

Københavns Kommune  
Teknik- og Miljøforvaltningen  
Økonomiforvaltningen

**Bilag 2**

Oktober 2006

Rapport om de miljømæssige konsekvenser  
af forslag til tillæg 3 til lokalplan nr. 310 "Teglværkshavnen"  
med tilhørende kommuneplantillæg

## **Indhold**

1. Høring af andre myndigheder
2. Lokalplantillæggets og kommuneplantillæggets indhold og hovedformål
3. Anden planlægning
4. 0-alternativet
5. Miljøbeskyttelsesmål
6. Miljømæssige konsekvenser
  - 6.1 Scoping
  - 6.2 Befolkning og sundhed
    - 6.2.1 Støjpåvirkning
    - 6.2.2 Friluftsliv og rekreative interesser
  - 6.3 Landskab og jordbund
    - 6.3.1 Jordforurening
    - 6.3.2 Jordhåndtering- og flytning
  - 6.4 Vand
    - 6.4.1 Grundvandsforhold
    - 6.4.2 Håndtering af vand ved byggeri
    - 6.4.3 Vandudskiftning
  - 6.5 Trafik
    - 6.5.1 Trafikafvikling/belastning
    - 6.5.2 Støj
    - 6.5.3 Sikkerhed og risiko for ulykker
  - 6.6 Visuel effekt
    - 6.6.1 Arkitektonisk udtryk
    - 6.6.2 Lys og/eller refleksioner
  - 6.7 Sikkerhed
    - 6.7.1 Brand, eksplosion, giftpåvirkning
  - 6.8 Kulturarv
    - 6.8.1 Fredede eller bevaringsværdige bygninger
    - 6.8.2 Jordfaste fortidsminder, arkæologisk arv
7. Overvågning
8. Ikke teknisk resumé

## **Bilag**

## **Indledning**

Forvaltningerne har i forbindelse med udarbejdelsen af tillæg nr. 3 til lokalplan nr. 310 ”Teglværkshavnen” med tilhørende kommuneplantillæg foretaget en vurdering (screening) af, om planforslagene forudsætter udarbejdelse af en miljørapport i henhold til lov om miljøvurdering af planer og programmer. Planerne omfatter ikke anlæg, der er omfattet af bilag 3 og 4 til loven, og der skønnes ikke at være tale om planer, der kan påvirke et udpeget internationalt beskyttelsesområde væsentligt. Derimod har forvaltningerne skønnet, at der er tale om sådanne andre planer, som fastlægger rammerne for fremtidige anlægstilladelser til projekter, som vurderes at kunne få væsentlig indvirkning på miljøet, jf. lovens § 3, stk. 1, nr. 3. Der er derfor udarbejdet denne miljørapport.

### **1. Høring af andre myndigheder**

I forbindelse med udarbejdelse af rapporten er i henhold til § 7, stk. 3, i lov om miljøvurdering af planer og programmer foretaget høring af følgende myndigheder: Vej & Park i Københavns Kommune, Skov- og Naturstyrelsen, Kulturmiljørådet, Kystdirektoratet, Københavns Havn, Københavns Bymuseum, Statens Luftfartsvæsen, Miljøkontrollen i Københavns Kommune, Energistyrelsen, Hovedstadens Udviklingsråd og Kultur- og Fritidsforvaltningen i Københavns Kommune.

Der er inden for og efter den fastsatte høringsperiode modtaget bemærkninger fra Miljøkontrollen og Kultur- og Fritidsforvaltningen i Københavns Kommune, Kystdirektoratet, Københavns Havn, Hovedstadens Udviklingsråd, Københavns Bymuseum og Kulturmiljørådet.

### **2. Lokalplantillæggets og kommuneplantillæggets indhold og hovedformål**

Lokalplanen skal udgøre det planmæssige grundlag for, at ”Teglhølm Øst” og ”Sluseholmen Syd” kan udbygges til et moderne, tæt og integreret byområde. Der kan opføres ca. 360.000 m<sup>2</sup> boliger og serviceerhverv mv., fordelt med ca. 300.000 m<sup>2</sup> boliger og ca. 60.000 m<sup>2</sup> etageareal til serviceerhverv samt en 2-sporet skole.

