del af metrolinjen er etableret, da behovet for parkeringspladser ikke længere forventes at være så stort. Busbetjeningen bør vurderes igen, når metrolinjen er etableret. Det bør ligeledes vurderes, om der er behov for flere cykelparkeringspladser.

### **Før den resterende del af metrolinjen er ibrugtaget**

Metrolinjen i Ydre Nordhavn forventes først færdigetableret og ibrugtaget tidligst i 2030. Metrostationen på Orientkaj, som er den station, der i dag ligger tættest på Tunnelfabrikken, ligger i en afstand på ca. 1,5 km, hvilket vurderes at være en forholdsvis lang afstand at gå. Det vurderes derfor, at mange vil benytte bussen fra metrostationen til bussestoppestedet, som er beliggende tæt på Tunnelfabrikken. I dag afgår bussen tre gange i timen.

Formålet med udviklingen af området som bilfrit byudviklingsområde er at få færre til at benytte bil og i stedet konvertere til andre transportmidler, men dette vurderes at være usandsynligt, indtil den kollektive trafik er udbygget. Selv hvis lokalplanområdet skal være et bilfrit område, vil funktionerne i området fortsat medføre bilture i forhold til varelevering, boliger, ansatte, taxier og afsætning af private.

I den mellemliggende periode, indtil den resterende del af metrolinjen er etableret, vil der være busser, men serviceniveauet for den kollektive trafik må vurderes at være væsentligt lavere end, når metroen er etableret. Dette har indflydelse på valget af transportmiddel, og det må derfor forventes, at langt flere vil anvende bilen i den mellemliggende periode. Dette kan medføre u hensigtsmæssig parkering på veje og ubebyggede arealer i Ydre Nordhavn, og samtidig forventes Indre Nordhavn at mærke et øget pres på parkeringsbelægningen på gadeplan og i parkeringshusene, da flere vil vælge at parkere bilen her og transportere sig på anden vis til Ydre Nordhavn. Den manglende kollektive trafik kan desuden forventes at medføre, at privatbilismen hos de mennesker som bosætter sig i lokalplanområdet, mod intentionen ikke reduceres.

Påvirkningen på befolkningen som følge af 'bilfri by', vurderes dermed at være væsentlig, særligt i forbindelse med store events, hvor der forventes højere trafikmængder end i hverdagene, og hvor det derfor må forventes, at der parkeres i nærområdet og at der er et øget behov for kollektiv trafikbetjening.

Det vurderes på den baggrund, at der er behov for midlertidige parkeringspladser i den mellemliggende periode indtil metrolinjen er udbygget, særligt i forbin-

delse med store events. Københavns Kommune har vurderet behovet for parkeringspladser, når området udvikles bilfrit. I perioden, inden den resterende del af metrolinjen ibrugtages, må det forventes, at en del af brugerne af Tunnelfabrikken ankommer i bil. Der er i dag arealer med fast belægning, der allerede anvendes til parkering, blandt andet et større areal øst for Tunnelfabrikken. Der er også mulighed for at parkere ved Krydstogtterminalen, hvor der er parkering uden restriktioner (afstand fra lokalplanområdet er ca. 1-1,5 km). Det forventes, at disse arealer vil blive anvendt til parkering indtil de bebygges. Der forventes desuden parkering langs eksisterende veje. Anvendelse af de nævnte arealer som midlertidige parkeringspladser vil kunne afværge de væsentlige miljøpåvirkninger i den mellemliggende periode, men da arealerne ligger uden for lokalplanområdet kan det ikke reguleres i lokalplanen. Der er derfor risiko for, at parkeringsmulighederne kan ændre sig i forbindelse med fremtidig byudvikling og planlægning af disse arealer, før metrolinjen er færdig etableret. Nordhavn er et af Københavns Kommunes store byudviklingsområder, og byudviklingen her går stærkt. At parkeringsmulighederne inden metroen er færdigbygget, udlægges til anden anvendelse end parkering, er derfor sandsynligt.

Det forventes, at udviklingen inden for lokalplanområdet vil generere et øget behov for, at beboere og brugere kan transportere sig til og fra området. Som følge af, at området skal udvikles bilfrit, forventes denne transport at ske via kollektiv trafikbetjening. Det forventes, at mange vil benytte bussen fra metrostationen til lokalplanområdet, da en gangafstand på 1,5 km vurderes at være en forholdsvis lang afstand at gå. Det vurderes, at der kan være behov for en opgradering af busbetjeningen, så den kan håndtere flere passagerer, hvilket ikke indgår i lokalplanforslaget, da flere mennesker end i dag forventes at skulle transportere sig til og fra området, særligt i forbindelse med events. Omfanget af stigningen i passagerer kendes ikke på tidspunktet for udførelsen af nærværende miljøvurdering.

Andelen af cykelparkering ændres ikke i forbindelse med lokalplanens ændringer. Da det vurderes, at andelen, som tidligere blev vurderet, at ville benytte bilen, vil konvertere til andre transportmidler såsom kollektiv trafik, cykel og gang, må der forventes en stigning i cykeltrafik og behov for cykelparkering. Det kan derfor ikke udelukkes, at der vil ske en øget belastning på cykelparkeringen.

### 3.2.2 Trafiksikkerhed

Når området bliver bilfrit, vil der komme flere cyklister og gående i området, som skal transportere sig fra metrostationen til Tunnelfabrikken. Cyklister og gående, som ankommer fra syd, skal krydse Oceanvej for at køre ind i planområdet. På Oceanvej forventes en trafikmængde på 6.890 bilture i døgnet, og der må desuden forventes kørsel med tung trafik i form af lastbiler med byggematerialer mv. i perioden, hvor Nordhavn udvikles og bebygges. Fra Kattegatvej i vest kan Servicevejen krydses for at komme ind i området. Umiddelbart efter krydset Kattegatvej/Oceanvej slår vejen et sving, hvilket betyder, at lastbiler vil være nødsaget til at sænke hastigheden. I forbindelse med den fremtidige etablering af Nordhavnstunnelen bliver krydset Kattegatvej/Oceanvej signalreguleret. Andelen af tung trafik vil falde, når Nordhavn er færdigudviklet.

#### **Efter den resterende del af metrolinjen er ibrugtaget (2030)**

Det vurderes, at trafiksikkerheden i området kan blive påvirket, da lokalplanområdet i høj grad forventes at blive anvendt af bløde trafikanter. De bløde trafikanter skal krydse befærdede veje, hvor der kører både almindelig trafik og tung trafik. Hastigheden vil være nedsat på Oceanvej, da vejen slår et sving, hvilket vil reducere påvirkningen på trafiksikkerheden.

Påvirkningen på trafiksikkerhed ligger uden for lokalplanområdet, og kan derfor ikke reguleres i lokalplanen. Trafiksikkerhed bør vurderes nærmere i forbindelse med den fremtidige planlægning for den øvrige del af Nordhavn.

### **Før den resterende del af metrolinjen er ibrugtaget**

Det vurderes, at trafiksikkerheden i området kan blive påvirket i perioden indtil den resterende del af metrolinjen er etableret, da bløde trafikanter skal transportere sig over en længere afstand, når de ankommer med metro eller parkerer f.eks. ved Krydstogtterminalen.

Påvirkningen på trafiksikkerhed ligger uden for lokalplanområdet, og kan derfor ikke reguleres i lokalplanen. Trafiksikkerhed bør vurderes nærmere i forbindelse med den fremtidige planlægning for den øvrige del af Nordhavn.

### **3.2.3 Vurdering af 0-alternativet**

0-alternativet udgør i denne sammenhæng den situation, der ville foreligge, hvis Lokalplan for Tunnelfabrikken med kommuneplantillæg ikke vedtages og gennemføres. Tunnelfabrikken anvendes i dag til midlertidige anvendelser såsom opbevaring af byggematerialer og kulturelle funktioner.

Med 0-alternativet vil de beskrevne miljøpåvirkninger ikke finde sted. Der vil således ikke være en væsentlig påvirkning på de trafikale forhold som følge af, at lokalplanområdet udvikles som bilfrit byudviklingsområde.

## **3.3 Miljømålsætninger**

Det vurderes, at ændringer i lokalplanforslaget vedrørende parkeringsforhold er i overensstemmelse med miljømålsætningerne, som fremgår af FN's 17 verdensmål, Fingerplan 2019 og Københavns Kommuneplan 2019.

Miljømålsætningerne er nærmere beskrevet i miljørapporten for Forslag til Lokalplan med kommuneplantillæg for Tunnelfabrikken.

## **3.4 Afværgeforanstaltninger**

Miljøvurderingen viser, at der vil være en væsentlig påvirkning på befolkningen, som følge af ændrede trafikforhold. Der gennemføres ikke afværgeforanstaltninger, da der i planen er indarbejdet forhold for parkering.

### 3.5 Overvågning

Miljøvurderingen viser, at vedtagelse af lokalplanen kan have en påvirkning på befolkningen som følge af ændrede trafikforhold. I forbindelse med udviklingen af lokalplanområdet bør den kollektive trafikbetjening overvåges med henblik på at vurdere, om der er behov for en udvidelse. Det bør desuden overvåges, om parkeringsforholdene giver anledning til gener i forbindelse med store events.

DECEMBER 2020  
BY & HAVN

# MILJØVURDERING AF FORSLAG TIL LOKALPLAN MED KOMMUNEPLANTILLÆG FOR TUNNELFABRIKKEN

MILJØRAPPORT



**COWI**





DECEMBER 2020  
BY & HAVN

# MILJØVURDERING AF FORSLAG TIL LOKALPLAN MED KOMMUNEPLANTILLÆG FOR TUNNELFABRIKKEN

MILJØRAPPORT

PROJEKTNR.

A210260

DOKUMENTNR.

VERSION

7.0

UDGIVELSESDATO

16.12.2020

BESKRIVELSE

Miljørapport

UDARBEJDET

STHZ

KONTROLLERET

ASTH, HEK, JOKC

GODKENDT

STHZ



# INDHOLD

1	Indledning	7
2	Ikke-teknisk resumé	8
2.1	Vurdering af miljøpåvirkningerne	8
2.2	0-alternativet	12
2.3	Afværgeforanstaltninger	12
2.4	Overvågning	12
3	Forslag til Lokalplan med kommuneplantillæg for Tunnelfabrikken	13
3.1	Kommuneplantillæg	14
3.2	Andre planer og programmer	17
4	Lovgrundlag og proces for miljøvurdering	21
4.1	Afgrænsning, vurdering og kriterier	22
4.2	Høring af berørte myndigheder	23
5	Tilgang og metode i miljøvurderingen	25
5.1	0-alternativet	25
6	Miljøstatus	26
6.1	Biologisk mangfoldighed, flora og fauna	26
6.2	Befolkningen og menneskers sundhed	29
6.3	Landskab og byrum	32
7	Miljøvurdering	34
7.1	Biologisk mangfoldighed, flora og fauna	34
7.2	Befolkningen og menneskers sundhed	35
7.3	Landskab og byrum	46
7.4	Vurdering af 0-alternativet	47

8	Vurderingen af indvirkningen på miljømålsætninger	48
9	Afværgeforanstaltninger	50
10	Overvågning	51

# 1 Indledning

Københavns Kommune har i samarbejde med By & Havn, NREP<sup>1</sup> og Unionkul Ejendomme igangsat udarbejdelse af en lokalplan for ombygning af Tunnelfabrikken i Nordhavn. Tunnelfabrikken blev bygget i 1990'erne for at bygge tunnelelementer til Øresundsforbindelsen og ønskes nu ombygget til boliger, kultur og erhverv. Lokalplanområdet omfatter et ca. 84.000 m<sup>2</sup> stort område beliggende i Nordhavn nord for Oceanvej og øst for Kattegatvej. Ændringerne i lokalplanen forudsætter, at der tilvejebringes et tillæg til kommuneplanen.

Forslag til lokalplan med kommuneplantillæg for Tunnelfabrikken er omfattet af krav om miljøvurdering efter miljøvurderingsloven<sup>2</sup>, hvorfor der skal udarbejdes en miljørapport. Miljørapporten indeholder en vurdering af miljøpåvirkningen af de rammer og bestemmelser som fastlægges i lokalplanforslaget og kommuneplantillægget.

---

<sup>1</sup> Nordic Real Estate Partners

<sup>2</sup> Lovbekendtgørelse nr. 973 af 25. juni 2020 om miljøvurdering af planer og programmer og af konkrete projekter (VVM).



## 2 Ikke-teknisk resumé

Københavns Kommune har i samarbejde med By & Havn, NREP og Unionkul Ejendomme igangsat udarbejdelse af en lokalplan for ombygning af Tunnelfabrikken i Nordhavn. Tunnelfabrikken blev bygget i 1990'erne for at støbe tunnel-elementer til Øresundsforbindelsen og ønskes nu ombygget til boliger, kultur og erhverv. Lokalplanområdet omfatter et ca. 84.000 m<sup>2</sup> stort område beliggende i Nordhavn nord for Oceanvej og øst for Kattegatvej. Lokalplanen forudsætter at der tilvejebringes et tillæg til kommuneplanen, hvilket udarbejdes i samme forbindelse. Kommuneplantillægget omfatter ramme nr. R19.H.2.6., som udover lokalplanområdet, omfatter et område beliggende syd og øst herfor.

Forud for gennemførelse af miljøvurderingen, er der udarbejdet en afgrænsningsrapport, som har været i høring hos berørte myndigheder. I forbindelse med høringen er der modtaget 8 høringssvar. Høringssvarene har ikke givet anledning til ændring af den foreslåede afgrænsning.

I afgrænsningsrapporten er følgende miljøfaktorer blevet udpeget som miljøfaktorer, der kan blive påvirket:

- > Biologisk mangfoldighed, flora og fauna
- > Befolkningen og menneskers sundhed
- > Landskab og byrum

### 2.1 Vurdering af miljøpåvirkningerne

Miljøvurderingen udføres for miljøfaktorerne biologisk mangfoldighed, flora og fauna samt befolkningen og menneskers sundhed kun for den del af planområdet, som omfatter lokalplanområdet, da forslag til lokalplan og kommuneplantillæg kun påvirker de nævnte faktorer inden for dette område. Miljøvurderingen udføres for miljøfaktoren landskab og byrum for hele planområdet, da forslag til lokalplan og kommuneplantillæg indeholder ændringer i bestemmelserne for bygghøjden, som kan have en påvirkning på hele planområdet.

#### 2.1.1 Biologisk mangfoldighed, flora og fauna

##### Grønbroget tudse

Grønbroget tudse er en pionerart, der foretrækker golde, lavvandede og nyopståede vandhuller, hvor den undgår konkurrence fra andre arter. For at undersøge, om grønbroget tudse anvender lokalplanområdet som levested (raste-sted), er der foretaget registrering af eventuel yngleaktivitet i vandområder inden for eller i nærheden af lokalplanområdet omkring 1. maj.

Da grønbroget tudse ikke er registreret inden for lokalplanområdet vurderes det, at udmøntning af lokalplanen ikke vil have en påvirkning på ynglesteder for grønbroget tudse. Det kan dog ikke udelukkes, at områder inden for lokalplanområdet anvendes som rasteområde (dagophold og overvintring). Det vurderes

derfor, at der skal etableres nogle nye overvintringssteder i eller uden for lokalplanområdet. Dette gøres eksempelvis ved at etablere stenbunker i eller uden for lokalplanområdet, som tudserne kan skjule sig i. Det erstattede areal skal svare til det, som fjernes inden for lokalplanområdet. Stenbunkerne skal fjernes uden for paddernes overvintringsperiode, og nye stenbunker eller lignende skal etableres i eller uden for lokalplanområdet inden stenbunkerne fjernes fra lokalplanområdet.

Der skal opsættes paddehegn omkring lokalplanområdets østlige afgrænsning mellem Oceanvej og Nordsøvej, når lokalplanområdet udbygges. Dette sikrer, at grønbroget tudse ikke vandrer ind på arbejdsarealerne. Paddehegnet skal opsættes når padderne er i vandhullerne mellem 1. maj til 1. juli.

