

# Startredegørelse

## "Teglværkshavnen" - tillæg 4

### Bilag I



Bilag I til indstilling om redegørelse for igangsætning af forslag til tillæg 4 til lokalplan nr. 310 "Teglværkshavnen" med kommuneplantillæg.



Luftfoto af Sydhavnen set mod nordøst. Det aktuelle lokalplanområde er vist med hvid streg.

### Baggrund

Byudviklingsområderne langs Sjællandssiden af Sydhavnen udgør tilsammen godt 100 ha og forventes at kunne rumme ca. 10.000 attraktive boliger og et større antal arbejdspladser. Dele af området er udbygget eller under udbygning, mens andre planlægges udbygget i takt med, at de miljømæssige problemstillinger løses. Vitalt for området er, at udbygningen sker under hensyn til, at der på sigt skabes en bedre fysisk og bymæssig sammenhæng med det øvrige Vesterbro og Kongens Enghave og med de nye byområder i Sydhavnen indbyrdes. Det aktuelle område er placeret med Centrumforbindelsen og banearealet umiddelbart nord for. Området skal som følge heraf planlægges, så der i fremtiden kan etableres forbindelser til og gennem dette store udviklingsområde, således at Vesterbro med tiden kan få en bymæssig sammenhæng med havnefronten til glæde for hele bydelen.

Tillæg nr. 4 til "Teglværkshavnen" foreslås at omfatte det ca. 28 ha store område begrænset af Vasbygade, Belvederekanalen, Teglholmskanalen, Teglholmegade, Støberigade, den grønne kile, østskel af Teglholms Have og Teglholmegade.

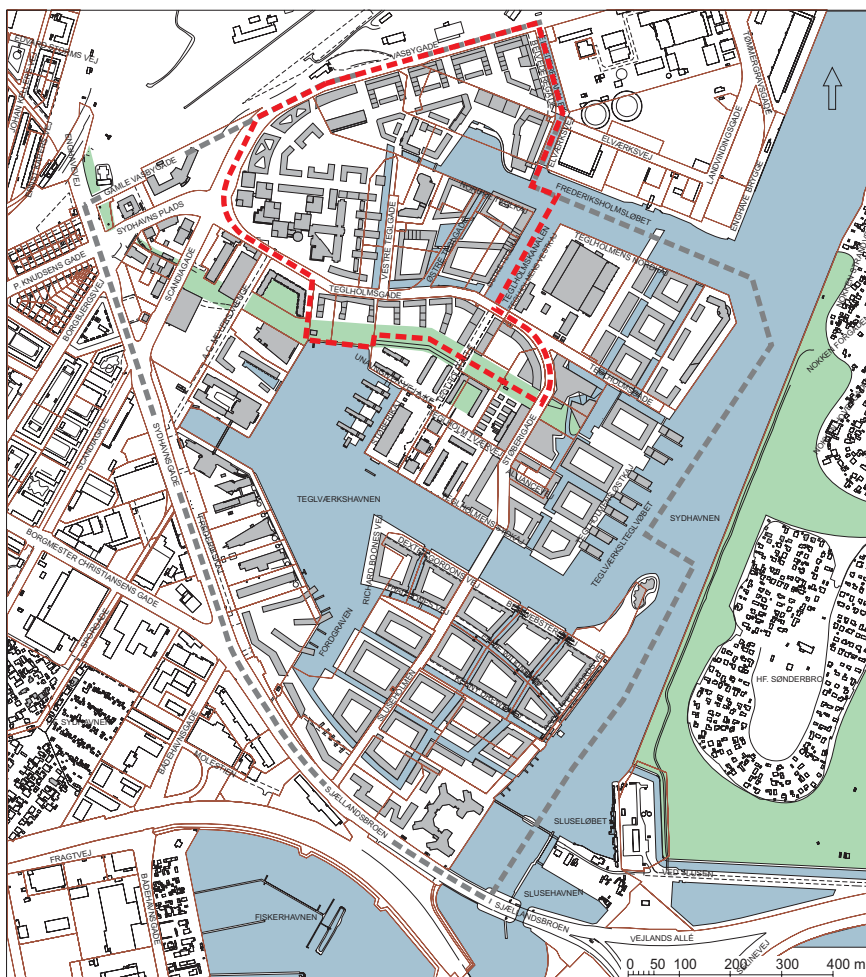
Forsiden viser forslaget til bebyggelsen på "LMG-grunden" med den centrale plads i billedets højre side.