I overensstemmelse med målsætningen i lokalplan nr. 310 og Kommuneplan 2005 om at udvikle nye byområder til unikke kvarterer med en stærk identitet, nye muligheder for udfoldelse og aktivt liv samt tilgængeligheden til havnen for alle skal lokalplanen muliggøre et moderne blandet bolig- og erhvervsområde med servicefunktioner og med fokus på byrummene og mulighederne i og omkring vandfladerne samt muliggøre en større tæthed og en ny integreret anvendelse af arealerne langs Centrumforbindelsen end forudsat i lokalplan nr. 310.

Beliggenheden i havnen skal udnyttes ved etablering af kanaler, havnebassiner, bådepladser, træbrygger og vandtrapper, og de dele af området, der grænser til miljøbelastende større vejanlæg og virksomheder, fastlægges til serviceerhverv, medens resten

af området overvejende fastlægges til boliger og publikumsorienterede funktioner, der primært placeres strategisk ved veje og væsentlige pladsdannelser, samt til offentlige formål (skole mv.).

Der skal sikres offentlig adgang langs kaj- og kanalarealer via havnepromenader og træbrygger. Hvor der tillades bebyggelse i kajkant, sikres der stiforløb igennem karrébebyggelsen.

Alle boliger sikres kontakt med vandet i relation til kanaler, havnebassiner og Sluseløbet, og med bebyggelsesplanen sikres der variation i forhold til byrummet, kanalerne og vandarealer i øvrigt.

Området skal udadtil markere sig med bygningsfronter i samspil med kaj- og vandarealer, og indadtil skal både kanalerne og karrébebyggelserne medvirke til at skabe varierede, attraktive og oplevelsesrige byrum.

Kommuneplantillægget ændrer fastlæggelsen af området langs Centrumforbindelsen fra et E 1\*-område (blandet erhverv, lettere industri og serviceerhverv mv.) til et C 1\*-område (blandet boliger og serviceerhverv mv.), jf. nedenfor.

### **3. Anden planlægning**

I rammerne for lokalplanlægningen i Kommuneplan 2005 er lokalplanområdet fastlagt med flere forskellige rammebestemmelser.

*Området nord for Teglgade* er fastlagt som C 2-område, boliger og serviceerhverv i højst 6 etager ekskl. tagetage med en maksimal bebyggelsesprocent på 150. Friarealprocenten skal være mindst 40 for boliger og mindst 10 for erhverv. Boligandelen skal være mindst 50 procent, men vil efter nærmere vurdering kunne fastlægges mellem 40 og 75 procent.

*Teglgades Østkaj* er fastlagt som C 2\*-område med bebyggelsesregulerende bestemmelser som ovenfor angivet og med bemærkning om, at området kan udvikles til blandet boliger og serviceerhverv samt offentlige institutioner i 1. del af planperioden. Eventuelle mindre opfyldninger vurderes i den videre kommuneplanlægning.

*Området nord for Ved Stigbordene* er ligeledes fastlagt som C 2\*-område med bemærkning om, at området kan udbygges i 1. del af planperioden, og at boligandelen for området under ét skal være mindst 70 procent.

*Området syd for Ved Stigbordene* er fastlagt som E 1-område, lettere industri-, værksteds-, håndværks-, lager-, en gros- og transportvirksomhed med dertil hørende administration og lignende samt til serviceerhverv. Endvidere kan der tillades virksomheder af offentlig/almen, såsom tekniske anlæg samt institutioner og andre sociale, uddannelsesmæssige og kulturelle servicefunktioner, der er forenelige med anvendelsen til blandet erhverv. Der må normalt kun udøves virksomhed til og med forureningsklasse 3 (uvæsentlig forurening med vejledende afstandskrav på 50 m til boliger og lignende). Fordelingen af grund- og/eller etagearealer til ovennævnte anvendelser kan fastsættes i lokalplaner. Bebyggelsesprocenten må ikke overstige 110 og bygningshøjden ikke overstige 20 m. Friarealprocenten skal mindst være 15.