Hvis dette gøres, vurderes det, at områdets økologiske funktionalitet for den lokale bestand af grønbroget tudse kan opretholdes.

### Flagermus

Der er registreringer af flagermus i den ydre del af Nordhavn. Det er derfor undersøgt ved en lytning i juni, om der er flagermus omkring Tunnelfabrikken bygninger.

Da bygningerne inden for lokalplanområdet på baggrund af lytningen ikke vurderes at være raste- eller yngleområde for arter af flagermus vurderes det, at udmøntning af lokalplanen med kommuneplantillæg, for det areal, som omfatter lokalplanområdet, ikke vil have en påvirkning på yngle- eller rasteområder for arter af flagermus. En ændring af vegetationen omkring Tunnelfabrikken vil ikke medføre en væsentlig påvirkning på flagermusenes muligheder for at fouragere på Nordhavnen. Samlet vurderes det, at Nordhavnens økologiske funktionalitet for arter af flagermus ikke påvirkes væsentlig og kan opretholdes.

Tilstedeværelsen af grønbroget tudse og flagermus er kun undersøgt for en del af planområdet, da lokalplanforslaget med kommuneplantillæg ikke forventes at påvirke de nævnte arter uden for lokalplanområdet, da lokalplanforslaget med kommuneplantillæg kun muliggør bebyggelse på arealer inden for lokalplanområdet. Da placering og omfang af eventuel fremtidig bebyggelse uden for lokalplanområdet ikke kendes på nuværende tidspunkt, kan påvirkningen på flora og fauna først vurderes i forbindelse med den fremtidige planlægning for arealet uden for lokalplanområdet.

## 2.1.2 Befolkningen og menneskers sundhed

### Rekreative forhold

Lokalplanforslaget muliggør en større anvendelse af lokalplanområdet til rekreative funktioner end i dag, hvor området kun i begrænset omfang anvendes rekreativt. Dette vurderes at have positiv påvirkning på befolkningen grundet den øgede mulighed for rekreativ anvendelse af området. Påvirkningen vurderes ikke at være væsentlig, da de rekreative arealer har et begrænset omfang og samtidig vil de hovedsageligt have værdi lokalt.

## Trafik

Lokalplanforslaget med kommuneplantillæg, for det areal, som omfatter lokalplanområdet, muliggør udvikling af Tunnelfabrikken med nye funktioner i form af serviceerhverv, kultur, boliger og store events med deltagelse af op til 4.500 personer. De nye funktioner kan forventes at generere øget trafik i området, og der er derfor udført en beregning af den forventede fremtidige trafik.

En beregning af bilture pr. døgn viser, at lokalplanområdet genererer ca. 2.500 bilture i døgnet, når alle funktioner lægges sammen. Da området rummer forskellige funktioner, der besøges på forskellige tidspunkter af døgnet, er trafikken fordelt ud over hele døgnet. Ca. 10 – 20 dage om året (1-2 dage om måneden) forventes afholdt større events med op til 4.500 personer, der genererer yderligere ca. 720 bilture.

Når Nordhavnstunnelen åbner, forventes der øget trafik i Nordhavn. Udvikling af lokalplanområdet vil øge trafikmængden yderligere, men stigningen vurderes ikke at være væsentlig i forhold til den trafikmængde, som Nordhavnstunnelen genererer.

Udvikling af Tunnelfabrikken genererer ekstra trafik i Nordhavnsområdet, men den samlede trafik er på et niveau, som ikke kan forventes at give problemer med kapacitet og trafikafvikling. Påvirkningen vurderes derfor ikke at være væsentlig.

Det vurderes, at trafiksikkerheden i området kan blive påvirket væsentligt, da lokalplanområdet forventes at blive anvendt af bløde trafikanter. De bløde trafikanter skal krydse befærdede veje, hvor der kører både almindelig trafik og tung trafik. Påvirkningen vil særligt være væsentlig i den periode, hvor Nordhavn er under udvikling, da der vil være kørsel med tung trafik til byggepladser. Hastigheden vil være nedsat på Oceanvej, da vejen slår et sving, hvilket vil reducere påvirkningen på trafiksikkerheden. Det vurderes dog, at der vil være behov for at gennemføre afværgeforanstaltninger i form af signalregulering, hvor lette trafikanter krydser Oceanvej. Der kan arbejdes med en midlertidig løsning, hvor der etableres et helleanlæg, hvor cyklister skal krydse Oceanvej.

Krydsning af Oceanvej ligger uden for lokalplanområdet, og kan derfor ikke reguleres i lokalplanen. Det anbefales, at reguleringen indarbejdes af Københavns Kommunes Trafik- og Miljøforvaltning.

## Støj

I forbindelse med miljøvurderingen er der udarbejdet støjredegørelser, hvori der er foretaget beregninger af støj fra vejtrafik og fra virksomheder i området.

Beregningerne viser, at der er overskridelser af de vejledende grænseværdier på facaden af de almennyttige boliger ud mod Nordsøvej, hvis disse placeres i vejlinjen samt på et mindre areal i den sydlige del af lokalplanområdet. For at de vejledende støjgrænseværdier kan overholdes stilles der i lokalplanen krav om, at boligerne, beliggende ud mod Nordsøvej, placeres 5 meter syd for vejskel.

Arealerne mod syd skal ikke anvendes til boliger eller opholdsareal. Påvirkningen fra vejtrafik vurderes derfor ikke at være væsentlig.

De vejledende støjgrænseværdier for støj fra de nærmeste virksomheder overskrides hos Stabrand Spedition ApS, RGS Nordic og Norrecco A/S. Overskridelse af de vejledende støjgrænseværdier hos Stabrand Spedition ApS og Norrecco A/S forudsætter, at der gøres brug af planlovens bestemmelser for byomdannelsesområder. RGS Nordic forudsættes at være flyttet ud af området inden lokalplanområdet tages i brug til boligformål.

De vejledende grænseværdier for støj fra øvrige virksomheder i Nordhavn overskrides hos RGS 90 Nordsøvej 21, containerterminalen og KMC. Det forudsættes, at alle tre virksomheder vil være fraflyttet deres nuværende placering inden området tages i brug til de i lokalplanen fastlagte formål, og at de vejledende grænseværdier for støj dermed kan overholdes.

Det fremgår af lokalplanens bestemmelser, at det er en betingelse for ibrugtagning af ny bebyggelse, at det er dokumenteret, at Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier er overholdt. Det vurderes på den baggrund, at der ikke vil være en miljømæssig påvirkning fra virksomhederne.

Planlægning inden for lokalplanområdet skal tage højde for, at der ikke planlægges for en anvendelse, der kan have konsekvenser for drifts- og udviklingsmulighederne for produktions- transport- og logistikvirksomheder af national interesse.

I forbindelse med miljøvurderingen er der udarbejdet en støjredegørelse<sup>3</sup>, hvor der er gennemført beregninger af støjbelastningen fra kulturvenuet i Tunnelfabrikken på omkringliggende nabobebyggelser. Selv ved meget støjende arrangementer i salen kan der forventes en overholdelse af Miljøstyrelsens vejledende grænseværdi for natperioden (40 dB) langs facaderne til studieboligerne i Tunnelfabrikken, langs facaderne til Fabrikshusene samt i skel til Fabrikspladsen. Det vurderes derfor, at der ikke vil være en væsentlig påvirkning.

### 2.1.3 Landskab og byrum

De aktiviteter, som muliggøres med lokalplanforslaget og kommuneplantillæg, vurderes ikke at påvirke den visuelle oplevelse af landskabet væsentligt, da området allerede i dag er præget af Tunnelfabrikken som en høj, markant bebyggelse. Der vil være en lav positiv påvirkning på områdets landskabelige værdi som rekreativt areal, da der muliggøres en større rekreativ anvendelse af området end der er i dag.

---

<sup>3</sup> Gade & Mortensen - Akustik A/S, Ekstern støj fra events og arrangementer, september 2020.

## 2.2 0-alternativet

0-alternativet udgør i denne sammenhæng den situation, der ville foreligge, hvis lokalplan med kommuneplantillæg for Tunnelfabrikken ikke vedtages og gennemføres. Tunnelfabrikken anvendes i dag til midlertidige anvendelser såsom opbevaring af byggematerialer. Lagerbygningen i den sydvestlige del af planområdet anvendes til klatre- og trampolinpark. De omkringliggende ubebyggede arealer består af græs, buske og mindre træer, og anvendes nogle steder til oplag. Inden for planområdet kan der i dag opføres bebyggelse i op til 20 meters højde.

Med 0-alternativet vil de beskrevne væsentlige miljøpåvirkninger ikke finde sted. Der vil således ikke være påvirkning af trafikikkerheden og grønbroget tudse. Samtidig vil der ikke være en positiv påvirkning på områdets rekreative anvendelse.

## 2.3 Afværgeforanstaltninger

Miljøvurderingen viser, at der er behov for at gennemføre afværgeforanstaltninger for at reducere den miljømæssige påvirkning. Følgende afværgeforanstaltninger skal gennemføres:

- > Etablering af overvintringssteder til grønbroget tudse. Dette gøres eksempelvis ved at etablere stenkunker eller lignende i eller uden for lokalplanområdet, som tudserne kan skjule sig i. Det erstattede areal skal svare til det, som fjernes inden for lokalplanområdet. Fjernelse skal ske uden for padderens overvintringsperiode og skal etableres inden stenkunkerne inden for planområdet fjernes. Der skal desuden opsættes paddehegn omkring lokalplanområdets østlige afgrænsning mellem Oceanvej og Nordsøvej, når lokalplanområdet udbygges. Dette sikrer, at grønbroget tudse ikke vandrer ind på arbejdsarealerne.
- > Afværgeforanstaltninger til forbedring af trafikikkerheden, i form af signalregulering, hvor lette trafikanter krydser Oceanvej (ligger uden for lokalplanområdet).

## 2.4 Overvågning

I henhold til miljøvurderingslovens § 12, stk. 4, skal miljørapporten indeholde en beskrivelse af de påtænkte foranstaltninger vedrørende overvågning af planens eventuelle væsentlige påvirkninger af miljøet.

Miljøvurderingen viser, at vedtagelse af lokalplanforslaget med kommuneplantillæg kan have væsentlig påvirkning på trafikikkerheden og grønbroget tudse. Det vurderes, at der ikke er behov for separat overvågning af miljøpåvirkningerne, da påvirkningerne skal reduceres gennem implementering af afværgeforanstaltninger.

### 3 Forslag til Lokalplan med kommuneplantillæg for Tunnelfabrikken

Forslag til Lokalplan med kommuneplantillæg for Tunnelfabrikken har til formål at fastlægge det planmæssige grundlag for omdannelsen af den eksisterende tunnelfabrik og det omkringliggende areal til et område med serviceerhverv, boliger og kulturfunktioner. Herunder at udnytte beliggenheden tæt på Øresundskysten i forlængelse af intentionerne i Strukturplanen for Nordhavn.

By & Havn ønsker i samarbejde med NREP og Unionkul Ejendomme at indrette 75.100 m<sup>2</sup> til boliger, erhverv og kulturfunktioner, heraf 13.500 m<sup>2</sup> boliger i form af kollegie- eller ungdomsboliger samt 3.000 m<sup>2</sup> detailhandel, i Tunnelfabrikken og anden eksisterende bebyggelse samt opføre 1.300 m<sup>2</sup> til værksteder og galleri (containerakademi) i tilknytning til Tunnelfabrikken. Herudover ønsker Fsb<sup>4</sup> at opføre 4.500 m<sup>2</sup> til boliger og 500 m<sup>2</sup> til serviceerhverv i tilknytning til Tunnelfabrikken. Med lokalplanen muliggøres desuden anvendelse af Tunnelfabrikken til kulturvenue med mulighed for blandt andet koncerter, festivaler og lokale sportsturneringer med en maksimal kapacitet på 4.500 personer. Herudover muliggøres det, at Airtrix Klatre- og Trampolinpark, der i dag er beliggende i lagerbygningen vest for Tunnelfabrikken, kan forblive på dets nuværende placering.

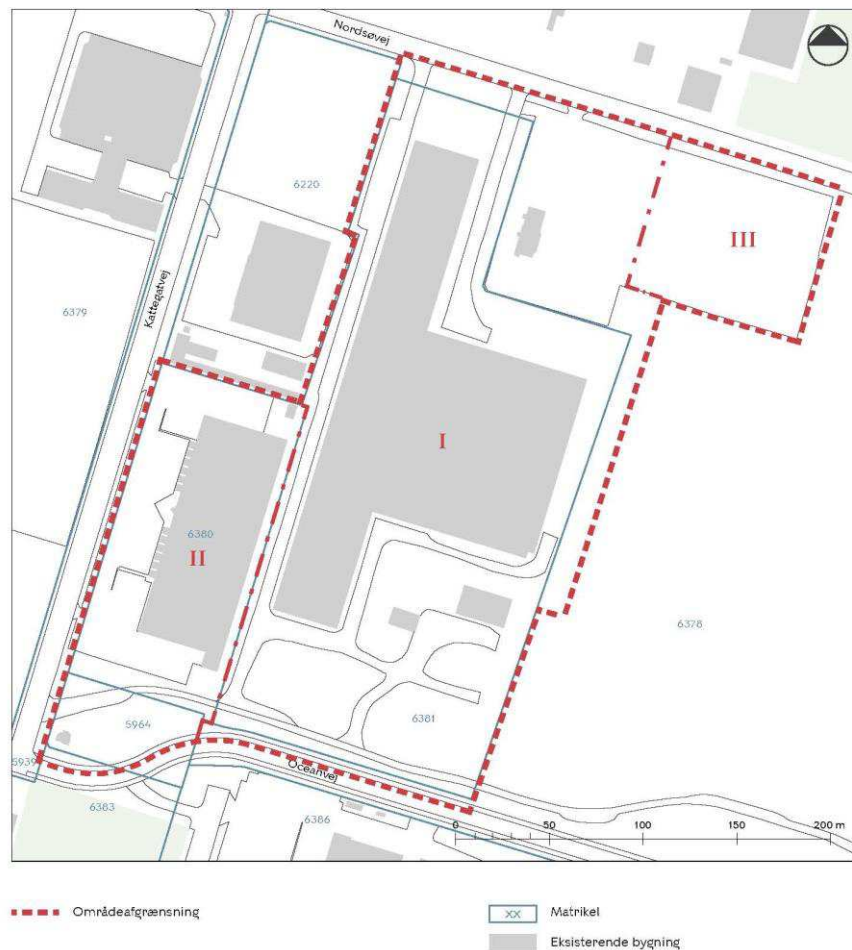
Lokalplanområdet omfatter matriklerne 6381, 6380 og dele af matriklerne 6378, 5964 og 5939 og afgrænses som vist på Figur 3-1.

---

<sup>4</sup> Foreningen Socialt Boligbyggeri



### Tegning 1 - Områdeafgrænsning



Figur 3-1: Lokalplanafgrænsning og delområder.

Lokalplanen erstatter Lokalplan 244 og 177, hvori området er udlagt til erhverv, for den del, der omfatter planområdet.

## 3.1 Kommuneplantillæg

For at kunne vedtage lokalplanen er der behov for et tillæg til Kommuneplan 2019. Tillægget omfatter en ændring af kommuneplanramme R19.H.2.6.