Nordea Ejendomme, der ejer den tidligere Lemvig-Müller & Munch ejendom ved Vasbygade, samt en grundejergruppe omkring Østre og Vestre Teglgade, der blandt andre består af Kay Wilhelmsen og TK Development, har anmodet kommunen om udarbejdelse af en lokalplan med kommuneplantillæg. Hensigten er at muliggøre, at det tidligere havne- og industriområde kan omdannes til et moderne blandet erhvervs- og boligområde.

Derudover ønsker NCC Construction Danmark A/S, at deres ejendomme beliggende mellem Tegholmegade og den grønne kile, inddrages i lokalplantillægget med henblik på, at området ses i sammenhæng med planerne for naboområderne, herunder tillæg nr. 3, der har været i offentlighøring fra den 5. marts til den 7. maj 2007. Endelig ønsker KTAS Pensionskasse og de øvrige ejere af bl.a. TDC's anlæg, at deres ejendomme bliver inddraget i tillæg nr. 4.

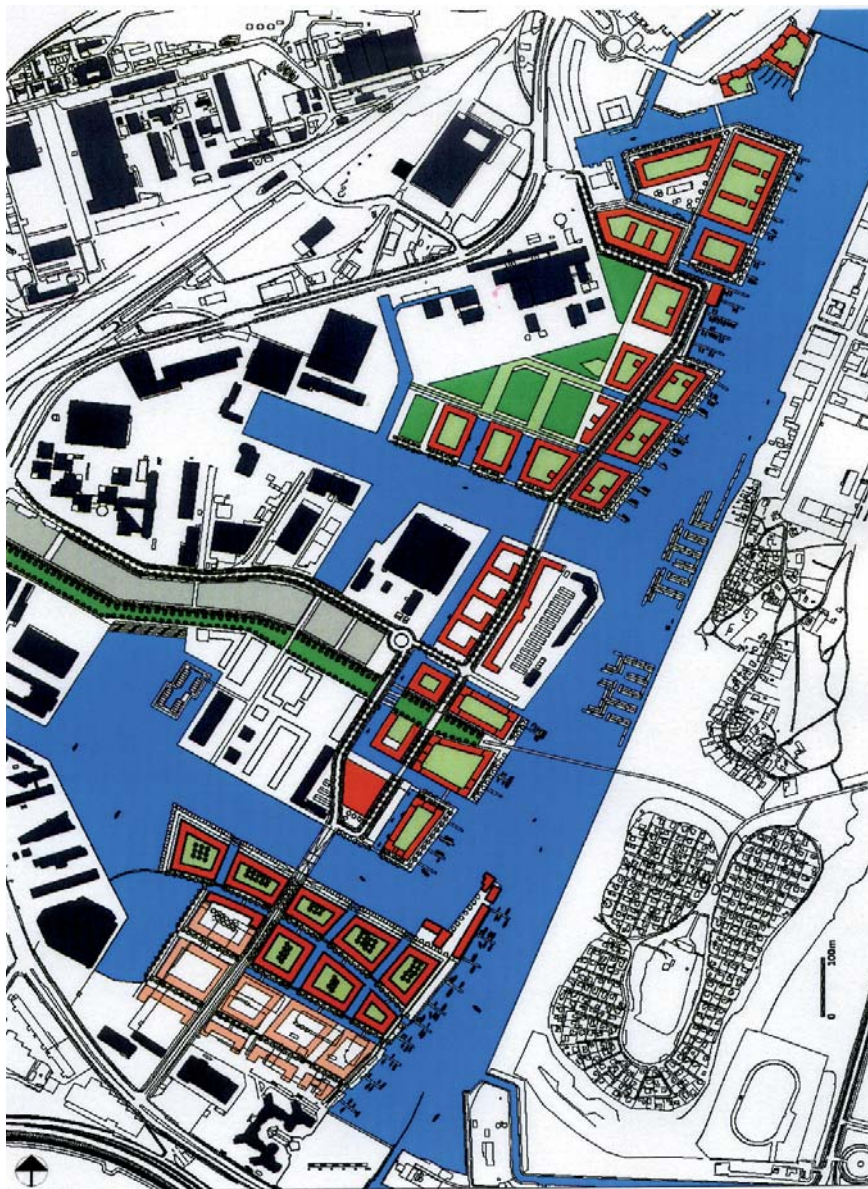
Det er væsentligt, at tillæg nr. 4 tager højde for ny viden om miljøproblematikken i forhold til eksisterende virksomheder. Der planlægges således erhverv på arealerne nærmest MAN Diesel. Ved planlægningen skal der være særlig fokus på miljømæssig bæredygtighed og skabelsen af attraktive byrum langs havnen.