*Området ved Frederikskaj* er fastlagt som E 1\*-område med anvendelse som ovenfor angivet og med bemærkning om, at i Teglværkshavnen kan der inden for det inddragne

vandareal efter bestemmelser fastsat i lokalplan opfyldes et vandareal på indtil 1.500 m<sup>2</sup> til et trappeanlæg. Langs kajerne kan der i øvrigt efter bestemmelser fastsat i lokalplan etableres træbrygger. Der kan placeres en station for Øresundsforbindelsens baneanlæg.

I forbindelse med udarbejdelsen af kommuneplanforslaget er der udarbejdet en miljøvurdering af byudviklingsstrategien i kommuneplanforslaget.

Generelt konkluderes det, at byudviklingsstrategien, der blandt andet omfatter det aktuelle lokalplanområde, ikke vil påvirke den biologiske mangfoldighed i kommunen, og det vurderes, at udbygningen i Sydhavnen vil ske efter samme principper som i Havne- staden og Artillerivej Syd, hvilket betyder, at der også her kun vil komme begrænset byggeri på kajarealet, hvor der vil være gode muligheder for ophold.

#### **4. 0-alternativet**

Som nævnt er det aktuelle planområde i Kommuneplan 2005 forudsat omdannet fra et nedslidt industri- og havneområde til et område for boliger og serviceerhverv. Det vil således i medfør af planloven være nødvendigt lokalplanmæssigt at følge op på kommuneplanen, hvis grundejere i området ønsker at gennemføre lokalplanpligtigt byggeri i overensstemmelse med kommuneplanen.

Området er i dag lokalplanlagt med lokalplan nr. 310 med tilhørende tillæg 1 og 2. Lokalplan nr. 310 omfatter dog et større område end det aktuelle lokalplanområde. Af det samlede område for lokalplan nr. 310 fastlægges delområderne nord for Teglholtsgade og langs Centrumforbindelsen til lettere industri mv. (delområde I, VI og VII), idet dog et mindre delområde ved Sydhavns Plads (delområde V) fastlægges til serviceerhverv. De øvrige, centrale delområder (delområde II, III og IV) fastlægges til blandet boliger og serviceerhverv.

Det efterfølgende tillæg 1 fastlægger anvendelsen af området mellem Teglholtsgade, Støberigade og Teglværksløbet (delområde II) - der ligger uden for det aktuelle planområde - til ren boliganvendelse med helårsboliger og åbner mulighed for etablering af en boligø.

Tillæg 2 omfatter området fra Nordre Sluseholmskaj og ned til Ved Stigbordene og udvider anvendelsen til helårsboliger og serviceerhverv med et delområde nord for Ved Stigbordene (delområde VIII). For det oprindelige område til boliger og serviceerhverv (delområde IV) fastlægges en bebyggelsesplan, medens dette ikke er tilfældet for delområdet nord for Ved Stigbordene. Det aktuelle planområde omfatter heraf alene delområdet nord for Ved Stigbordene.

Væsentlige dele af området for lokalplan nr. 310 er således forsat fastlagt til lettere industri mv. Hvis ikke plangrundlaget ændres, må det forventes, at disse dele fortsat vil ligge hen som et mindre, lettere forfaldent industriområde, der eventuelt vil kunne tiltrække mindre virksomheder, hvis økonomi betinger en placering i den type områder.

Det må i så fald forventes, at der ikke vil ske nogen udvikling af de meget attraktive muligheder, som området indebærer med den umiddelbare beliggenhed op til havnen. Ligeledes må det forventes, at der ikke på samme niveau vil ske en opretning af de forureningsmæssige forhold, som præger området i dag.

## **5. Miljøbeskyttelsesmål**

Københavns Kommune har opstillet en række målsætninger på miljøområdet. I forbindelse med indførelse af miljøvurdering af indstillinger til politisk behandling og opstilling af positivlister for, hvilke indstillinger, der skal miljøvurderes, er der udledt de målsætninger, som er relevante i forbindelse med den fysiske planlægning. Planforslagenes forhold til målsætningerne fremgår af vedlagte skema (bilag 2).

Som det fremgår, er der tale om konvertering af et nedslidt, tidligere erhvervs- og havneområde til et højklasset bolig- og erhvervsområde blandt andet med krav om træplantning og etablering af en grøn kile samt udgravning af kanaler med mulighed for rekreative aktiviteter af maritim karakter. Hermed skabes forudsætningerne for at forbedre tilgængeligheden til og udnyttelsen af de herlighedsværdier, som beliggenheden op til havnen giver. Lokalplanen skal således ses som et positivt bidrag til målsætningerne om bæredygtighed i planlægningen og om styrkelse af ”det grønne”.