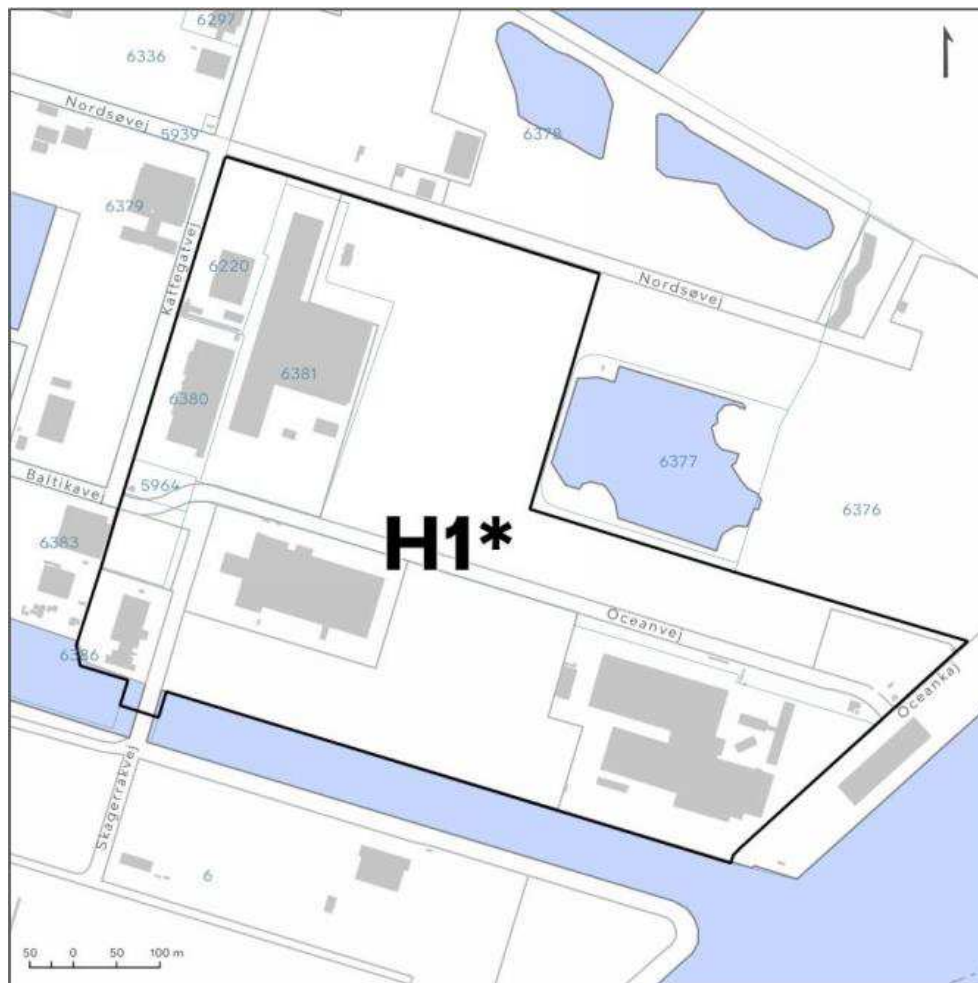
Tillægget giver mulighed for butikker samt mulighed for en maksimal højde på 24 m i stedet for 20 m for nybyggeri, herunder de almene kollegieboliger uden for Tunnelfabrikken. Desuden muliggør tillægget, at enkelte af Tunnelfabrikkens tiltænkte faciliteter kan etableres i nye bygninger uden for selve Tunnelfabrikken i henholdsvis et containerakademi sydøst for Tunnelfabrikken og i tilknytning til de almene kollegieboliger.

Kommuneplantillægget omfatter arealet vist på Figur 3-2 og omfatter dermed et større område end lokalplanområdet.

Med kommuneplantillægget ændres den nuværende ramme R19.H.2.6, så der muliggøres en bygningshøjde på 24 meter frem for de nuværende 20 meter inden for hele rammeområdet.

Rammen indeholder følgende særlige bestemmelse: "Området indgår i byomdannelsesområdet Nordhavn. Området er omfattet af rækkefølgebestemmelser. Der kan inden for området anlægges en station på højbane for metro til Nordhavn med dertil hørende funktioner. Der kan i 1. halvdel af planperioden i lokalplan udlægges 80.100 m<sup>2</sup> i tilknytning til ØTC-hallen, heraf maksimalt 6.300 m<sup>2</sup> som nybyggeri uden for hallen, til boliger og serviceerhverv samt håndværk og andre virksomheder, der kan indpasses i området. Der må maksimalt lokalplanlægges for 18.000 m<sup>2</sup> boliger. Serviceerhverv skal indeholde omfattende kulturfaciliteter af høj kvalitet. Der kan i 1. halvdel af planperioden i lokalplan udlægges 13.000 m<sup>2</sup> serviceerhverv i tilknytning til UNICEF's højlager. Lokalplanlægning for området forudsætter, at der ikke med lokalplanen planlægges for en anvendelse, der vil kunne have konsekvenser for drifts- og udviklingsmuligheder for produktions-, transport- og logistikvirksomheder af national interesse. Lokalplanbestemmelser om anvendelse og afskærmningsforanstaltninger mv. skal sikre den fremtidige anvendelse mod gener fra støj, lugt, støv eller anden luftforurening, jf. planlovens § 15 a og § 15 b, så planlægningen ikke vil kunne medføre skærpede miljøkrav for virksomheden på matr.nr. 5967 og 5983 Udenbys Klædebo Kvarter."

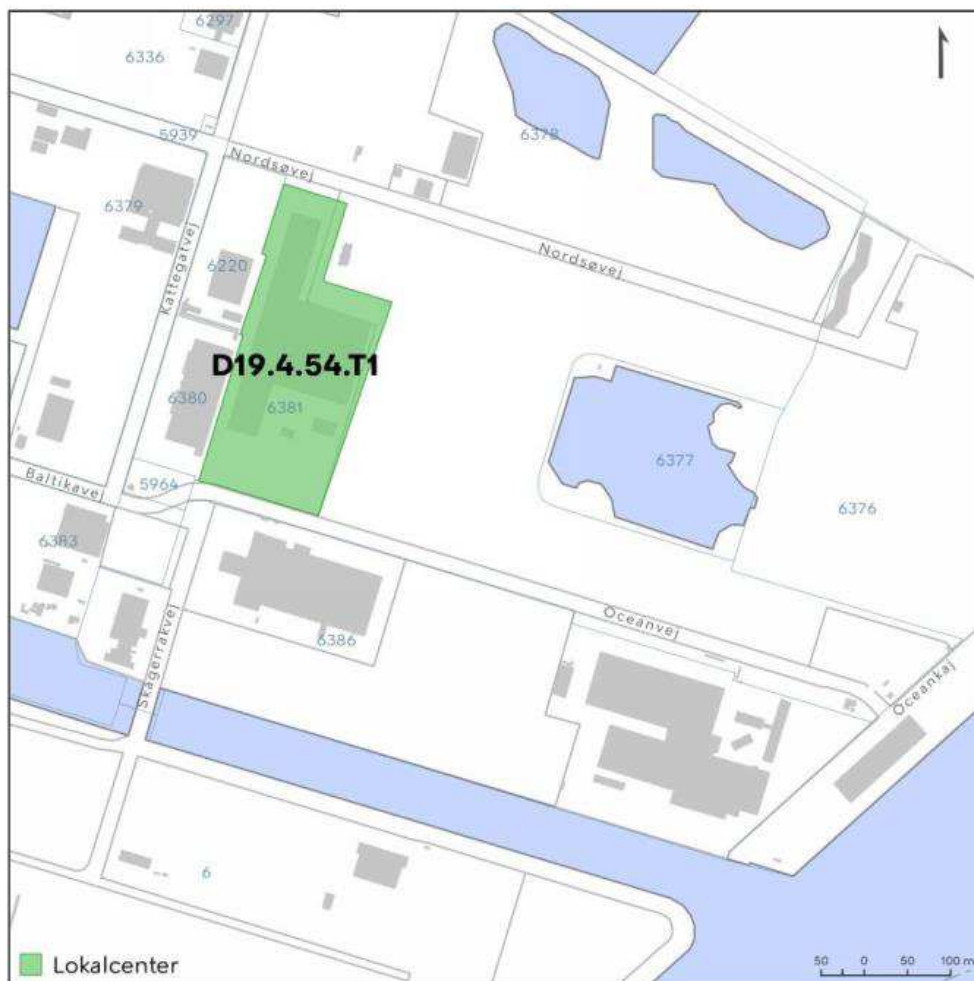
62.100 m<sup>2</sup> kan anvendes til serviceerhverv, håndværk og kultur, heraf 3.000 m<sup>2</sup> til detailhandel.



Figur 3-2: Ændret kommuneplanramme.

Kommuneplantillægget udlægger desuden et nyt lokalcenter<sup>5</sup>, som vist på Figur 3-3 med maksimalt 3.000 m<sup>2</sup> bruttoetageareal detailhandel. Den enkelte dagligvarebutik må ikke overstige 200 m<sup>2</sup>. Der tilføjes følgende særlige bestemmelse: "Der kan etableres én dagligvarebutik med et maksimalt butiksareal på 1.200 m<sup>2</sup>."

<sup>5</sup> Lokalcentre indgår i centerstrukturen for detailhandel. Det samlede butiksareal i lokalcentre må ikke overstige 3.000 m<sup>2</sup>.



Figur 3-3: Nyt lokalcenter udpeget i kommuneplantillægget.

De ændringer, som muliggøres med kommuneplantillægget, ligger inden for lokalplanens område, på nær ændringen af bebyggeshøjden, som muliggøres inden for hele rammeområdet. Etablering af 80.100 m<sup>2</sup> bebyggelse er således kun muligt inden for lokalplanområdet. Hvis der på et senere tidspunkt ønskes opført ny bebyggelse inden for den resterende del af rammen, vil det kræve vedtagelse af en lokalplan for området og eventuelt udarbejdelse af et nyt kommuneplantillæg.

Planområdet omfatter det areal, som ligger inden for lokalplanområdet og kommuneplanramme R19.H.2.6.

## 3.2 Andre planer og programmer

### 3.2.1 Fingerplan 2019

Planområdet er omfattet af Fingerplan 2019, hvor det er beliggende i det indre storbyområde. For det indre storbyområde gælder det, at kommuneplanlægningen skal sikre, at byudvikling, byomdannelse og lokalisering af byfunktioner sker

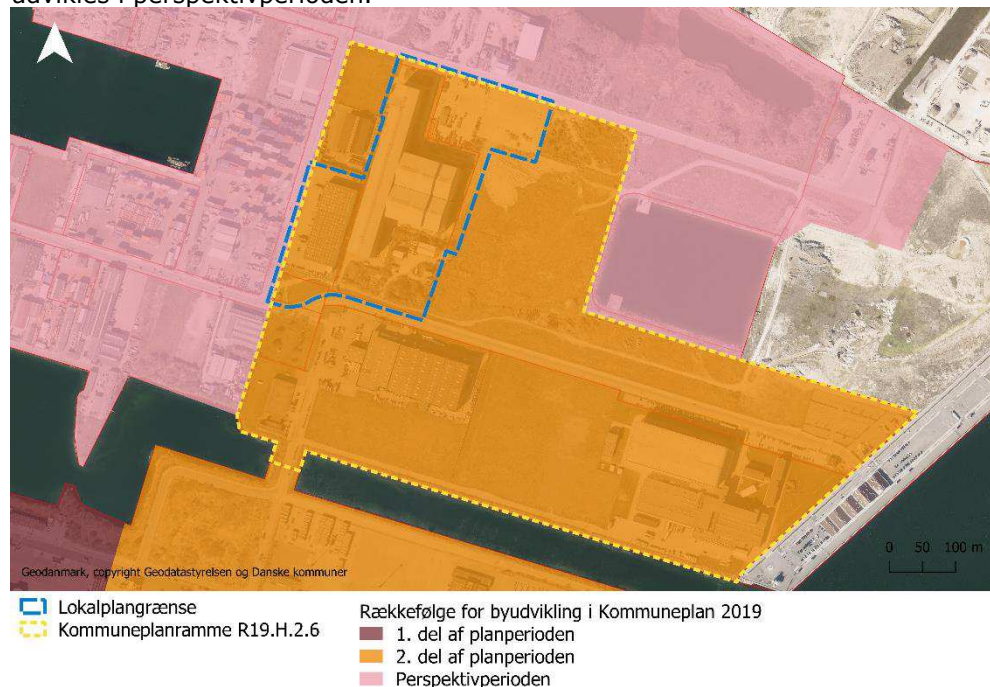
inden for den eksisterende byzone og med hensyntagen til mulighederne for at styrke den kollektive trafik.

### 3.2.2 Københavns Kommuneplan 2019

#### Rækkefølge for byudvikling

Københavns Kommuneplan 2019 fastlægger en rækkefølge for byudvikling af områder med et større omdannelsespotentiale. Områderne fastlægges til byudvikling i henholdsvis 1. del af planperioden (2019-2024), 2. del af planperioden (2025-2030) eller i perspektivperioden efter år 2031.

Den del af Nordhavn, som omfatter planområdet, er udlagt til byudvikling i 2. del af planperioden. jf. Figur 3-4. Øvrige havnearealer i Nordhavn kan tidligst udvikles i perspektivperioden.

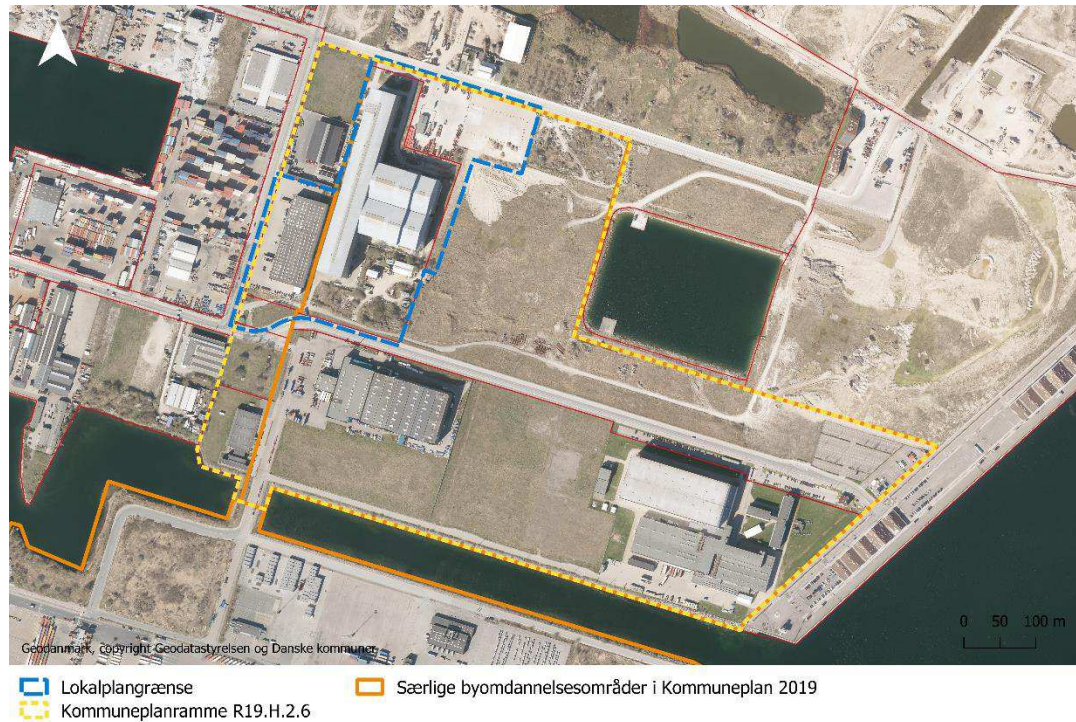


Figur 3-4: Rækkefølge for byudvikling i Københavns Kommuneplan 2019.

#### Særlige byomdannelsesområder

En del af planområdet er udpeget som et særligt byomdannelsesområde i Københavns Kommuneplan 2019, som vist i Figur 3-5. I lokalplaner for byomdannelsesområder kan arealer belastet med virksomhedsstøj udlægges til støjfølsom anvendelse, når der er sikkerhed for, at støjbelastning over de vejledende støjgrænser ophører i løbet af en periode, der ikke væsentligt overstiger 8 år efter lokalplanens bekendtgørelse. Hermed er der mulighed for at sætte gang i en gradvis omdannelse af området med boliger mv., og i en begrænset periode er det muligt, at virksomheder må overskride de vejledende støjgrænser med maksimalt 5 dB.