Illustration, der viser forslag til den samlede plan for Tegholm Øst, Sluseholmen og Fordgrunden samt for det nye område afgrænset med rød stiplede linie. Grå stipling angiver lokalplan nr. 310's område.

## Helhedsplanen

Forslag til lokalplantillæg nr. 4 skal ses i sammenhæng med den i gangværende udvikling af hele Sydhavnsområdet som opfølgning på den helhedsplan, som Borgerrepræsentationen vedtog i 2002, og som omfatter naboområderne mod øst fra Sluseholmen til Fisketorvet. Denne plan blev udarbejdet i et samarbejde mellem kommunen og den hollandske tegnestue Soeters Van Eldonk Ponec Architecten, og bebyggelsen er overvejende udformet som karreer omgivet af kanaler. En vejforbindelse sammenbinder via broer over Teglværksløbet og Frederiksholmsløbet de nye områder.



*Illustration af den helhedsplan, som kommunen udarbejdede i 2002 sammen med Københavns Havn og den hollandske tegnestue Soeters Van Eldonk Ponec Architecten. Planen omfatter bl.a. området umiddelbart øst for det aktuelle område.*





Luftfoto af lokalplanområdet set mod sydøst. Forrest ses jernbanens terræn med bl.a. en busterminal og LMG grunden, som er delvist ryddet. JW Luftfoto november 2007.

### Lokalplanområdet

Det foreslåede lokalplanområde omfatter i alt ca. 28 ha. og består af den tidligere Lemvig-Müller & Munch ejendom på ca. 7 ha, et område omkring Østre Teglgade på ca. 5 ha samt de af Teglholm Park A/S ejede arealer nord for Teglhølmegade, der udgør ca. 11 ha. og rummer TDC's bebyggelse. Derudover udgør de af NCC samt KTAS Pensionskasse ejede arealer syd for Teglhølmegade ca. 5 ha.

Området rummer ingen fredede bygninger eller bygninger med høj bevaringsværdi og store områder er i dag ryddede og klar til en udbygning. Andre steder står der intakte bygninger, der i flere tilfælde er noget misligholdte og forudsættes nedrevet, mens andre er moderne bygninger, der forudsættes bibeholdt som led i den samlede plan.

Med den foreslåede afgrænsning sikres, at et større område fra Centrumforbindelsen til Havneløbet vil indgå i en sammenhæng med en høj grad af bymæssighed.

Samtidig med lokalplanforslaget udarbejdes et kommuneplantillæg, der skal muliggøre en forhøjelse af områdets bebyggelsesprocent, øgede bygningshøjder og ændret fordeling mellem boliger og erhverv, mv.

### Forslag til bebyggelsesplaner for 4 delområder

#### "Frederiks Brygge" (LMG-grunden)



Planen viser afgrænsning af LMG-grunden.

Billedet viser forslaget til bebyggelsen på "LMG-grunden" med den centrale plads i billedets højre side.

Nordea Ejendomme, der er projektudvikler og grundejer, ønsker at udvikle det ca. 8 ha. store område til et blandet bolig- og erhvervsområde med vægt på lejeboliger. I alt ønskes der opført ca. 117.000 m<sup>2</sup> svarende til bebyggelsesprocent 150. Heraf ønskes mellem 4.000 og 20.000 m<sup>2</sup> anvendt til erhverv og resten til boliger med vægt på lejeboliger.