Byudvikling af lokalplanområdet er fastlagt på kommuneplanniveau, selv om området ligger mere end 1.000 m fra nærmeste station, og således ikke opfylder målsætningerne om, at byudvikling skal ske stationsnært.

## **6. Miljømæssige konsekvenser**

### **6.1 Scoping**

For at afgrænse de miljøforhold, der er relevante i forbindelse med lokalplanforslaget, er der ved hjælp af en checkliste taget stilling til, hvilke forhold, som skal behandles i miljørapporten. Checklisten er vedlagt som bilag 2.

### **6.2 Befolkning og sundhed**

#### **6.2.1 Støjpåvirkning**

Lokalplanområdet vil være udsat for støjpåvirkning fra virksomheden MAN B & W Diesel A/S, fra motorsportsbanerne på Amager Fælled og i mindre omfang fra H. C. Ørstedsværket.

Der er i juli 2006 af et konsulentfirma foretaget beregninger af MAN B & W Diesels støjpåvirkning af omgivelserne. De aktuelle trafikforhold på virksomheden, med undtagelse af to mindre parkeringspladser på grunden, er medtaget i beregningerne. Det er endvidere en beregningsforudsætning, at virksomheden opfylder de støjdæmpende tiltag, der danner grundlag for virksomhedens miljøgodkendelse. Beregningerne viser, at Miljøstyrelsens grænseværdier for ekstern støj fra virksomheder vil kunne overholdes både ved erhvervsbebyggelsen og ved skolen. Beregningerne viser endvidere, at støjgrænseværdierne for boligkarreerne K, L og M vil kunne overholdes, hvis der ikke er åbninger i erhvervsbebyggelsen.

En konsulentundersøgelse i august 2006 af lavfrekvent støj fra virksomheden viser, at Miljøstyrelsens grænseværdier for natperioden ikke vil kunne overholdes ved karreerne K, L og M. Den lavfrekvente støj er lufttransmitteret og stammer enten fra virksomhedens skorsten og/eller testbygning. Problemet kan formentlig løses ved støj-dæmpning ved kilden eller ved facadeisolering af boligbebyggelsen.

Ud fra tidligere målinger vurderes der ikke at ville forekomme generende vibrationer fra virksomheden.

Driften af motorsportsbanerne reguleres ved en miljøgodkendelse, hvor der blandt andet er fastsat krav til den maksimale støjbelastning af de omliggende arealer. På baggrund af de nyeste beregninger af banernes støjpåvirkning af de omliggende arealer vurderer Miljøkontrollen, at banerne også giver en væsentlig støjpåvirkning af området på Sluseholmen, hvor støjkonturkort viser, at støjen i visse perioder kan være op til ca. 60-65 dB(A). Miljøkontrollen har indskærpet, at motorbanerne skal overholde grænseværdierne i forhold til de nærliggende kolonihaver og vandrehjemmet øst for banerne. Dette betyder, at støjpåvirkningen i forhold til disse områder skal reduceres med 5-15 dB, hvorved støjpåvirkningen af Sluseholmen også reduceres. Med den nuværende drift på motorbanerne vil grænseværdierne ved Sluseholmen være 45 dB i dagtimerne og 41 dB i aftentimerne. Miljøkontrollen afventer på nuværende tidspunkt konkrete oplysninger fra motorbanerne om, hvordan støjen kan nedbringes og kan derfor på nuværende tidspunkt ikke vurdere, om støjgrænserne vil være overholdt på Sluseholmen efter den forestående støjreduktion.

Miljøkontrollen vurderer, at H. C. Ørstedsværket ikke vil give anledning til støjproblemer, hverken for Teglholmen Øst eller Sluseholmen Syd.