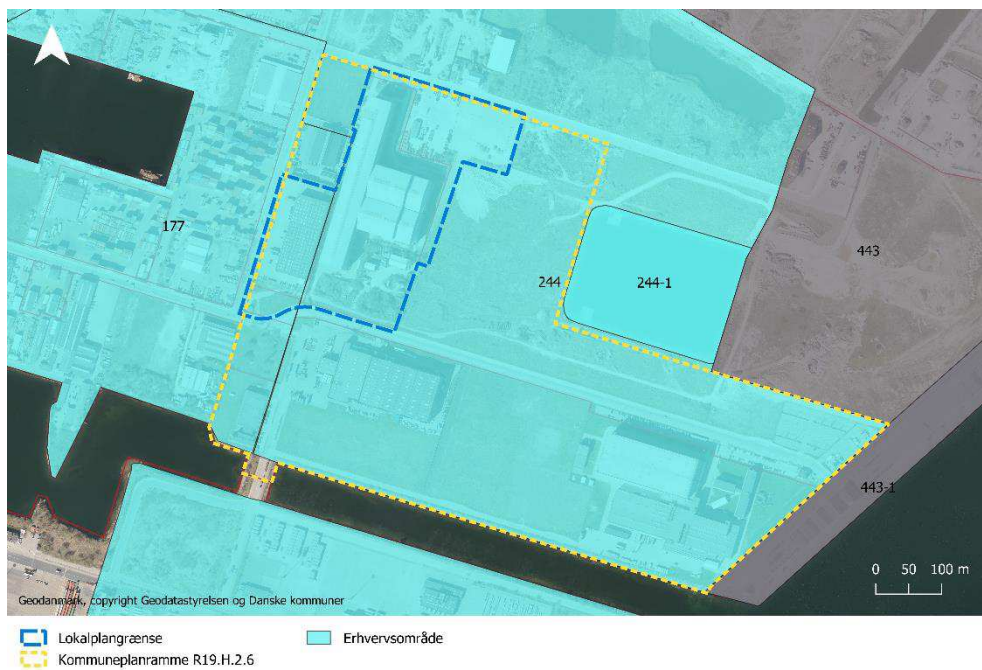
Figur 3-5: Særlige byomdannelsesområder i Københavns Kommuneplan 2019.

### Kommuneplanramme og lokalplaner

Planområdet ligger i byzone og er i Kommuneplan 2019 rammeplanlagt til havneformål, men med den særlige bemærkning, at der i 1. halvdel af planperioden i lokalplan kan udlægges 75.600 m<sup>2</sup> til boliger og serviceerhverv samt omfattende kulturfaciliteter af høj kvalitet i Tunnelfabrikken og anden eksisterende bebyggelse ved hallen samt 4.500 m<sup>2</sup> til boliger på arealer i tilknytning til Tunnelfabrikken.

Planområdet er omfattet af to lokalplaner, henholdsvis Lokalplan nr. 177 og Lokalplan nr. 244, som vist på Figur 3-6. Begge lokalplaner udlægger området til erhvervsområde til havneformål.





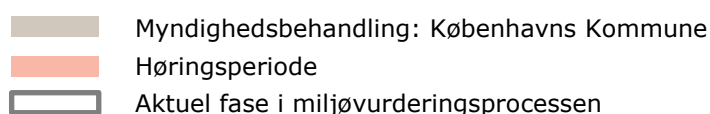
Figur 3-6: Lokalplaner inden for planområdet.

## 4 Lovgrundlag og proces for miljøvurdering

Forslag til Lokalplan for Tunnelfabrikken med kommuneplantillæg er omfattet af kravet om miljøvurdering i Lov om miljøvurdering af planer og programmer og af konkrete projekter (VVM), jf. lovens § 8, stk. 1, nr. 1. Miljøvurderingen vil blive gennemført efter de seks trin som ses i Figur 4-1.



Figur 4-1: Grafisk oversigt over faserne i miljøvurderingsprocessen.



## 4.1 Afgrænsning, vurdering og kriterier

I afgrænsningsrapporten er de miljøfaktorer, der sandsynligvis vil blive påvirket af gennemførelsen af planernes tiltag, identificeret og fastlagt. De udpegede miljøfaktorer er:

- > Biologisk mangfoldighed, flora og fauna
- > Befolkningen og menneskers sundhed
- > Landskab og byrum

Tabel 4-1: Vurderingskriterier, indikator og databehov.

Miljøfaktor	Planelement	Mulig påvirkning	Databehov og metode
Biologisk mangfoldighed, flora og fauna	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Omdannelse af eksisterende bebyggelse</li> <li>&gt; Opførelse af ny bebyggelse på ubebygget areal</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Mulig påvirkning af yngle- og rastemråder for flagermus og grønbroget tudse</li> <li>&gt; Tilstedeværelsen af sjældne og truede arter</li> </ul>	<p>Besigtigelse ved vandhuller efter grønbroget tudse og omkring eksisterende bygning efter flagermus</p> <p>Kvalitativ vurdering af den biologiske mangfoldighed</p>
Befolkningen og menneskers sundhed	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Forbedret adgang til rekreative faciliteter</li> <li>&gt; Øget trafik til og fra området</li> <li>&gt; Kulturvenue med plads til 4.500 personer</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Ændring af rekreative forhold</li> <li>&gt; Ændring af trafikmønstre</li> <li>&gt; Øget trafikstøj</li> <li>&gt; Støj fra arrangementer i kulturvenue</li> <li>&gt; Påvirkning af virksomhedsstøj på boliger</li> </ul>	<p>Kvalitativ vurdering af rekreative forhold samt trafikanalyse og støjregulering med støjreguleringer</p>
Landskab og byrum	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Opførelse af ny bebyggelse på ubebygget areal</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Ændring af landskabet</li> </ul>	<p>Kvalitativ vurdering</p>

- > Det er i afgrænsningsrapporten vurderet, at planerne ikke medfører indvirkninger på følgende miljøfaktorer: Jordarealer, jordbund, vand, luft, klimatiske faktorer, materielle goder, kulturarv, herunder kirker og deres omgivelser samt arkitektonisk og arkæologisk arv, og kumulative effekter.

Tabel 4-1 angives de kriterier og indikatorer, der er anvendt ved vurderingen af de sandsynlige miljøpåvirkninger for hver af de relevante miljøfaktorer.

## 4.2 Høring af berørte myndigheder

Afgrænsningsrapporten har været i høring hos berørte myndigheder i perioden fra 3. juli – 7. august 2020 ift. bemærkninger til omfanget og indholdet af miljørapporten. De hørte myndigheder var:

- > HOFOR
- > Dansk Gasdistribution
- > Energinet.dk
- > Dong Energy
- > Københavns Museum
- > Centrakommunernes Transmissionsselskab I/S
- > Miljøstyrelsen
- > Stiftsøvrigheden
- > Transport- og Bygningsministeriet
- > Kystdirektoratet
- > Natur- og Erhvervsstyrelsen
- > Statens Luftfartsvæsen
- > Energistyrelsen
- > Vejdirektoratet
- > Metroselskabet
- > Trafikstyrelsen
- > Slots- og Kulturstyrelsen

- > Banedanmark
- > DSB Ejendomme
- > Naturstyrelsen
- > Erhvervsstyrelsen
- > Interne afdelinger i Københavns Kommune

Der er indkommet i alt 8 hørings svar, hvor 1 hørings svar indeholdt bemærkninger.

Københavns Museum gør i deres hørings svar opmærksom på, at Tunnelfabrikken er anlagt på opfyld fra de seneste ca. 70 år, hvilket betyder, at de øverste ca. 6 meter ikke kan indeholde intakte kulturlag. Hvis anlægsarbejdet kommer under kote DVR90 -3 er der risiko for fund af både stenalderboplads og vrag på den oprindelige havbund.

Høringen har ikke givet anledning til en tilretning af de relevante afsnit.

## 5 Tilgang og metode i miljøvurderingen

Miljøvurderingens første del gennemføres som en vurdering af, hvorvidt og i hvilket omfang initiativer og forslag i lokalplanen og kommuneplantillægget forventes at medføre væsentlige indvirkninger på de udpegede miljøfaktorer, som er identificeret i afgrænsningsrapporten. Miljøvurderingen udføres for miljøfaktorerne biologisk mangfoldighed, flora og fauna samt befolkningen og menneskers sundhed kun for den del af planområdet, som omfatter lokalplanområdet, da forslag til lokalplan og kommuneplantillæg kun påvirker de nævnte faktorer inden for dette område. Miljøvurderingen udføres for miljøfaktoren landskab og byrum for hele planområdet, da forslag til lokalplan og kommuneplantillæg indeholder ændringer i bestemmelserne for bebyggelseshøjden, som kan have en påvirkning på hele planområdet.

Miljøvurderingens anden del gennemføres som en vurdering af, hvorvidt initiativer og forslag antages at fremme eller udgøre en hindring for realisering af de miljø- og naturmålsætninger, som er beskrevet i nationale strategier og handlingsplaner.

Miljøvurderinger af planer foretages på baggrund af den eksisterende viden og balanceres i overensstemmelse med planens detaljeringsniveau.

### 5.1 0-alternativet

0-alternativet udgør i denne sammenhæng den situation, der ville foreligge, hvis Lokalplan for Tunnelfabrikken med kommuneplantillæg ikke vedtages endeligt. 0-alternativet udgør sammenligningsgrundlaget for miljøvurderingen. De foreslåede ændringer holdes således op mod den nuværende miljøtilstand i beskrivelsen af de forventede indvirkninger på miljøet.

Tunnelfabrikken bruges til midlertidige anvendelser såsom opbevaring af byggematerialer. Lagerbygningen i den sydvestlige del af planområdet anvendes til klatre- og trampolinpark. De omkringliggende ubebyggede arealer består nogle steder af græs, buske og mindre træer, og andre steder er arealerne befæstede og anvendes til oplag.

0-alternativet er derfor en fremskrivning af den nuværende situation med den drift inden for planområdet og med fortsat mulighed for anvendelse af de rammer, som den nuværende lokalplan fastlægger.

## 6 Miljøstatus

Miljøstatus er beskrevet for biologisk mangfoldighed, flora og fauna samt befolkningen og menneskers sundhed for den del af planområdet, som omfatter lokalplanens område. Landskab og byrum er beskrevet for hele planområdet (lokalplanområde og rammeområde).

### 6.1 Biologisk mangfoldighed, flora og fauna

Naturen på Nordhavn er generelt præget af, at jordbunden er næringsfattig og flere steder er forstyrret. Det kan visse steder skabe nogle forholdsvist artsrige arealer – såkaldte ruderater. Dele af lokalplanområdet (ubebyggede arealer) er også ruderat. Her tænkes på den sydlige del og i mindre grad den nordøstlige som primært udgøres af plads til parkering og opbevaring. Den sydøstlige del af lokalplanområdet består af et areal med jordvolde, parkeringsarealer og oplag af materiel. Området er bevokset med græs- og urtevegetation, buske og mindre træer. Den nordlige del af lokalplanområdet har små grønne og ubebyggede områder. Disse består primært af jordvolde med lav bevoksning og mindre buske.

Lokalplanområdet er undersøgt på databaserne Dofbasen og Naturbasen. På Dofbasen er lokalplanområdet en del af lokaliteten Nordhavn og Nordhavnstippen. Der er en del registreringer af fugle på Nordhavnstippen. Dette inkluderer også mere bemærkelsesværdige arter. Det må dog konkluderes, at langt størstedelen af observationerne stammer fra naturområdet nord for lokalplanområdet. Forventeligt som følge af, at der er flest, som besøger dette sted og fordi det har en højere naturkvalitet end lokalplanområdet. Det kan ikke udelukkes, at visse af de registrerede arter også vil anvende især den sydøstlige del af lokalplanområdet som rastelokalitet, men det vurderes at være som tilfældig gæst. Dette skyldes, at området anvendes til parkering og er et lille areal.

På Naturbasen findes en række botaniske registreringer i især den sydvestlige del af lokalplanområdet. Disse registreringer dækker over en række plantearter, som blandt andet de mere sjældne arter korn-ridderspore, spæd markarve, knippe-limurt. Disse findes typisk på ruderater. Der findes ikke en komplet artsliste for området, men området vurderes på baggrund af indregistrerede arter, at rumme en vis artsdiversitet.

#### 6.1.1 Beskyttede og fredede arter

Nordhavn er et kystnært område med en stor grad af menneskelig forstyrrelse i form af industri og byggeri. Nogle arter, som naturligt lever langs kysterne, er dog naturligt tilpasset stor forstyrrelse og har derfor alligevel fundet levesteder (rastesteder) i Nordhavn, hvor arealer har fået lov at ligge i kortere eller længere tid. Det gælder bl.a. midlertidigt opståede vandhuller eller vandfyldte lavninger, hvor arten grønbroget tudse gerne yngler. Yderligere kan der påtræffes flagermus i området. Grønbroget tudse og flagermus er beskrevet nedenfor.

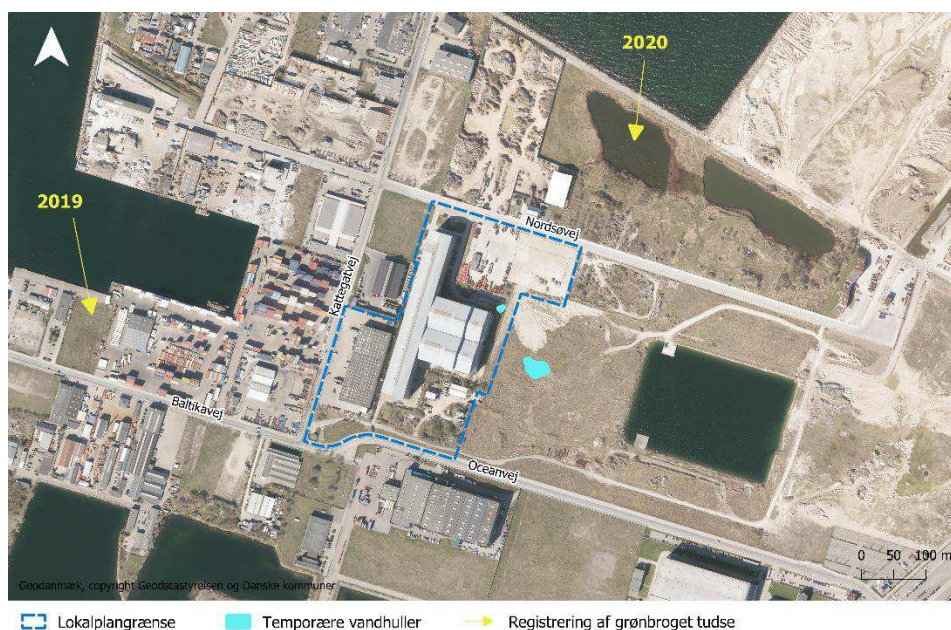


### Grønbroget tudse

Grønbroget tudse er fredet efter artsfredningsbekendtgørelsen<sup>6</sup> og beskyttet af habitatdirektivets<sup>7</sup> bilag IV. Grønbroget tudse er en pionerart, der foretrækker golde, lavvandede og nyopståede vandhuller, hvor den undgår konkurrence fra andre arter. I vandhullerne lægger tudserne æg om foråret, haletudser gennemfører deres udvikling og hen på sommeren går de nyudviklede tudser på land. Efter yngletiden i vandhuller går også de voksne tudser på land og fouragerer efter insekter i lav vegetation men også gerne på asfalterede veje eller grusområder. Voksne individer er ret stedfaste og går gerne tilbage til det samme ynglevandhul år efter år<sup>8</sup>. På trods af dette kan de bevæge sig op til tre km fra vandhullet.

Der findes en del registreringer af grønbroget tudse på Dofbasen. Registreringerne med angivelse af lokaliteten stammer dog fra § 3-søerne mod nord eller opfyldningen nord for disse.

For at undersøge, om grønbroget tudse anvender lokalplanområdet som yngleområde, er der foretaget registrering af eventuel yngleaktivitet i vandområder inden for eller i nærheden af lokalplanområdet omkring 1. maj. Registreringen har fokuseret på to områder nær lokalplanområdet, der ved tidligere besigtigelse er udpeget som potentielle ynglesteder. Områderne er angivet på Figur 6-1 som temporære vandhuller markeret med lysblå, hvor områder ved Tunnelfabrikken er markeret med blå streg.