Bebyggelsesplanen er resultatet af en indbudt konkurrence, der blev vundet af arkitektfirmaet Design Group. Planen er efterfølgende videreudviklet i et samarbejde mellem Design Group, Nordea Ejendomme, Jan Gehl arkitekter samt arkitekt Tom Nielsen, og Københavns Kommune igennem en række workshops. Bebyggelsesplanen tager udgangspunkt i, at der for enden af Frederiksholmsløbet i sammenhæng med et udvidet havnebassin placeres en ny central sydvendt plads med kultur som det bærende tema. Kulturpladsen er tænkt som bydelens



En 2.500 m<sup>2</sup> stor del af pladehallen bevarer og foreslås anvendt til:

- Markedshal
- Udstilling
- Loppemarked
- Koncerter
- Festivaler
- Teater
- Café
- Restaurant



## Startredegørelse "Teglværkshavnen" - tillæg 4



Bydelen er opbygget af karreer, som overvejende åbner sig mod syd og lader solen komme ind. Området omkring havnen fungerer som rekreativt areal for hele bebyggelsen.

hjerter og centralt på pladsen indrettes en del af den eksisterende "pladehal" til en "kultur og markedshal". Udover "pladehallen" foreslås også en mindre halbygning "specialstålhallen" bevaret og indrettet til andet formål såsom sportshal eller andre udadvendte funktioner.

Omkring pladsen placeres publikumsorienterede funktioner i stueetagen, og bygherren ønsker mulighed for at etablere en dagligvarebutik ved siden af pladehallen.

Det er tanken, at pladsen og hallen efter behov skal kunne rumme forskellige events som koncerter, loppemarked og samt andre kulturarrangementer, som kan tiltrække borgere fra hele København.

Bebyggelsen udformes primært i karrémiljøer, der åbner sig mod syd samt med mere lukkede karrédannelser, der forholder sig til kulturpladsen.

Langs Vasbygade udformes boligbebyggelse i 8 etager med et gennemgående atrium, der skal fungere som støjafsærmning mod Vasbygade, men atriet er også tænkt at indeholde et attraktivt miljø for boligerne, der udnyttes til opgang, beplantning og ophold. Fra Vasbygade vil atriumhusene fremstå som en samlet markant og gennemgående bebyggelse, der med sin lette glASFACADE også vil fremstå åben og levende om aftenen med belysning.

Der ønskes byggeri i 12 og 13 etager som punkthuse på to markante steder ved Vasbygade og ved Belvederekanalen.

### " Teglholmskanalen"



Planen viser afgrænsning af grunden ved Vestre Teglvej.

Illustrationsplan af projektet.



Området mellem Vestre - og Østre Teglvej fremstår i dag delvist ryddet.

Bebyggelsesplanen for området ved Vestre Teglvej er udviklet af en grundejergruppe bestående af Kay Wilhelmsen, TK - Development og John Larsen med Arkitema som arkitekt.

Det ca. 4 ha. store område ønskes ligeledes udnyttet til blandet bolig- og erhvervsbebyggelse med vægt på ejerboliger. I alt ønskes der opført ca. 62.000 etagemeter svarende til en bebyggelsesprocent på 150. Boligandelen udgør mellem 40 og 50 pct.

Bebyggelsesplanen er resultatet af et samarbejde mellem grundejerne og Københavns Kommune. Planen tager med reference til Teglholmen Øst og Sluseholmen udgangspunkt i en karré- og kanalstruktur. Af hensyn til miljøforholdene udformes planen således, at der mod øst langs Teglholmskanalen placeres erhverv og parkeringshuse mod MAN Diesel, og at der omkring en indre pladsdannelse og kanalerne i øvrigt placeres boliger i op til 8 etager. Langs vandet anlægges i stort omfang træbrygger, der giver mulighed for etablering af marina og anløbspladser for både.



Modelfoto af projekt "Teglholmskanalen"



### "NCC-området"



Planen viser afgrænsning af grunden mellem Teglholmsholmsgades sydside og den grønne kile.

Arkitema har ligeledes udarbejdet planforslag til NCC's og KTAS Pensionskasses ejendomme mellem Teglholmsholmsgades sydside og den grønne kile herunder den tidligere "Boholmgrund".

Dette område udgør ca. 4,5 ha og ønskes ligeledes udnyttet til blandet bolig- og erhvervsbebyggelse med vægt på ejerboliger. I alt ønskes der opført ca. 66.000 etagemeter boliger/ erhverv svarende til en bebyggelsesprocent på 150. Bebyggelsesplanen tager udgangspunkt i forholdet til Teglholmsholmsgade, hvor bebyggelsen foreslås opført i op til 8 etager således, at der dannes en markant bygningsfront. Bebyggelsen medvirker herved til, at gaden fremstår som en bygade. Ved krydset Teglholmsholmsgade/ Støberigade accentueres dette, idet randbebyggelsen følger gadens krumning; herved opstår der et markant byarkitektonisk motiv. Anderledes forholder bebyggelsen sig mod syd til den grønne kile, idet den her åbner sig med altaner og terrasser og med bygninger, der trapper af ned mod kilen. Rummene, der opstår mellem bygningerne vinkelret på den grønne kile, udnyttes til mere intime friarealer så som mindre haveanlæg, legeområder, staudebede og vandbassiner. Det er tanken, at denne udformning vil danne den naturlige afgrænsning mellem den offentlige grønne kile med gang- og cykelstiforbindelser og fælles grønning til de mere private friarealer i tæt tilknytning til kontorer og boliger.