For så vidt angår trafikstøj vurderer Miljøkontrollen, at den af Borgerrepræsentationen vedtagne grænseværdi på 65 dB for trafikstøj på bolig- og institutionsfacader samt højst 55 dB på den stille facade - efter at Vej & Parks skøn over den kommende trafikmængde er justeret op fra 10.000 til 12.000 køretøjer i døgnet - ikke umiddelbart vil kunne iagttages langs Sluseholmen og Støberigade.

Endvidere bevirker en åbning i erhvervsbebyggelsen langs Sjællandsbroen, at de bagvedliggende arealer belastes med et trafikstøjniveau, der vanskeliggøre en gennemførelse af de ønskede projekt.

#### *Afhjælpsforanstaltninger*

Miljøkontrollen skønner, at såfremt der på Sluseholmen og Støberigade udlægges støjdæmpende asfalt, vil grænseværdien på 65 dB for boligfacader mod disse veje kunne overholdes, idet Miljøkontrollen dog gør opmærksom på, at det vil kræve en særlig indsats at overholde kravet om en stille facade med en støjbelastning på højst 55 dB i hjørnelejligheder mod Sluseholmen.

Miljøkontrollen anbefaler endvidere, at til- og frakørsel til det kommende parkeringsanlæg mod Ved Stigbordene ensrettes.

Endelig anbefaler Miljøkontrollen, at der ved projekteringen af den kommende kommuneskole etableres mindre støjfølsomme funktioner såsom gymnastiksale, spisesal, administrationslokaler og lignende mod den mest støjbelastede facade.

### **6.2.2 Friluftsliv og rekreative interesser**

#### *Eksisterende forhold*

Lokalplanområdet er overvejende et nedslidt erhvervs- og havneområde, hvortil der ikke knytter sig rekreative interesser bortset fra muligheden for at kunne færdes langs med havnen på kajarealerne.

## *Vurdering*

Kultur- og Fritidsforvaltningen vurderer det nødvendigt, at der i lokalplanen indarbejdes nicher, som sikrer forankringen af udfoldelsesmuligheder. Det fremhæves i den forbindelse, at navnlig for børn og mindre mobile ældre er mulighederne for udfoldelse i nærmiljøet afgørende.

Kultur- og Fritidsforvaltningen foreslår derfor, at forslaget til lokalplantillæg åbner mulighed for etablering af en bevægelses- og oplevelsesorienteret kajkant.

Sikring af søsportsmulighed i lokalplantillæggets område, fastlæggelse af kanaler samt sikring af udendørs aktiviteter ikke alene for de fremtidige brugere af området, men også for en bredere kreds af personer, medfører en styrkelse af friluftslivet samt de rekreative interesser.

## **6.3 Landskab og jordbund**

### **6.3.1 Jordforurening**

#### *Eksisterende forhold*

Miljøkontrollen oplyser, at miljøforholdene i området er et resultat af den tidligere og nuværende anvendelse til havne- og industrivirksomhed. Der er tale om oprindelige lavvandede områder, som blev opfyldt fra 1920-erne til 1940-erne.

For så vidt angår jordforurening på Sluseholmen og Tegllholmen må det påregnes, at jorden i vekslende grad er forurenede, idet Sydhavnen har været hjemsted for et stort antal forurenende virksomheder. Omkostningerne til at afværge forurening ved nye boliger og til at bortskaffe forurenede jord må derfor forventes at blive en væsentlig post i forbindelse med områdets byggemodning. Det er nødvendigt med en detaljeret viden om de konkrete forureningsforhold, så der kan tages hensyn til dem i projekteringsfasen.

Miljøkontrollen er bekendt med følgende forureninger i og omkring det aktuelle planområde:

På den nordlige del af Sluseholmen (matr. nr. 369 og 408 Kongens Enghave, København) er der i 2002 udført en indledende miljøundersøgelse samt supplerende undersøgelser i 2003 og 2004. Rapporterne fra konsulentfirmaerne viser, at der i området er fundet lettere til kraftig forurening med oliekomponenter, tjæreforbindelser og tungmetaller i jorden samt klorerede opløsningsmidler i poreluften.

I området mellem ovennævnte område og Sjællandsbroen er der i forbindelse med kontorbyggeri og andet anlægsarbejde fundet forurening i samme niveau og sammensætning som beskrevet ovenfor. På matr. nr. 377 KE er der desuden fundet klorerede opløsningsmidler i grundvandet. For matr. nr. 161 og 463 KE findes alene oplysninger om olietanke. Det forventes dog, at forureningssammensætning og -niveau vil være som for områderne beskrevet ovenfor.