Figur 6-1: Områder med registrering af grønbroget tudse i Nordhavn og temporære vandområder ved Tunnelfabrikken (SLA, 2020).

<sup>6</sup> Lovbekendtgørelse nr. 1466 af 6. december 2018 om fredning af visse dyre- og plantearter og pleje af tilskadekommet vildt

<sup>7</sup> Rådets direktiv 92/43/EØF af 21. maj 1992 om bevaring af naturtyper samt vilde dyr og planter

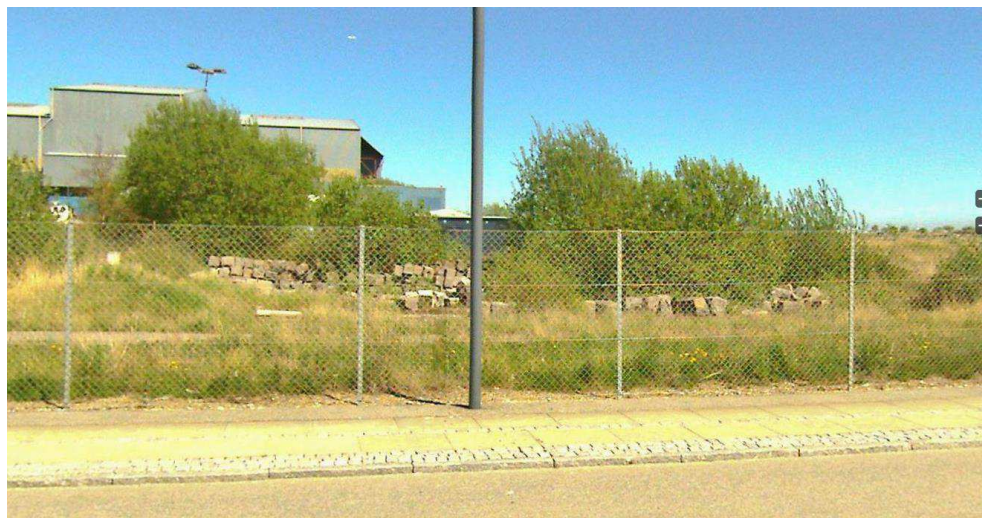
<sup>8</sup> SLA, Håndtering af beskyttede arter, juni 2020.



Eftersøgning af grønbroget tudse blev udført d. 4. maj samt den 7. juni 2020. Ved solnedgang blev der kigget efter individer ved de to temporære vandansamlinger inden og uden for lokalplanområdet, og efter solnedgang blev der lyttet efter kvækkende hanner. Den 4. maj blev der også lyttet efter arten ved de to permanente § 3-søer umiddelbart nord for lokalplanområdet, hvor der tidligere i år og tidligere år er registreret ynglende grønbroget tudse. Der blev registreret en kvækkende grønbroget tudse ved det temporære vandhul i det åbne græsareal uden for lokalplanområdet d. 7. juni. Den 4. maj blev der ikke registreret grønbroget tudse på området omkring Tunnelfabrikken, men ved søerne nord for området blev der registreret 2-3 kvækkende hanner.

Arealerne øst for lokalplanområdet omkring vandhullet er vurderet som egnede som rasteområde for grønbroget tudse. Dette skyldes, at der er steder med løs jord og revner, som tudserne kan gemme sig i (SLA, 2020).

Lokalplanområdet vurderes umiddelbart at have egnede rasteområder for grønbroget tudse. Det skyldes at der findes et oplag af større kampesten inden for den sydøstlige del af lokalplanområdet. Se Figur 6-2. Disse vil være oplagte gemmesteder for grønbroget tudse og er i direkte forbindelse med området øst for uden barrierer. Det skal påpeges, at billedet er fra 2018. Der er lavet en del ændringer i området siden da. Det kan derfor være at stenbunkerne er reduceret væsentligt eller helt fjernet.



Figur 6-2 Stenbunker i den sydøstlige del af lokalplanområdet. Disse kan fungere som rastested for grønbroget tudse. Foto fra 2018.

### Flagermus

Nogle arter af flagermus bruger bygninger som raste- og ynglested. Ved renovering af bygninger skal det derfor sikres, at individer eller levestedet ikke beskadiges. Alle danske arter af flagermus er fredede, jf. artsfredningsbekendtgørelsen og beskyttet af habitatdirektivets bilag IV. Flagermus yngler og raster om dagen og vinteren hovedsageligt i hule træer, men nogle arter som fx skimmel-flagermus og dværgflagermus bruger også bygninger. Her kan de sidde i kolonier eller enkeltvis oppe under loft, tag eller udhæng. Flagermus er i vinterdvale i perioden oktober-april afhængig af arten og vejret (SLA, 2020).

Der blev lyttet efter flagermus omkring bygningen Tunnelfabrikken d. 7. juni, og d. 7. samt d. 10. juni 2020 blev der udlagt en bat box som optager skrig fra flagermus hele natten. Den 7. juni blev der ikke set nogle flyvende flagermus ved undersøgelsen, men der blev registreret skrig af tre arter af flagermus på den udlagte bat box (Tabel 6-1).

Tabel 6-1: Flagermusregistreringer ved Tunnelfabrikken.

Art	Førte registreringstidspunkt 7./10. juni	Bemærkning
Brunflagermus ( <i>Nyctalus noctula</i> )	23.31 / 22.39	Forekomst 3-6 gange i løbet af natten, den seneste kl. ca. 3.30
Dværgflagermus ( <i>Pipistrella pygmaeus</i> )	23.07 / 23.33	Forekomst 3-5 gange i løbet af natten, den seneste kl. ca. 3
Sydflagermus ( <i>Eptesicus serotinus</i> )	23.44 / 00.26	Forekomst 1-3 gange i løbet af natten, den seneste kl. ca. 1.30

Den 7-10 juni 2020 gik solen ned ca. kl. 21.45 og stod op kl. 4.30. Brunflagermus er ofte den første art, der kommer frem om aftenen lige efter solnedgang. Dværg- og sydflagermus kommer først frem, når det er mere mørkt ca. 20 min efter solnedgang. Når alle tre arter blev registreret mere end en time efter solnedgang, tyder det på, at de ikke har opholdssted i nærheden, men var forbi i løbet af natten for at fouragere. På baggrund af lytninger og observationer vurderes bygningerne ikke at være levested for flagermus.

## 6.2 Befolkningen og menneskers sundhed

### 6.2.1 Rekreative forhold

En del af lokalplanområdet er i dag ubebygget og fremstår som en del af et større sammenhængende grønt område med græs, buske og mindre træer. Området er placeret i et erhvervsområde og anvendes derfor ikke rekreativt i dag.

Tunnelfabrikken blev bygget i 1990'erne, hvor den blev anvendt til at støbe tunnelelementer til Øresundsforbindelsen. Siden da har fabrikken været anvendt til mange forskellige formål. På nuværende tidspunkt bliver den primært brugt til opbevaring af byggematerialer. Hallen har også været brugt til svendeprøver på Tømruddannelsen og har dannet kulisse om flere film- og tv-optagelser. I den sydlige del af lokalplanområdet ligger den eksisterende klatre- og trampolinpark Airtrix. Lokalplanområdet anvendes i dag til oplag og opbevaring af byggematerialer. En del af området er indhegnet, og der er derfor begrænset adgang til at anvende arealerne rekreativt.

Nordhavn er præget af den eksisterende havnedrift ved Orientbassinet/Levantkaj med containerterminalen, som ligger syd og vest for planområdet og kryds-

togtterminalen, som ligger øst for lokalplanområdet. Det er planlagt, at containerterminalen flyttes til Ydre Nordhavn medio 2023. Herudover omkranses lokalplanområdet af flere virksomheder.

### 6.2.2 Trafikale forhold

Lokalplanområdet vejbetjenes i dag fra Nordsøvej, Kattegatvej og Oceanvej, som løber henholdsvis nord, vest og syd for lokalplanområdet. Gaderne omkring Tunnelfabrikken er i dag relativt lidt trafikeret. I takt med den fortsatte udbygning af Nordhavn og etablering af Nordhavnstunnelen forventes en stigning i trafikken. Vejnettet i området er under udbygning og anlægges i takt med udbygningen af Nordhavn. Det omkringliggende vejnet fremgår af Figur 6-3.

Den primære kollektive trafikbetjening består i dag af bus 27 med stop på Baltikavej og Nordsøvej. Orientkaj Metrostation ligger ca. 1,5 km i gangafstand fra lokalplanområdet og vil være den nærmeste metrostation indtil den næste del af metrolinjen er etableret.



Figur 6-3: Vejnet omkring lokalplanområdet.

### 6.2.3 Støj

Miljøstyrelsen har opstillet vejledende grænseværdier for støj fra trafik og virksomheder. De vejledende grænseværdier udtrykker en støjbelastning, der efter Miljøstyrelsens vurdering er miljømæssig og sundhedsmæssig acceptabel. Hvis støjen er lavere end den vejledende grænseværdi, vil kun en mindre del af befolkningen opleve støjen som generende, og den forventes ikke at have negative helbredseffekter.

De vejledende grænseværdier for trafikstøj for de anvendelser, som muliggøres inden for lokalplanområdet, fremgår af nedenstående Tabel 6-2.

Tabel 6-2: Vejledende grænseværdier for vejtrafikstøj<sup>9</sup>.

Område	Grænseværdi
Boligområder, børnehaver, vuggestuer, skoler og undervisningsbygninger, plejehjem, hospitaler o.l. Desuden kolonihaver, udendørs opholdsarealer og parker.	L <sub>den</sub> 58 dB
Hoteller, kontorer mv.	L <sub>den</sub> 63 dB

Det fremgår af Københavns Kommuneplan 2019, at ved nybyggeri, hvor støjbelastningen på facaden af soverum og primære opholdsrum vil overstige 58 dB, skal det via bebyggelsesplan, støjisolering, lejlighedsindretning mv. sikres, at det indendørs støjniveau med delvist åbne vinduer ikke overstiger 46 dB fra vejtrafik i ovennævnte rum. Kravene for det indendørs støjniveau i kontor- og hotelbyggeri og lignende er 51 dB. Boligers sove- og opholdsrum skal som hovedregel have vinduer, der kan åbnes, mens andre bygningsmæssige anvendelser kan sikres luftudskiftning på anden vis. Nye boliger må som hovedregel ikke etableres, hvis trafikstøjen i dag og også fremover forventes at overstige 68 dB på facaden.

I henhold til Bygningsreglementet skal det sikres, at det indendørs støjniveau fra trafikstøj i boliger ikke overstiger 33 dB. Dette krav gælder for møblerede rum med lukkede døre og vinduer, men med åbne friskluftventiler.

De vejledende grænseværdier for støj fra virksomheder, fremgår af nedenstående Tabel 6-3.

Tabel 6-3: Vejledende grænseværdier for ekstern støj fra virksomheder<sup>10</sup>.

Område	Mandag-fredag kl. 07-18	Mandag-fredag kl. 18-22	Alle dage kl. 22-07
	Lørdag kl. 07-14	Lørdag kl. 14-22	
		Søn-og helligdag kl. 07-22	

<sup>9</sup> Miljøstyrelsen, Støj fra veje – vejledning nr. 4, 2007.

<sup>10</sup> Miljøstyrelsen, Ekstern støj fra veje – vejledning nr. 5, 1984.

Erhvervs- og industriområder	L <sub>den</sub> 70 dB	L <sub>den</sub> 70 dB	L <sub>den</sub> 70 dB
Erhvervs- og industriområder med forbud mod generende virksomheder	L <sub>den</sub> 60 dB	L <sub>den</sub> 60 dB	L <sub>den</sub> 60 dB
Blandet bolig/erhverv (centerområder)	L <sub>den</sub> 55 dB	L <sub>den</sub> 45 dB	L <sub>den</sub> 40 dB
Etageboligområder	L <sub>den</sub> 50 dB	L <sub>den</sub> 45 dB	L <sub>den</sub> 40 dB

En del af lokalplanområdet er i Københavns Kommuneplan 2019 udlagt til byomdannelsesområde. Hvis et område er fastlagt til et byomdannelsesområde i kommuneplanen, er det muligt i medfør af planlovens<sup>11</sup> § 15 a, stk. 2, i en lokalplan at udlægge støjbelastede arealer til støjfølsom anvendelse, når det sikres, at overskridelsen af de vejledende støjgrænseværdier er bragt til ophør i løbet af en periode, der ikke væsentligt overstiger 8-år fra offentliggørelse af den endeligt vedtagne lokalplan. Miljøstyrelsen anbefaler, at de vejledende grænseværdier lempes med 5 dB i overgangsperioden<sup>12</sup>.

### 6.3 Landskab og byrum

Planområdet er beliggende i Ydre Nordhavn i den nordøstlige del af København. Planområdet ligger i den kystnære del af byzonen, og det skal derfor sikres, at ny bebyggelse indpasses i den kystlandskabelige helhed.

Hele Nordhavnsområdet består af arealer, der er opfyldt og området er derfor relativt fladt. Planområdet ligger i en del af Nordhavn, hvor det mest identitetsskabende er Tunnelfabrikken og de åbne arealer, som omkranser bygningen. Tunnelfabrikken fremstår som den største solitære bygning i området og de omkringliggende bygninger er lave. De åbne arealer omfatter småsøer, græsser og mindre træer.

Bylandskabet i området er præget af industri og havnevirksomhed. Nordhavn besidder særlige landskabelige kvaliteter på grund af sin fremskudte beliggenhed i Øresund med vand til tre sider. I området er der udsigt til Øresund, kig

<sup>11</sup> Lovbekendtgørelse nr. 1157 af 1. juli 2020 om planlægning.

<sup>12</sup> Miljøstyrelsen, Ekstern støj i byomdannelsesområder – vejledning nr. 3, 2003.

mod indsejlingen til havnen og mod Svanemøllebugten I Nordhavn er der forskellige havnemiljøer, som fremstår i forskellige skalaer med forskellige aktiviteter og historie<sup>13</sup>.

---

<sup>13</sup> Københavns Kommune, Værdifulde kulturmiljøer i København – København som havneby – Nordhavn, 2014



## 7 Miljøvurdering

I dette afsnit beskrives de sandsynlige væsentlige indvirkninger på de miljøforhold, som på grundlag af afgrænsningsrapporten er udvalgt som de relevante miljøfaktorer.

Miljøvurdering af miljøfaktorerne biologisk mangfoldighed, flora og fauna samt befolkningen og menneskers samfund udføres for lokalplanområdet, og miljøvurdering af miljøfaktoren landskab og byrum udføres for hele planområdet (lokalplanområde og rammeområde).

### 7.1 Biologisk mangfoldighed, flora og fauna

Lokalplanområdet har især i den sydlige del karakter af ruderat. Der er registreret nogle forholdsvis sjældne arter, som er tilknyttet disse forstyrrede arealer. Hvis arealerne inden for lokalplanområdet bebygges, beplantes eller på anden måde ændres i arealanvendelsen, vil registrerede sjældne arter forsvinde fra lokalplanområdet i det omfang deres levested påvirkes.

Hvis de ubebyggede områder inden for lokalplanområdet bebygges, som følge af vedtagelse af planen, vurderes de lokale bestande af fugle på Nordhavn ikke at blive væsentligt påvirket. Det skyldes at en stor del af de fugle, som er registreret på Nordhavn, er trækfugle, og dermed benytter de kun området til midlertidigt ophold. Det skyldes desuden, at de grønne områder inden for lokalplanområdet vurderes at være af mindre værdi for øvrige fugle som yngle- eller fourageringsområde. Bebyggelsen af området vil dog medføre, en samlet forringelse af Nordhavn som levested for fugle, da området reduceres.