Planen fastholder den østligste del af området (herunder hovedparten af den tidligere "Boholmgrund") nærmest MAN Dielsel til erhverv.



Modelfoto af projektet "NCC-området".

**TDC - området  
"Tegholm park "**



Planen viser afgrænsning af grunden ved Vasbygade.

PLH Arkitekter har udarbejdet planforslag til KTAS' Pensionskasses ejendomme langs Vasbygade/Tegholmsgade.

Området udgør ca. 8 ha. Store dele af området er allerede udbygget med TDCs nuværende domicil, TDC ønsker at samle sine aktiviteter på dette sted og som 1. etape af en udvidelse er der givet en byggetilladelse til en ca. 9.000 m<sup>2</sup> stor bygning placeret parallelt med Tegholmsgade. Det bagvedliggende område ønskes udnyttet til erhvervsformål, mens området der ligger i direkte forlængelse af LMG- grunden ønskes anvendt til boligformål. I alt ønskes opført ca. 18.000 m<sup>2</sup> til boliger og ca. 24.700 m<sup>2</sup> til erhverv svarende til en bebyggelsesprocent på 150.

Bebyggelsesplanen er bygget op omkring en grønning og en ny kanal, der placeres parallelt med Vestre Teglgade. Derudover placeres en ny boliggade som en bue gennem området. Grønningen er kantet af boligbebyggelser og åbner sig mod Tegholmsskanalen, hvor mødet mellem det grønne og det blå forslås bearbejdet med træbrygger, der skal sikre mulighed for kontakt til vandet.



Byrumsplan med erhverv, boliger og grønning.

Frederiksholmsløbet set fra Nordre Teglkaj. I forgrunden til venstre ses LMG's eksisterende kontorhus og til højre i billedet "pladehallen".







Lokalplanområdet set mod nordvest.  
JW Luftfoto november 2007.

### Kvarteret

Lokalplanområdet ligger imellem Teglværkshavnen, banearealet og Enghave Brygge, og det har Centrumforbindelsen som grænse mod nord. Frederiksholmsløbet udgør som en bred kanal en væsentlig herlighedsværdi og et naturligt rekreativt omdrejningspunkt for områdets fremtidige anvendelse sammen med den grønne kile og Teglværkshavnens indre bassin langs områdets sydside. I naboområdet på Tegllholmen Syd er omdannelsen i fuld gang med moderne kontordomiciler, der i en vekselvirkning med ny boligbebyggelse bidrage til den nye byudvikling omkring Sydhavnen.

Vasbygade, der afgrænser området mod nord, udgør Centrumforbindelsen, der med 55.000 biler i døgnet er en fysisk barriere i forhold til det nordfor liggende baneareal. På en del af DSB's store baneareal ved Vasbygade er planlagt et nyt klagøringscenter til Metro Cityringen. Forvaltningen forbereder udarbejdelsen af en lokalplan, for baneterrænet mellem Dybbølsbro, og de permanente sporanlæg langs Ingerslevsgade og Enghavevej.



Mod øst afgrænses området af Belvederekanalen, der fungerer som kølvandskanal for områdets mest markante landmark: H.C. Ørstedværket. Dette område - Enghave Brygge - er derudover præget af ældre industri- og havnebygninger og forsyningsanlæg til værket. Også for dette område er frvaltningen ved at forberede adarbejdelsen af en lokalplan.