Der er i 2004 udført en indledende miljøundersøgelse i området mellem Tegllholmegade og Støberigade. Rapporten fra konsulentfirmaet viser, at der i området er fundet lettere til kraftig forurening med oliekomponenter, tjæreforbindelser og tungmetaller i de øverste 1,5 m. Desuden er der i grundvandet fundet forurening med oliekomponenter og klorerede opløsningsmidler. Sidstnævnte forurening er ved supplerende undersø-



geler i 2005 afgrænset til matr. nr. 412 KE. Ved supplerende undersøgelser for matr. nr. 383 KE er der fundet forurening med tungmetaller og tjæreforbindelser ned til 4 m under terræn.

I en historisk redegørelse udarbejdet i 2006 er der foruden ovennævnte forureningskomponenter og -koncentrationer omtalt fund af pesticider i vandprøver udtaget på matr. nr. 438 KE.

#### *Afværgeforanstaltninger*

Miljøkontrollen anbefaler, at der udarbejdes en miljøhandlingsplan for de enkelte områder, der indeholder miljømæssige tiltag over for følgende punkter:

- Sikring for at der ved den fremtidige arealanvendelse ikke er en forureningsrisiko i forhold til grundvand, ude-/indeklima og/eller kontakt med forurenede jordlag
- Disponering af ren og forurenede overskudsjord og genanvendelse af ren og forurenede jord
- Sikring for at der ikke bygges over hot-spot forureninger, samt at det påtænkte byggeri ikke forhindrer/fordyrer en eventuel fremtidig offentlig indsats over for grundvandstruende forurening.
- Sikring for at kvalitetskrav til vandområder og krav til udledning af visse farlige stoffer til vandløb, søer eller havet overholdes.

Miljøhandlingsplanen forelægges Miljøkontrollen til godkendelse.

### **6.3.2 Jordhåndtering- og flytning**

Håndtering af jord i forbindelse med bygge- og anlægsarbejder skal udføres i henhold til Miljøkontrollens anvisninger og tilladelser i medfør af miljølovgivningen. Miljøkontrollen har udgivet vejledningen ”Arbejder du med jord fra Københavns Kommune”, 2006, der omhandler håndtering, genanvendelse og bortskaffelse af forurenede jord. Vejledningen kan hentes på Miljøkontrollens hjemmeside [www.miljoe.kk.dk](http://www.miljoe.kk.dk) eller rekvireres på tlf. 33 66 58 00.

## **6.4 Vand**

### **6.4.1 Grundvandsforhold**

Det er Københavns Kommunes mål at fastholde grundvandet under byen til drikkevandsformål og til søer og vandløb, jf. Københavns Kommunes Grundvandsplan 2005. Derfor anbefaler Miljøkontrollen generelt, at regnvandet udnyttes. For eksempel til udløb til vandløb, nedsivning, til vaskeri, toiletskyl eller rekreative formål.

Miljøkontrollen kan efter vurdering af et konkret projekt give tilladelse til nedsivning af uforurenede regnvand til uforurenede undergrund, jf. Spildevandsplan 2004.

## **6.4.2 Håndtering af vand ved byggeri**

Regler og vejledning for håndtering af vand findes i ”Håndtering af vand ved byggeri og anlæg - regler og retningslinier”, 2004.

Hvis der i forbindelse med byggeriet skal bortledes mere end 100.000 m<sup>3</sup>/år grundvand eller hvis en grundvandssænkning står på i mere end to år, skal Miljøkontrollen ansøges om bortledningstilladelse. Skal der udledes oppumpet grundvand til kloak eller recipient, skal Miljøkontrollen tillige søges om udledningstilladelse. Der skal endvidere indhentes tilladelse til udførelse af borer og udledning af forurenede vand fra byggegruben.

Skemaer og vejledning kan rekvireres hos Miljøkontrollen eller hentes på [www.miljoe.kk.dk](http://www.miljoe.kk.dk).