#### 7.1.1 Grønbroget tudse

Da grønbroget tudse ikke er registreret inden for lokalplanområdet vurderes det, at udmøntning af lokalplanen med kommuneplantillæg, for det areal, der omfatter lokalplanområdet, ikke vil have en påvirkning på ynglesteder for grønbroget tudse. Det kan dog ikke udelukkes, at områder inden for lokalplanområdet anvendes som rasteområde (dagophold og overvintring). Det vurderes derfor, at der skal etableres nogle nye overvintringssteder i eller uden for lokalplanområdet. Dette gøres eksempelvis ved at etablere stenbunker eller lignende i eller uden for lokalplanområdet, som tudserne kan skjule sig i. Det erstattede potentielle habitat skal svare til det, som fjernes inden for lokalplanområdet. Fjernelse må ikke ske i paddernes overvintringsperiode (oktober til april). Eventuelle nye overvintringssteder etableres senest 1. juli.

Der skal opsættes paddehegn omkring lokalplanområdets østlige afgrænsning mellem Oceanvej og Nordsøvej, når lokalplanområdet udbygges. Dette sikrer, at grønbroget tudse ikke vandrer ind på arbejdsarealerne. Paddehegnet skal opsættes når padderne er i vandhullerne mellem 1. maj til 1. juli.

Hvis dette gøres, vurderes det, at områdets økologiske funktionalitet for den lokale bestand af grønbroget tudse kan opretholdes.

### 7.1.2 Flagermus

Da bygningerne inden for lokalplanområdet ikke vurderes at være raste- eller yngleområde for arter af flagermus vurderes det, at udmøntning af lokalplanen med kommuneplantillæg, for det areal, som omfatter lokalplanområdet, ikke vil have en påvirkning på yngle- eller rasteområder for arter af flagermus. En ændring af vegetationen omkring Tunnelfabrikken vil ikke medføre en væsentlig påvirkning på flagermusenes muligheder for at fouragere på Nordhavnen. Samlet vurderes det, at Nordhavnens økologiske funktionalitet for arter af flagermus ikke påvirkes væsentlig og kan opretholdes.

Tilstedeværelsen af grønbroget tudse og flagermus er kun undersøgt for en del af planområdet, da lokalplanforslaget med kommuneplantillæg ikke forventes at påvirke de nævnte arter uden for lokalplanområdet, da lokalplanforslaget med kommuneplantillæg kun muliggør bebyggelse på arealer inden for lokalplanområdet. Da placering og omfang af eventuel fremtidig bebyggelse uden for lokalplanområdet ikke kendes på nuværende tidspunkt, kan påvirkningen på flora og fauna først vurderes i forbindelse med den fremtidige planlægning for arealet uden for lokalplanområdet.

## 7.2 Befolkningen og menneskers sundhed

### 7.2.1 Rekreative forhold

Lokalplanen rummer flere muligheder og krav om etablering af rekreative arealer, som kan anvendes af områdets beboere og brugere. Fabriksplassen, som placeres syd for Fabrikshusene vil fungere som rekreativt opholdsareal for beboerne i Fabrikshusene. Tunnelparken i lokalplanområdets sydlige del vil bestå af grønne rum og opholdsarealer med café, hvor der er mulighed for udeservering. I den nordlige del af lokalplanområdet skal der laves et rekreativt område, "Haven", til brug for beboere i UMEUS og Fabrikshusene. Herudover vil den eksisterende lagerbygning i den sydvestlige del af lokalplanområdet, som i dag anvendes til klatre- og trampolinpark, bibeholdes med samme anvendelse.

*Konklusion:* Lokalplanforslaget med kommuneplantillæg, for det areal, som omfatter lokalplanområdet, muliggør en større anvendelse af lokalplanområdet til rekreative funktioner end i dag, hvor området kun i begrænset omfang anvendes rekreativt. Dette vurderes at have positiv påvirkning på befolkningen grundet den øgede mulighed for rekreativ anvendelse af området. Påvirkningen vurderes ikke at være væsentlig, da de rekreative arealer har et begrænset omfang og samtidig vil de hovedsageligt have værdi lokalt.

### 7.2.2 Trafik

Tunnelfabrikken bliver et område, hvor der i løbet af dagen vil færdes mange mennesker med forskellige ærinder, da området rummer forskellige funktioner.

Vejadgang til området vil foregå fra Nordsøvej, som ligger nord for lokalplanområdet, hvorfra der ligeledes er adgang til parkeringspladsen i det nordøstlige



hjørne. Adgang til selve Tunnelfabrikken vil foregå fra Servicevejen, som er ensrettet, så der er indkørsel fra nord og udkørsel mod syd. Det forventes, at der vil køre både sættevogne og lastbiler her. Fra Servicevejen etableres der i syd vejadgang til Containerakademiet og den lille hal. Adgang til den vestlige parkeringsplads foregår via Kattegatvej, hvor de to eksisterende ind- og udkørsler bevarer.

For cyklister er der adgang til lokalplanområdet fra Oceanvej i syd, Kattegatvej i vest og Nordsøvej i nord. Der etableres en dobbeltrettet cykelsti fra syd mod nord i den østlige del af lokalplanområdet.

Der tages udgangspunkt i, at 80 procent af trafikken til Tunnelfabrikken vil ske med kollektiv trafik, på cykel eller som gående. Biltrafik vil foregå på Servicevejen og på parkeringspladserne.

Når Tunnelfabrikken ibrugtages, formentlig medio 2023, kører der busser på det omkringliggende vejnet, og der er ca. 1,5 km i gangafstand til den nærmeste metrostation "Orientkaj". På længere sigt forlænges metroen i Nordhavn, hvor der forventes etableret to metrostationer inden for en afstand af maks. 300 – 500 m til lokalplanområdet. Bilerne kommer til området fra Indre Nordhavn via Sundkrogsgade og Baltikavej og kører til Nordsøvej, hvor der anlægges parkeringspladser. Varelevering og kørsel med servicebiler og renovationsbiler til området vil ske fra Nordsøvej til en servicevej, der er en ensrettet vej placeret vest for Tunnelfabrikken.

I 2027 forventes Nordhavnstunnelen ibrugtaget, hvormed det bliver muligt også at komme til området herfra via Baltikavej. Her forventes ca. 30 % af bilerne at komme via Kalkbrænderihavngade og Indre Nordhavn og 70 % fra Nordhavnstunnelen. Krydset Baltikavej/Oceanvej og Kattegatvej flyttes i forbindelse med, at Nordhavnstunnelen anlægges, og krydset bliver signalreguleret.

Der anlægges i alt 403 parkeringspladser inden for lokalplanområdet. Der er i dag 27 parkeringspladser på den eksisterende parkeringsplads ved klatre- og trampolinparken i den vestlige del af lokalplanområdet. Den eksisterende p-plads udvides til i alt 115 parkeringspladser og der anlægges 272 parkeringspladser på en ny parkeringsplads i den nordøstlige del af lokalplanområdet med adgang fra Nordsøvej. Resterende parkeringspladser anlægges på Servicevejen.

Lokalplanen fastlægger både cykel- og gangforbindelser igennem området, så de lette trafikanter ikke bliver blandet sammen med bilerne. Der er gode gang- og cykelforbindelser øst for Tunnelfabrikken, der kører gennem/på kanten af byrummene, der gør det nemt og trygt for beboerne i boligerne, henholdsvis i Tunnelfabrikken og i de almene boliger ud mod Nordsøvej, at komme til og fra.

Der planlægges en rekreativ sti til området fra Indre Nordhavn, hvor det er muligt for de lette trafikanter at bevæge sig på tværs af Nordhavn, uden at skulle bevæge sig langs det overordnede vejnet. På sigt etableres "Det grønne loop" – en cykel-/gangsti, der gør det muligt at komme nemt rundt i hele Nordhavn.

Der er cykelstier langs Oceanvej, hvor et "helleanlæg" på den korte bane vil gøre det muligt for de lette trafikanter at passere Oceanvej, og på sigt kan dette udskiftes med et signalanlæg for cykler og gående. Dette betyder, at de lette trafikanter kan komme til området uden at komme i konflikt med vare-/service og renovationsbiler, der kører ud fra servicevejen vest for Tunnelfabrikken.

### Trafikbelastning

Udvikling af lokalplanområdet forventes at generere øget trafik i området, og der er derfor udført en beregning af den forventede fremtidige trafik<sup>14</sup>. Beregningen viser, at udvikling af lokalplanområdet vil generere ca. 2.500 bilture i døgnet i begge retninger (ind og ud af området) tilsammen, når alle funktioner (boliger, restauranter, erhverv mv.) i området lægges sammen. Beregningen viser, at trafikbelastningen vil være størst om eftermiddagen, hvilket særligt skyldes, at der er kontorer og et legeland i området, som genererer biltrafik.

For den eksisterende trafik findes der en enkelt tælling fra 2018, som viser, at der på Sundkrogsgade kører 13.800 køretøjer i døgnet.

Lokalplanen giver mulighed for, at der i området kan afholdes events med plads til op til 4.500 personer. Afholdelse af events forventes at finde sted ca. 10-20 gange om året (1-2 dage om måneden). Der er lavet en beregning af trafikmængderne i forbindelse med events, som viser, at andelen af biltrafik vurderes at være 20 %, svarende til 900 personer (2,5 personer pr. køretøj), og andelen af taxaer vurderes at være 3 %, svarende til 135 personer. Dette svarer til ca. 360 biler og 65 taxaer, dvs. i alt 720 bilture og 130 taxature ind og ud af området. Afsætning af personer i taxa og busser vil foregå på parkeringspladsen i det nordøstligste hjørne af lokalplanområdet. Størstedelen af personerne forventes at ankomme på cykel eller med kollektiv transport, når den næste del af metro-linjen er etableret. De store events forventes afholdt uden for normal arbejdstid og dermed uden for myldretiden.

På Servicevejen er der beregnet specifikke trafikmængder for kørsel med varer og andre leverancer. Beregningen viser, at der er 276 bilture pr. døgn, hvoraf 16 er varebiler (over 3,5 tons) og 260 er almindelig trafik (under 3,5 tons). Ved spidsbelastning i forbindelse med events vil der være 800 bilture pr. døgn, hvoraf 60 er varebiler og 740 er almindelig trafik. Trafiktal for servicevejen omfatter leverancer og trafik i forbindelse med koncerter og begivenheder.

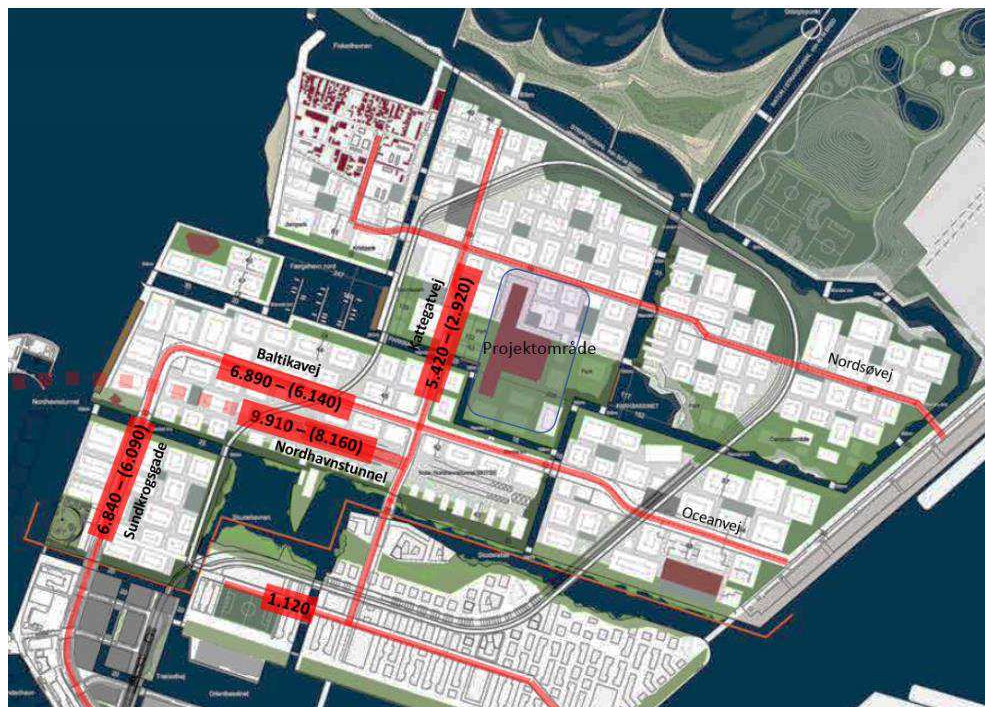
Der er lavet en beregning af behovet for parkeringspladser ud fra Københavns Kommunes parkeringsnorm. Beregningen viser, at lokalplanområdet udløser et parkeringskrav på 403 parkeringspladser. 27 af disse pladser ligger på den eksisterende parkeringsplads ved klatre- og trampolinparken. I forhold til de beregnede trafikmængder og antallet af parkeringspladser vil det kræve, at pladserne dobbeltudnyttes, hvilket betyder, at parkeringspladserne benyttes flere gange i løbet af døgnet. Funktionerne inden for lokalplanområdet er fordelt over hele

---

<sup>14</sup> Viatrafik, Tunnelfabrikken trafikmængder, Rev.1, 27. november 2020.

døgnet, hvilket giver mulighed for at udnytte parkeringspladserne flere gange i løbet af dagen.

Der er udarbejdet en VVM-redegørelse for forlængelse af Nordhavnstunnelen, hvori der er foretaget trafikberegninger for den fremtidige trafik i Nordhavn efter at Nordhavnstunnelen er forlænget. I Figur 7-1 er vist trafikmængderne for 2025+ fra VVM-redegørelsen lagt sammen med den beregnede trafikmængde, som genereres ved udvikling af lokalplanområdet. Fordelingen af trafikken til Tunnelfabrikken er lavet ud fra en vurdering af, at 30 % ankommer via Sundkrogsvej, mens 70 % benytter Nordhavnstunnelen.



Figur 7-1: Trafikmængderne (biler pr. døgn) for 2025+ fra VVM-redegørelsen lagt sammen med den beregnede trafikmængde, som genereres ved udvikling af planområdet. Trafikmængder fra VVM-redegørelsen er vist i parentes. De øvrige tal er inklusiv den beregnede trafikmængde for Tunnelfabrikken (projektområdet).

Når Nordhavnstunnelen åbner, forventes der øget trafik i Nordhavn, som vist på Figur 7-1. Udvikling af lokalplanområdet vil øge trafikmængden yderligere, men stigningen vurderes ikke at være væsentlig i forhold til den trafikmængde, som Nordhavnstunnelen genererer.

**Konklusion:** Udvikling af Tunnelfabrikken genererer ekstra trafik i Nordhavnsområdet, men den samlede trafik er på et niveau, som ikke kan forventes at give problemer med kapacitet og trafikafvikling. Påvirkningen vurderes derfor ikke at være væsentlig.

### Trafiksikkerhed

Inden for lokalplanområdet vil trafikken hovedsageligt bestå af gående og cyklister, udover på Servicevejen, hvor der vil være varekørsel, samt på parkeringspladserne i den nordøstlige og sydvestlige del af lokalplanområdet.

Den primære adgang for cyklister vil være fra Oceanvej, hvor man via en 2 meter bred helle kan krydse vejen ved Tunnelstræde. Herfra kan man køre igennem området via en dobbeltrettet cykelsti, som skal løbe i den østlige del af lokalplanområdet. På Servicevejen kan vejen krydses af fodgængere to steder, hvoraf den ene krydsning er hævet over terræn.

Trafiksikkerheden kan blive påvirket, da cyklister og gående til området skal krydse trafikerede veje for at komme ind i lokalplanområdet. Cyklister og gående, som ankommer fra syd, skal krydse Oceanvej for at køre ind i planområdet. På Oceanvej forventes en trafikmængde på 6.890 bilture i døgnet, og der må desuden forventes kørsel med tung trafik i form af lastbiler med byggematerialer mv. i perioden, hvor Nordhavn udvikles og bebygges. Fra Kattegatvej i vest kan Servicevejen krydses for at komme ind i området. På servicevejen forventes en trafik på ca. 270 bilture i døgnet (800 bilture i døgnet ved spidsbelastning), hvoraf en del af trafikken er varebiler.