### Eksisterende planforhold

#### *Lokalplaner*

Området omkring Teglværkshavnen herunder det aktuelle lokalplanområde er omfattet af lokalplan nr. 310 "Teglværkshavnen", der blev vedtaget af Borgerrepræsentationen den 16. juni 1999. Lokalplan nr. 310 fastlægger det planmæssige grundlag for omdannelsen af det tidligere industri- og havneområde omkring Teglværkshavnen. Anvendelsesmæssigt er det intentionen med lokalplanen at skabe en zoning fra industriområdet omkring H.C. Ørstedværket og de stærkt trafikerede veje over områder med blandet erhverv til de integrerede bolig- og serviceerhvervsområder på Tegllholmens sydlige del og Sluseholmens nordlige del. Lokalplan nr. 310 fastlægger sammenhængende infrastrukturelle fællesanlæg som veje, en broforbindelse mellem Tegllholmen og Sluseholmen samt rekreative elementer i form af en grøn kile og havnepromenader bl.a. for at sikre en hensigtsmæssig trafikafvikling og forøge de herlighedsværdier, der knytter sig til beliggenheden i et havneområde og for at sikre sammenhæng til de eksisterende boligområder i Kongens Enghave.

#### *Trafikforhold*

For så vidt angår områdets overordnede trafikbetjening grænser området op til Centrumforbindelsen, som er den centrale forbindelse fra motorvejsnettet til det centrale København. I dag kører der på de mest befærdede delstrækninger godt 55.000 biler pr. hverdagsdøgn. I forbindelse med udarbejdelsen af lokalplan nr. 310 og helhedsplanen for Sydhavnen blev der foretaget en vurdering af de trafikale konsekvenser af byudviklingen i forhold til trafikniveauet i 2000. Samlet set vurderedes det, at en udbygning ville medføre 22-23.000 ekstra biler pr. hverdagsdøgn i forhold til 2000. Centrumforbindelsen er i forvejen belastet tæt på kapacitetsgrænsen, og som nævnt i Trafik- & Miljøplan 2004 kan en omlagt centrumforbindelse fra Amalermotorvejen til Kalvebod Brygge via en havnetunnel overvejes på længere sigt. Helhedsplanområdet trafikforsynes via krydsene Sluseholmen/Sjællandsbroen, Tegllholmsgade/Vasbygade og Kortløb/Vasbygade. Desuden etableres der et nyt signalreguleret kryds ved Vasbygade ud for LMG-grunden med forbindelse til Tegllholmsgade mod syd og Enghave Brygge mod øst.

Krydset Tegllholmsgade/Vasbygade er i dag kraftigt belastet. Hovedparten af trafikken til den allerede gennemførte byudvikling kører til og fra området her. Den planlagte bro over Teglværksløbet vil give en mere smidig trafikafvikling internt i området og vil kunne mindske problemerne i Tegllholmsgade-krydset, idet en stor del af trafikken må forventes at køre ad Sluseholmen i stedet. Krydset Sluseholmen/Sjællandsbroen er ligeledes belastet i dag, men det vil blive udvidet til at kunne afvikle den forventede mertrafik. Også det nye kryds ved Vasbygade vil medvirke til en bedre fordeling.