## **6.4.3 Vandudskiftning**

Med hensyn til Teglholmen Øst har Miljøkontrollen umiddelbart vurderet, at da kanalerne er gennemgående med mulighed for vandudskiftning i begge ender, vil vandskiftet i kanalerne være tilstrækkeligt til, at vandkvaliteten blive acceptabel i kanalerne.

For så vidt angår Sluseholmen Syd vurderer Miljøkontrollen på baggrund af det foreliggende materiale, at for at opnå en acceptabel vandkvalitet skal de øst-vestgående kanaler være gennemgående og have direkte kontakt med havneløbet, hvilket indebærer, at det vil være nødvendigt at etablere broer, hvor kanalerne udmunder mod havneløbet og hvor vejen Sluseholmen krydser kanalerne. Den tidligere planlagte konsulentundersøgelse vil kunne verificere, om rørforbindelser eventuelt vil kunne sikre et tilstrækkeligt vandskifte og dermed en acceptabel vandkvalitet.

Endelig gør Miljøkontrollen opmærksom på, at der forud for udgravningen til kanalerne skal foretages en risikovurdering herfor for at dokumentere, at udgravningen ikke vil medføre risiko for udsivning af forurenende stoffer til havnen.

## **6.5 Trafik**

### **6.5.1 Trafikafvikling/belastning**

Udbygning af området for lokalplantillægget skønnes ifølge Vej & Park at medføre en øget trafikmængde på ca. 12.000 køretøjer i døgnet, jf. afsnit 6.2.1 ovenfor.

Endvidere må etableringen af en gang- og cykelbro over havneløbet med let adgang til Amager Fælled formodet at trække en del cykeltrafik gennem området.

Området for lokalplantillægget er ikke stationsnært, da de nærmeste stationer ligger mere end 1.000 m væk. Trafikstyrelsen for baner og færger har på forespørgsel afvist at etablere en ny station for Øresundsbanen ved Frederikskaj.

Området busbetjenes af linie 4 A, der kører ad Sjællandsbroen og har forbindelse til såvel S-tog (Sjælør Station) som Metro (Bella Center Station).

## **6.5.2 Støj**

Som anført i afsnit 6.2.1 vurderes det, at grænseværdien på 65 dB vil kunne iagttages ved at udlægge støjdæmpende asfalt på vejene Tegholmen og Støberigade samt ved ensretning af trafikken til- og fra det kommende parkeringsanlæg ud mod Ved Stigbordene.

## **6.5.3 Sikkerhed og risiko for ulykker**

En forøgelse af trafikken i området vil alt andet lige formindske den trafikale sikkerhed og øge risikoen for ulykker. Gennem etablering af et grønt adgangsbelte for bløde trafikanter til Tegholmen vil risikoen begrænses væsentligt.

## **6.6 Visuel effekt**

### **6.6.1 Arkitektonisk udtryk**

Området er et tidligere industri- og havneområde, der er præget af hovedsageligt lave, lidt tilfældig industribebyggelse. Endvidere er der en del ubebyggede arealer dels som følge af den hidtidige anvendelse til oplag, dels på grund af, at en del erhvervsbygninger er nedrevet. Der findes ikke i området bygninger af særlig arkitektonisk kvalitet.

#### *Vurdering*

Lokalplantillægget skal udgøre det planmæssige grundlag for, at Tegholmen Øst og Sluseholmen Syd kan udbygges til et moderne, integreret byområde med bebyggelse af høj arkitektonisk kvalitet og med bygningshøjder fra 3 etager og op til 9 etager.

Udgangspunktet for planforslagene er den i 2002 udarbejdede helhedsplan for den del af Sydhavnsområdet, der ligger langs vestsiden af havneløbet. Med forbillede i Christianshavn og Amsterdam er det målet at etablere kanalbyer på Enghave Brygge, Tegholmen og Sluseholmen. Den nye bebyggelse forudsættes overvejende udformet som karreer omgivet af kanaler. I hovedstrukturen indgår endvidere en vejforbindelse, der via broer fra Havneholmen i nord til Sluseholmen i syd sammenbinder de nye områder. Desuden indgår stibroer over havnen ved Fisketorvet (er opført) og ved Tegholmen i forlængelse af den grønne kile.