Umiddelbart efter krydset Kattegatvej/Oceanvej slår vejen et sving, hvilket betyder, at lastbiler vil være nødsaget til at sænke hastigheden. I forbindelse med den fremtidige etablering af Nordhavnstunnelen forventes det, at krydset Kattegatvej/Oceanvej signalreguleres. Andelen af tung trafik vil falde, når Nordhavn er færdigudviklet.

*Konklusion:* Det vurderes, at trafiksikkerheden i området kan blive påvirket væsentligt, da lokalplanområdet forventes at blive anvendt af bløde trafikanter. De bløde trafikanter skal krydse befærdede veje, hvor der kører både almindelig trafik og tung trafik. Påvirkningen vil særligt være væsentlig i den periode, hvor Nordhavn er under udvikling, da der vil være kørsel med tung trafik til byggepladser. Hastigheden vil være nedsat på Oceanvej, da vejen slår et sving, hvilket vil reducere påvirkningen på trafiksikkerheden. Det vurderes dog, at der vil være behov for at gennemføre afværgeforanstaltninger i form af signalregulering, hvor lette trafikanter krydser Oceanvej. Der kan arbejdes med en midlertidig løsning, hvor der etableres et helleanlæg, hvor cyklister skal krydse Oceanvej. Men når der kommer flere biler på Oceanvej, vil der være behov for signalregulering af krydset.

Krydsning af Oceanvej ligger uden for lokalplanområdet og kan derfor ikke reguleres i lokalplanen. Det anbefales, at reguleringen indarbejdes af Københavns Kommunes Trafik- og Miljøforvaltning.

### 7.2.3 Støj

#### Trafikstøj

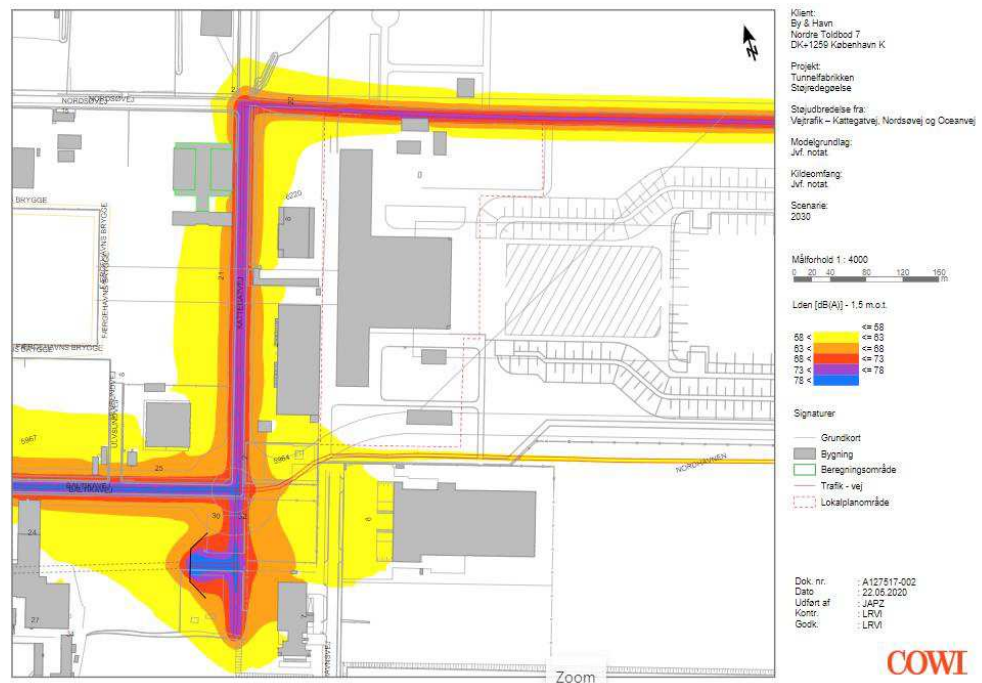
I forbindelse med miljøvurderingen er der udarbejdet en støjredegørelse<sup>15</sup>, hvori der er foretaget beregninger af støj fra vejtrafik i området. Efter ønske fra Københavns Kommune er der anvendt trafikmængder svarende til scenarie K2,

---

<sup>15</sup> COWI, Tunnelfabrikken – ekstern støj, juni 2020.

2025+, der blev anvendt i forbindelse med miljøkonsekvensvurderingen af Nordhavnstunnelen. Scenariet inkluderer tilslutning ved Kattégatvej, forberedt til Østlig Ringvej, i år 2025+, som er ved fuld udbygning af Nordhavn.

Beregninger af støjniveauet fremgår af Figur 7-2. Miljøstyrelsens vejledende støjgrænseværdier for boliger er overholdt på alle facader af Tunnelfabriksbygningen, men der er overskridelser på facaderne af de almennyttige boliger beliggende ud mod Nordsøvej. For at sikre, at støjen kommer under 68 dB på facaden af de almennyttige boliger mod Nordsøvej, fastlægger lokalplanen, at bygningen placeres 5 meter mod syd fra vejlinjen. I den sydlige del af lokalplanområdet, ud mod Oceanvej, ses der enkelte områder, hvor der beregnes støjniveauer over Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier. Da arealerne ikke skal anvendes til boliger eller opholdsareal, vurderes påvirkningen ikke at være væsentlig.



Figur 7-2: Støjudbredelse fra vejtrafik.

**Konklusion:** Der er overskridelser af de vejledende grænseværdier på facaden af de almennyttige boliger ud mod Nordsøvej. For at de vejledende støjgrænseværdier kan overholdes, fastlægger lokalplanen, at boligerne, beliggende ud mod Nordsøvej, placeres 5 meter mod syd fra vejlinjen.

### Støj fra de nærmeste virksomheder

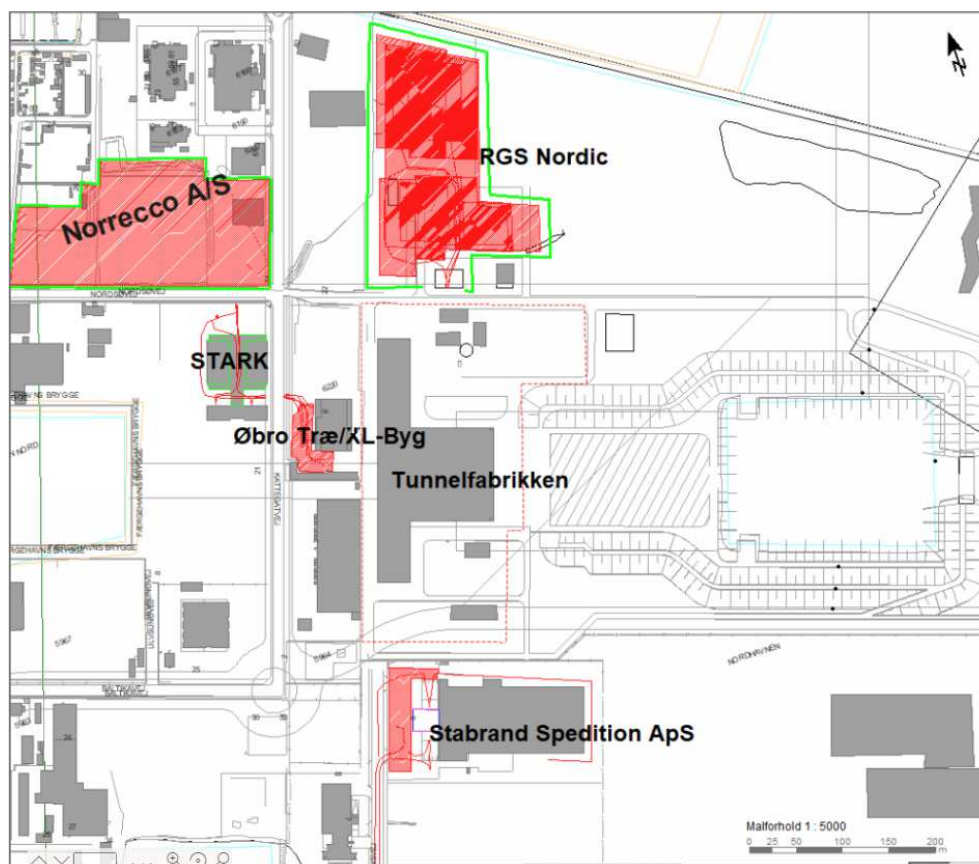
I forbindelse med miljøvurderingen er der udarbejdet en støjredegørelse<sup>16</sup>, hvori der er foretaget beregninger af ekstern støj fra virksomheder i Nordhavn. Der blev foretaget beregninger af de mest støjende virksomheder i Ydre Nordhavn, primært på baggrund af virksomhedernes Miljøgodkendelser. Herudfra blev de nærmeste og mest støjende virksomheder undersøgt nærmere på baggrund af

<sup>16</sup> COWI, Tunnelfabrikken – ekstern støj, juni 2020.



egentlige støjmålinger. Det er disse virksomheder, der er beskrevet i nedenstående afsnit. I beregningerne er der taget udgangspunkt i virksomhedernes nuværende aktiviteter. Støj er beregnet for følgende virksomheder (virksomhedernes beliggenhed fremgår af Figur 7-3):

- > RGS Nordic, Nordsøvej 10
- > Stark
- > Øbro Træ/XLbyg
- > Stabrand Spedition ApS
- > Norrecco A/S



Figur 7-3: Virksomhedernes beliggenhed.

Miljøstyrelsens vejledende støjgrænseværdier overholdes for virksomhederne Stark og Øbro Træ/XL byg.

Beregningerne af støj fra RGS Nordic på Nordsøvej 10 viser overskridelser på udendørs opholdsarealer og facader i både dag- og natperioden. Det forudsættes, at RGS Nordic, Nordsøvej 10 er flyttet inden ibrugtagningen af Tunnelfabrikken, da deres uopsigelighed i lejeaftalen med By & Havn ophører medio 2022, hvorefter lejeaftalen kan opsiges af By & Havn. Herefter vil der ikke være støj fra virksomheden.

Aktiviteterne ved virksomheden Stabrand Spedition ApS giver anledning til overskridelser af støjgrænserne i tidsrummet kl. 06-07 (natperiode), som vist på Figur 7-4. Stabrand Spedition ApS forventes ikke at være flyttet ud af området, når Tunnelfabrikken ibrugtages. Derfor forudsættes det, at reglerne for byomdannelse anvendes, for at kunne overholde støjgrænserne inden for lokalplanområdet. Overskridelse af de vejledende støjgrænser skal således være bragt til ophør inden for 8 år. I perioden frem til, at støjoverskridelsen er bragt til ophør, kan boliger og opholdsarealer udsættes for en højere støjbelastning på maksimalt 5 dB. Det fremgår af Figur 7-4, at de vejledende støjgrænser overskrides med maksimalt 5 dB på facaden og opholdsarealerne, og de vejledende støjgrænser forventes således overholdt iht. planlovens bestemmelser for byomdannelsesområder. Stabrand Spedition ApS har en uopsigelighed i lejeaftalen med By & Havn til medio 2028, hvorefter lejeaftalen kan opsiges af By & Havn

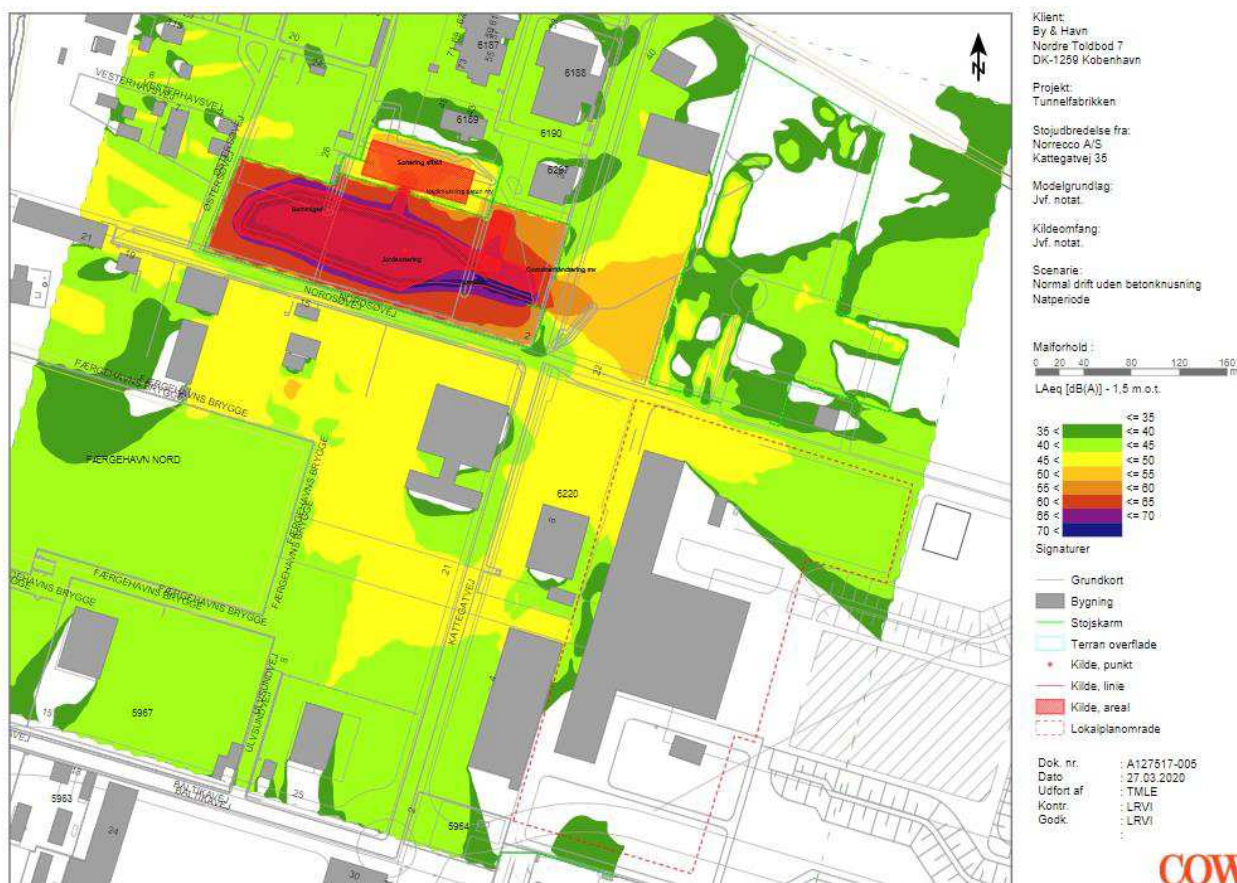


Figur 7-4: Støjubredelse fra Stabrand Spedition ApS. Natperiode.

Beregninger af støj fra Norrecco A/S viser overskridelse på udendørs opholdsarealer og facader i natperioden i tidsrummet kl. 06-07. Aktiviteterne i natperioden medfører en overskridelse af støjgrænserne på 7 dB højere end støjgrænsen på 40 dB ved facaderne mod nord og på opholdsarealer. Støjregningerne fremgår af Figur 7-5.

Norrecco A/S vil fortsat være i området, når Tunnelfabrikken ibrugtages. Det forudsættes derfor, at der gøres brug af muligheden for at anvende bestemmelsen om byomdannelsesområder. Hermed er det tilladt at overskride de vejledende støjgrænser med maksimalt 5 dB. By & Havn har indgået en samarbejdsaftale med Norrecco A/S, som betyder, at virksomheden reducerer støjpåvirkningen med 2 dB i forbindelse med vedtagelse af lokalplanforslaget med kommuneplantillæg, således, at virksomheden maksimalt støjer 5 dB mere end de

tilladte støjgrænser. Ca. 8 år efter lokalplanens vedtagelse reducerer virksomheden støjpåvirkningen med yderligere 5 dB til i alt 40 dB (samlet støjreduktion på 7 dB). De vejledende støjgrænser forventes således at være overholdt iht. planlovens bestemmelser for byomdannelsesområder. Norrecco A/S har en uopsigelighed i lejeaftalen med By & Havn til primo 2033, hvorefter lejeaftalen kan opsiges af By & Havn.