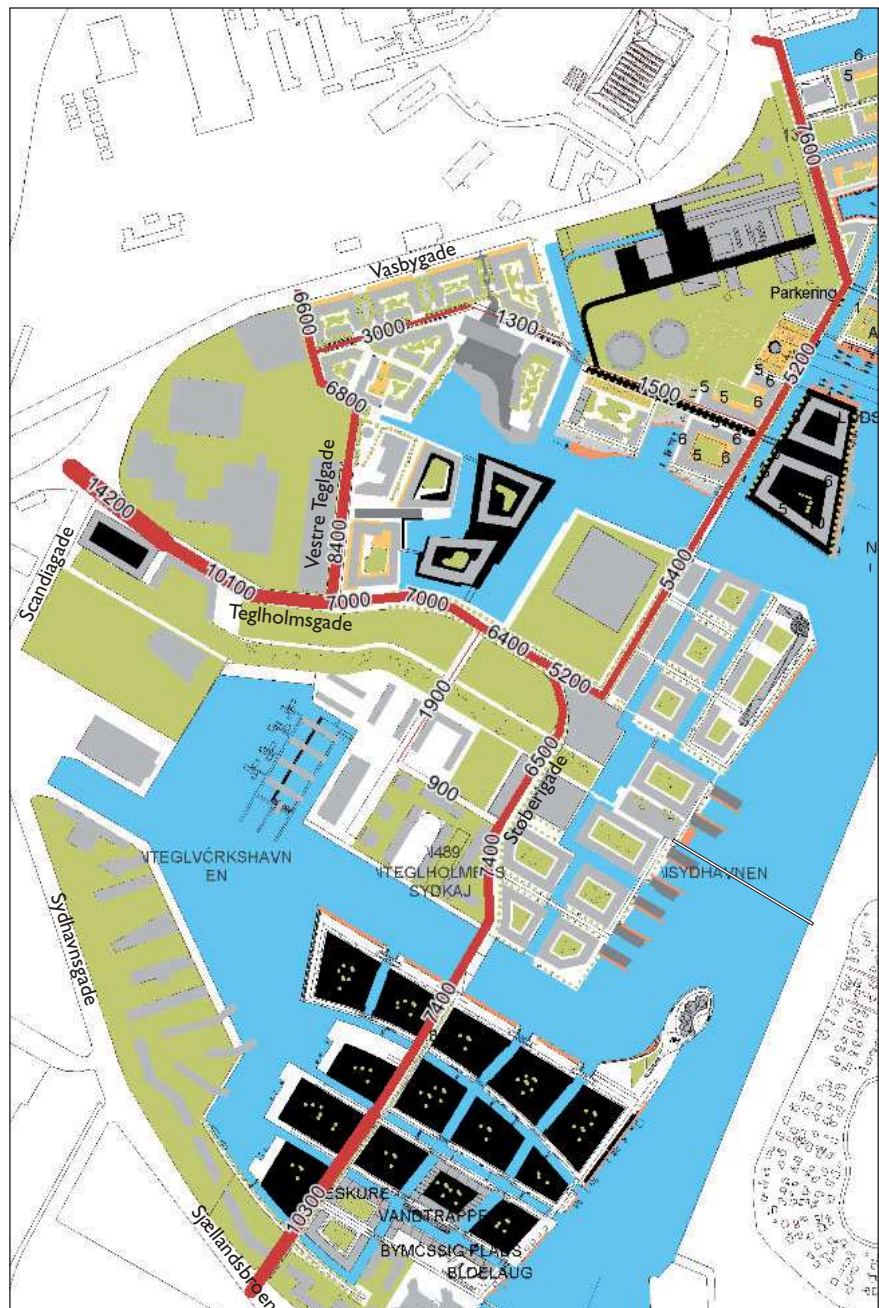


Krydset ved Kortløb vurderes at kunne afvikle mertrafikken.

Forvaltningen vurderer, at den ændrede anvendelse af området ikke giver anledning til så stor en ændring i trafikmængden, at der er grund til at ændre i tidligere prognoser for fremtidig trafik i området.

### Større broanlæg

For så vidt angår vejbroen mellem Tegllholmen og Sluseholmen over Teglværksløbet, tiltrådte Borgerrepræsentationen i 2005 en aftale mellem Kommunen og en kreds af grundejere om broens etablering. Broen kan forventes færdiggjort inden 2011.



Vurderet døgnetrafik på det interne vejnet ved fuld udvikling af Sluseholmen, Tegllholmen og Enghave Brygge.

I alt vurderes byggeriet i området at ville generere ca. 38.500 bilture pr. dag (sum af begge retninger).

Vurderingen af fordelingen på vejnettet giver anledning til døgnetrafik på strækninger som vist på illustrationen.

I overensstemmelse med helhedsplanen planlægges der ligeledes en vejbro over Frederiksholmsløbet i forlængelse af Landvindingsgade. Broen er fastsat i tillæg nr. 3 til lokalplan nr. 310 og kan udformes som en oplukkelig stålbro med fri gennemsejlingsbredde på 15 m og 3 m frihøjde i gennemsejlingsfaget i lukket tilstand.

I overensstemmelse med lokalplan nr. 310 planlægges derudover en stibro over Sydhavnen fra Teglhølmens Østkaj til Amager. Denne bro bliver ca. 215 m lang og kan udføres i stål med samme bredde som Bryggebroen, dvs. med 3,1 m cykelsti og 2,4 m gangsti og med et oplukkeligt fag. Broen er p.t. ikke finansieret. Tidsplanen for etableringen af denne bro er derfor usikker.

### *Hastighed*

I forbindelse med den gældende planlægning af Sydhavnen er Teglhølmegade/Støberigade udlagt til bydelsgade og har som sådan normalt en hastighedsgrænse på 50 km/t - hvilket er afspejlet i de vejudlæg og tværprofiler der er fastlagt i lokalplanen. Det er forvaltningens vurdering, at det vil være hensigtsmæssigt at reducere hastigheden på Teglhølmegade/Støberigade mellem Vestre Teglgade og den kommende bro til Sluseholmen. Her er trafikbelastningerne mindst samtidigt med, at vejen har et kurvet forløb, der naturligt virker hastighedsdæmpende. Desuden overvejes det at ændre tværprofilet således, at køresporene reduceres. Den lavere hastighed (på strækninger mellem Vestre Teglgade og broen (40 km/t) vil tilgodesønskes om at reducere trafikstøjen og tage hensyn til den kommende skole ved Støberigade.