Udviklingen er påbegyndt såvel på Sluseholmen som ved Fisketorvet, og en færdiggørelse af udviklingen vil bevirke en markant arkitektonisk opgradering af det samlede område.

### **6.6.2 Lys og/eller refleksioner**

Opførelsen af et nyt kvarter, som lokalplantillægget muliggør, vil medføre, at der i de mørke timer vil kunne opleves en mere intens lyspåvirkning over mod Amager Fælled og kolonihaverne her end tilfældet er i dag, hvor der er tale om et nedslidt industri- og havnekvarter. Lyspåvirkningen vil dog opfattes som en naturlig følge af den udbygning, som finder sted og som vil finde sted på begge sider af havneløbet. Der er i lokalplantillægget stillet krav om, der ikke må anvendes reflekterende metal i det kommende byggeri.

## **6.7 Sikkerhed**

### **6.7.1 Brand, eksplosion, giftpåvirkning**

Udbygningen vurderes ikke at medføre risici i så henseende.

## **6.8 Kulturarv**

### **6.8.1 Fredede eller bevaringsværdige bygninger**

#### *Eksisterende forhold*

Der findes ikke fredede eller bevaringsværdige bygninger i området for tillægget.

#### *Vurdering*

Københavns Bymuseum og Kulturmiljørådet vurderer, at allerede skete ændringer og nedrivninger i området har forringet områdets historiske identitet som industri- og havneområde i en sådan grad, at nærværende forslag ikke vil have en yderligere negativ påvirkning.

### **6.8.2 Jordfaste fortidsminder, arkæologisk arv**

#### *Eksisterende forhold*

Københavns Bymuseum har udført en arkivalsk kontrol, som ikke har afsløret kendte arkæologiske forekomster inden for området for lokalplantillægget.

#### *Vurdering*

Bymuseet kan ikke udelukke, at der ved kommende bygge- og anlægsarbejder dukker væsentlige arkæologiske forekomster op. Såfremt dette sker, skal Københavns Bymuseums arkæologiske afdeling kontaktes omgående.

#### *Afværgeforanstaltninger*

I lokalplantillægget optages en henvisning til § 27, stk. 2, i museumsloven, der pålægger en bygherre straks at standse arbejdet og henvende sig til Københavns Bymuseum, hvis der findes fortidsminder under et gravearbejde.

## **7. Overvågning**

På baggrund af de i miljørapporten påpegede problemer iværksættes følgende opfølgende foranstaltninger:

Vandkvaliteten i kanalerne vil løbende blive underlagt Miljøkontrollens tilsyn med badevandskvaliteten i Københavns Havn.

Den forurenede jord vil blive underlagt de sædvanlige foranstaltninger, som sker i medfør af miljølovgivningen.

Trafikudviklingen vil blive fulgt løbende gennem de iværksatte generelle trafiktællinger.

## **8. Ikke teknisk resumé**

Den byudvikling, der skal ske, vil have en positiv miljøeffekt, idet en række miljøbelastende virksomheder i lokalplanområdet forsvinder og hermed også de mulige miljømæssige gener, der kan være forbundet hermed som lugt, støv, støj, tung transport og risiko mm.

Dertil kommer, at der må regnes med, at der skal fjernes en ikke ubetydelig del forurennet jord, hvilket vil være positivt, da der i dag er tale om et område med væsentlig jordforurening.

Området er ikke stationsnært, da det ligger mere end 1.000 m fra nærmeste S-togsstation (Sydhavns Station). Det betyder, at den kollektive trafikbetjening ikke er optimal. Området betjenes af linie 4 A, der med hyppige afgangene kører ad Sjællandsbroen. Linien har forbindelse til såvel S-tog som Metro.

Udbygningen vil medføre øget trafik i området med deraf følgende mere støj, hvilket vil blive søgt imødegået med blandt andet anvendelse af støjdæmpende asfalt på Teglsolmen og Støberigade.

Endelig vil der gennem etablering af en gang- og cykelbro fra området over havneløbet til Amager Fælled vil der for de kommende beboere i området være skabt en let og bilfri adgang til dette rekreative område.

## **Bilag:**

Checkliste til miljøvurdering af forslag til tillæg 3 til lokalplan nr. 310 "Teglsolmen" med tilhørende kommuneplantillæg