Figur 7-5: Støjdbredelse fra Norrecco A/S. Natperiode.

**Konklusion:** De vejledende støjgrænseværdier for støj fra virksomheder overskrides hos Stabrand Spedition, RGS og Norrecco. Overskridelse af de vejledende støjgrænseværdier hos Stabrand Spedition ApS og Norrecco A/S forudsætter, at der gøres brug af planlovens bestemmelser for byomdannelsesområder. RGS Nordic forudsættes at være flyttet ud af området, inden lokalplanområdet tages i brug til boligformål. Det fremgår af lokalplanens bestemmelser, at det er en betingelse for ibrugtagning af ny bebyggelse, at det er dokumenteret, at Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier er overholdt. Det vurderes på den baggrund, at der ikke vil være en miljømæssig påvirkning fra virksomhederne.

### Støj fra øvrige virksomheder i Nordhavn

Ud over ovenstående virksomheder, som ligger tættest på lokalplanområdet, og hvor der er foretaget beregninger, på baggrund af støjmålinger, er der foretaget beregninger af de mest støjende virksomheder i Nordhavn. Disse virksomheder er:



- > RGS 90 Nordsøvej 21
- > Copenhagen Malmø Port AB (Containerterminalen)
- > Krydstogtterminalen
- > KMC (jord og genanvendelse) Nordsøvej 4.

Virksomheder, hvor det er forudsat, at de ikke længere er i området, når Tunnelfabrikken ibrugtages, er ikke medtaget i miljøvurderingen.

I forbindelse med udbygning af flere områder i Nordhavn, har By & Havn fået udarbejdet en støjredegørelse for virksomheders støjpåvirkning af området<sup>17</sup>. Støjredegørelsen indeholder beregninger af støjudbredelsen fra de ovennævnte virksomheder.

Beregninger af støj fra RGS 90, Nordsøvej 21 viser, at de vejledende grænseværdier for støj overskrides med op til 10 dB i natperioden inden for lokalplanområdet. Støjgener fra RGS Nordsøvej 21 forventes at blive håndteret med krav til virksomheden i forbindelse med etablering af en erstatningshavn i Færgehavn Nord, der skal etableres inden anlægsarbejderne af Nordhavnstunnelen påbegyndes. Ibrugtagning af erstatningshavnen forventes medio 2022.

Beregninger af støj fra Copenhagen Malmø Port AB (Containerterminalen), som er beliggende på Levantkaj, viser, at de vejledende grænseværdier for støj overskrides i natperioden inden for lokalplanområdet. Containerterminalen forventes at være fraflyttet Levantkaj medio 2023, hvorfor der ingen problemer er i forhold hertil. Mht. den nye placering af Containerterminalen i ydre Nordhavn viser støjberegninger i forhold hertil, at støjgrænserne i lokalplanområdet er overholdt.

Beregninger af støj fra Krydstogtterminalen viser, at de vejledende grænser for støj er overholdt i lokalplanområdet.

Beregninger af støj fra KMC (Jord og Genanvendelse), Nordsøvej 4 viser, at de vejledende grænseværdier for støj er overskredet med op til 5 dB i natperioden. KMC forventes at være fraflyttet området i 2023.

*Konklusion:* De vejledende grænseværdier for støj fra øvrige virksomheder i Nordhavn overskrides hos RGS 90 Nordsøvej 21, containerterminalen og KMC. Det forudsættes, at alle tre virksomheder vil være fraflyttet deres nuværende placering inden området tages i brug til de i lokalplanen fastlagte formål, og at de vejledende grænseværdier for støj dermed kan overholdes. Det fremgår af lokalplanens bestemmelser, at det er en betingelse for ibrugtagning af ny bebyggelse, at det er dokumenteret, at Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier er overholdt. Det vurderes på den baggrund, at der ikke vil være en miljømæssig påvirkning fra virksomhederne.

---

<sup>17</sup> COWI, Nordhavn – Beregning af støj fra diverse virksomheder, januar 2019.

Lokalplanlægning for området skal tage højde for, at der ikke planlægges for en anvendelse, der kan have konsekvenser for drifts- og udviklingsmulighederne for produktions- transport- og logistiskvirksomheder af national interesse.

### Støj fra events

I forbindelse med miljøvurderingen er der udarbejdet en støjregørelse<sup>18</sup>, hvor der er gennemført beregninger af støjbelastningen fra kulturvenuet i Tunnelfabrikken på omkringliggende nabobebyggelser. Der er udført beregninger af den forventede støj langs østfacaden til studieboligerne i selve Tunnelfabrikken og af den forventede støj ved de nye boliger ud mod Nordsøvej.

Arrangementer i salen vil typisk strække sig ind i natperioden (kl. 22-07), og den vejledende støjgrænseværdi ved den nærmeste bolig vil derfor være 40 dB iht. Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier for ekstern støj fra virksomheder.

Der er estimeret følgende lydniveauer for de arrangementer, som salen forventes anvendt til:

- > Udstilling, messer mv.: 60 dB
- > Foredrag: 70 dB
- > Teater: 80 dB
- > Musikteater: 90 dB
- > Rockkoncert: 100 dB

Beregningerne er foretaget med udgangspunkt i den mest støjende eventtype (rockkoncert).

Salen ligger som en næsten lukket boks inde i bygningen. Fra salen er der åbninger ud til barområdet mod nord. Med et lydniveau på 100 dB i salen beregnes lydniveauet i barområdet til ca. 87 dB.

Med dørforbindelser ud til det fri udført som lydklasse 35 dB døre forventes følgende støjbelastning ud for de omkringliggende boliger:

- > Ved mest udsatte studieboliger i Tunnelfabrikken: 26 dB
- > Ved mest udsatte boliger i Fabrikshusene: 23 dB
- > Ved kanten af Fabrikpladsen: 30 dB

Selv ved meget støjende arrangementer i salen kan der således forventes en overholdelse af Miljøstyrelsens vejledende grænseværdi for natperioden (40 dB) langs facaderne til studieboligerne i Tunnelfabrikken, langs facaderne til Fabrikshusene samt i skel til Fabrikpladsen.

---

<sup>18</sup> Gade & Mortensen - Akustik A/S, Ekstern støj fra events og arrangementer, september 2020.

*Konklusion:* Beregninger viser, at de vejledende grænseværdier for støj kan overholdes, når der er events i Tunnelfabrikken kulturvenue. Det vurderes derfor, at der ikke vil være en væsentlig påvirkning.

### 7.3 Landskab og byrum

Landskabet ændres med udviklingen af Tunnelfabrikken fra industriområde til bykvarter, hvilket er en del af udviklingen af hele Nordhavn til et nyt bykvarter. Omdannelsen af Nordhavn til nyt bykvarter betyder, at landskabet i området konstant er under forandring.

Lokalplanforslaget og kommuneplantillægget muliggør etablering af ny bebyggelse i form af mindre bygninger i op til 9 meters højde på et ubebygget areal i den sydlige del af lokalplanområdet, som i dag fremstår som en del af et større sammenhængende grønt område med græs, buske og mindre træer. Der kan ligeledes placeres ny bebyggelse på et større areal nord for Tunnelfabrikken, som i dag er et befæstet areal, som anvendes til oplag og hvor der er spredt beplantning.

Kommuneplantillægget muliggør etablering af bebyggelse i op til 24 meters højde inden for hele planområdet (rammeområde og lokalplanområde). I dag er det muligt at bygge i op til 20 meters højde. Planområdet er beliggende kystnært og den visuelle oplevelse af kysten kan derfor blive påvirket.

Den visuelle påvirkning af landskabet og kysten vurderes at være lille og uden væsentlig betydning, da nye bygninger vil være mindre markante i landskabet, når de placeres ved siden af den eksisterende Tunnelfabrik, som fremstår som en markant bebyggelse i området med en stor volumen og en højde på 29 meter.

De ubebyggede arealer og anvendelsen af de grønne områder ændres med udviklingen af lokalplanområdet. Det ubebyggede areal nord for Tunnelfabrikken fremstår i dag befæstet med spredt beplantning i form af mindre træer og buske. Arealet anvendes til oplag af materialer og parkeringsplads. Med lokalplanforslaget med kommuneplantillæg muliggøres opførelse af ny bebyggelse og etablering af parkering samt udvikling af et opholdsareal med plads til ophold, events, kreativ anvendelse og sport. Området vil ligesom i dag indeholde beplantning og en del af arealet vil blive udlagt til grønt område – "Haven". Det ubebyggede areal syd for Tunnelfabrikken består i dag af mindre bygninger og oplag samt beplantning i form af græs, buske og træer med stier imellem. Lokalplanforslaget muliggør anvendelse af arealet som en park, hvor en stor del af den eksisterende beplantning bibeholdes, og der gøres plads til kreative aktiviteter samt en lille café med udeservering. Igennem hele lokalplanområdet etableres en gang- og cykelforbindelse, som forbinder de forskellige byrum. Kvaliteten af de grønne områder forventes at blive forbedret, da området kan anvendes rekreativt i større grad end det gør i dag, hvilket blandt andet muliggøres ved at sikre bedre adgang til de grønne arealer og skabe forbindelser ind til området og imellem de forskellige byrum inden for lokalplanområdet.

*Konklusion:* De aktiviteter, som muliggøres med lokalplanforslaget med kommuneplantillæg, vurderes ikke at påvirke den visuelle oplevelse af landskabet væsentligt, da området allerede i dag er præget af Tunnelfabrikken som en høj, markant bebyggelse. Der vil være en lav positiv påvirkning på lokalplanområdets landskabelige værdi som rekreativt areal, da der muliggøres en større rekreativ anvendelse af området end der er i dag.

## 7.4 Vurdering af 0-alternativet

0-alternativet udgør i denne sammenhæng den situation, der ville foreligge, hvis Lokalplan for Tunnelfabrikken med kommuneplantillæg ikke vedtages og gennemføres. Tunnelfabrikken anvendes i dag til midlertidige anvendelser såsom opbevaring af byggematerialer og kulturelle funktioner. Lagerbygningen i den sydvestlige del af planområdet anvendes til klatre- og trampolinpark. De omkringliggende ubebyggede arealer består af græs, buske og mindre træer, og anvendes nogle steder til oplag. Inden for planområdet kan der i dag opføres bebyggelse i op til 20 meters højde.

Med 0-alternativet vil de beskrevne miljøpåvirkninger ikke finde sted. Der vil således ikke være påvirkning af trafiksikkerheden og grønbroget tudse. Samtidig vil der ikke være en positiv påvirkning på områdets rekreative anvendelse.

## 8 Vurderingen af indvirkningen på miljømålsætninger

Herunder gennemgås de miljømålsætninger, som ikke allerede er omfattet af den øvrige miljøvurdering, og det vurderes om/hvordan lokalplanforslaget med kommuneplantillæg tager hensyn til disse mål og andre miljøhensyn.

Emne	Målsætninger	Vurdering
<b>FN's 17 verdensmål</b>	<p>Verdensmål for bæredygtig udvikling, som er væsentlige i den fysiske planlægning:</p> <p>3 Sundhed og trivsel</p> <p>15 Livet på land</p>	<p>3.6 – I overensstemmelse med delmål om halvering af dødsfald og tilskadekomster som følge af trafikulykker, hvis afværgeforanstaltninger til forbedring af trafiksikkerheden gennemføres.</p> <p>15.5 – I overensstemmelse med delmål om at begrænse forringelse af naturlige levesteder, stoppe tab af biodiversitet samt beskytte og forhindre udryddelse af truede arter.</p>
<b>Fingerplan 2019</b>	<p>&gt; For det indre storbyområde gælder det, at kommuneplanlægningen skal sikre, at byudvikling, byomdannelse og lokaliserings af byfunktioner sker inden for den eksisterende byzone og med hensyntagen til mulighederne for at styrke den kollektive trafik.</p>	<p>&gt; I overensstemmelse – byudviklingen sker i eksisterende byzone og området udvikles i overensstemmelse med planerne for udvidelse af metro.</p>
<b>Handlingsplan for vejstøj 2018-2023</b>	<p>&gt; Mål om at reducere antallet af støjbelastede boliger i byen</p>	<p>&gt; I overensstemmelse – hvis der gennemføres afværgeforanstaltninger til sikring af, at de vejledende grænseværdier overholdes.</p>

<p><b>Københavns Kommuneplan 2019</b></p>	<p>Mål om byudvikling:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; At sikre plads til byggeri af op til 60.000 boliger og 2,4 mio. m<sup>2</sup> erhverv frem mod 2031.</li> <li>&gt; At byudvikling fortrinsvis sker gennem omdannelse og fortætning af nedslidte industri- og havnearealer til moderne funktionsblandede bydele og bykvarterer</li> <li>&gt; At de historiske og arkitektoniske værdier bruges aktivt til at skabe identitet og kvalitet i eksisterende bykvarterer og i byudviklingsområder</li> </ul> <p>Mål om trafik:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; At mindst 75 % af væksten i antal personture sker inden for cykling og kollektiv trafik.</li> <li>&gt; At ingen trafikanter bliver dræbt eller kommer alvorligt til skade i trafikken.</li> </ul> <p>Mål om rekreation og natur:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; At rammerne og borgernes interesse for at bruge byen som helhed til kultur- og fritidsaktiviteter.</li> <li>&gt; At der skabes rammer for at indpasse faciliteter til kultur- og fritidsaktiviteter i både nye og eksisterende byområder.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; I overensstemmelse med mål om byudvikling – udvikling af Tunnelfabrikken omfatter omdannelse af industriområde og havneareal, de historiske værdier i Tunnelfabrikken bruges aktivt og der etableres nye boliger og erhverv.</li> <li>&gt; Delvis i overensstemmelse – det sikres, at lokalplanforslaget med kommuneplantillæg ikke bidrager negativt til trafikulykker hvis der gennemføres afværgeforanstaltninger til forbedring af trafiksikkerheden.</li> <li>&gt; I overensstemmelse – lokalplanforslaget skaber rammer til kultur- og fritidsaktiviteter</li> </ul>
---	---	--

## 9 Afværgeforanstaltninger

Miljøvurderingen viser, at der er behov for at gennemføre afværgeforanstaltninger for at reducere den miljømæssige påvirkning på flora og fauna og på befolkningen og menneskers sundhed. Følgende afværgeforanstaltninger skal gennemføres:

- > Etablering af overvintringssteder til grønbroget tudse. Dette gøres eksempelvis ved at etablere stenbunker eller lignende i eller uden for lokalplanområdet, som tudserne kan skjule sig i. Det erstattede areal skal svare til det, som fjernes inden for lokalplanområdet. Fjernelse skal ske uden for padderens overvintringsperiode og skal etableres inden stenbunkerne inden for lokalplanområdet fjernes. Der skal desuden opsættes paddehegn omkring lokalplanområdets østlige afgrænsning mellem Oceanvej og Nordsøvej, når lokalplanområdet udbygges. Dette sikrer, at grønbroget tudse ikke vandrer ind på arbejdsarealerne.
- > Afværgeforanstaltninger til forbedring af trafikikkerheden, i form af signalregulering, hvor lette trafikanter krydser Oceanvej (ligger uden for lokalplanområdet).

## 10 Overvågning

I henhold til miljøvurderingslovens § 12, stk. 4, skal miljørapporten indeholde en beskrivelse af de påtænkte foranstaltninger vedrørende overvågning af planens eventuelle væsentlige påvirkninger af miljøet.

Miljøvurderingen viser, at vedtagelse af lokalplanen med kommuneplantillæg kan have en påvirkning på trafiksikkerheden og grønbroget tudse. Det vurderes, at der ikke er behov for separat overvågning af miljøpåvirkningerne, da påvirkningerne skal reduceres gennem implementering af afværgeforanstaltninger.