### **Intentioner i lokalplanforslaget**

Forvaltningen forslår lokalplanforslaget udarbejdet med udgangspunkt i de fremsendte forslag til bebyggelsesplaner. Bebyggelsesplanerne skal, før de kan danne grundlag for udarbejdelsen af lokalplanforslaget, bearbejdes yderligere i forhold til den arkitektoniske kvalitet i det enkelte byggeri og det enkelte byrum samt udformning og indretning af ubebyggede arealer samt veje mv.

Hovedformålet med lokalplanen er at muliggøre et moderne blandet bolig- og erhvervsområde med servicefunktioner og fokus på byrummene og mulighederne i og omkring vandfladerne i overensstemmelse med kommunens politik 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. Følgende retningslinjer foreslås i øvrigt for lokalplanen:

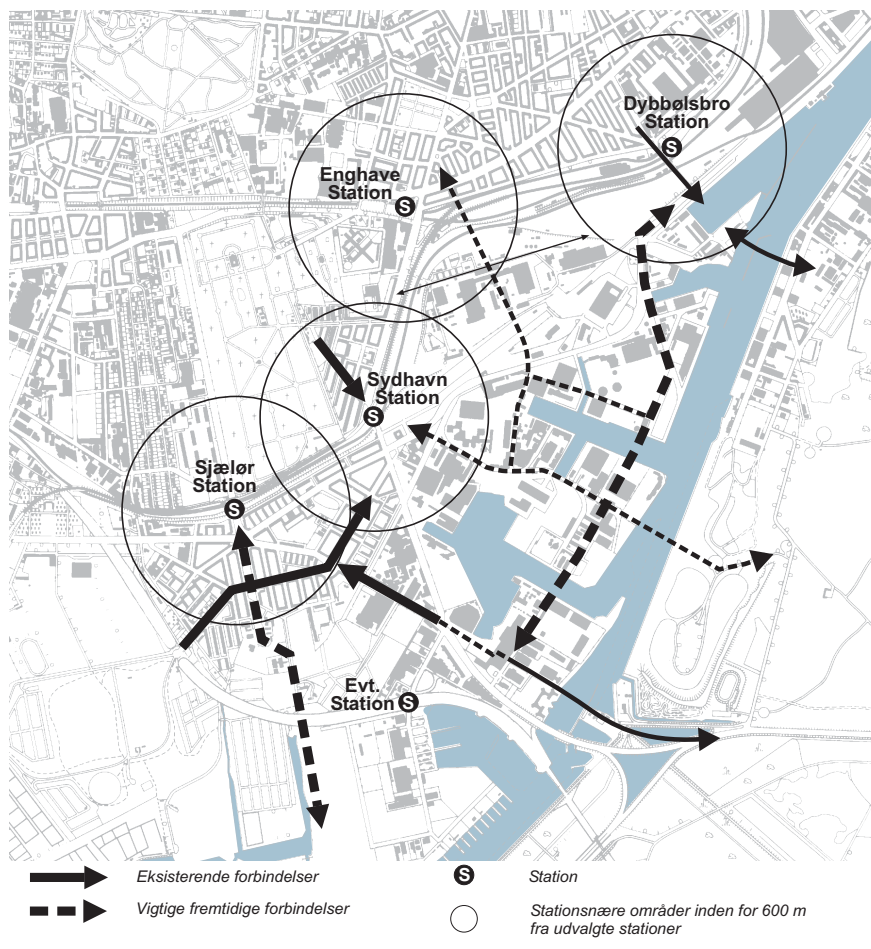
Der foreslås 4 underområder. For hvert underområde under ét fastlægges bebyggelsesprocenten til 150 og friarealprocenten til 40 for boliger og 10 for erhverv. Boligandelen fastsættes til mindst 40- 50 % af det samlede etageareal for C2 områderne.

Udadvendte funktioner i stueetagen mod de primære pladser samt mod særlige dele af havnepromenaden skal sikre en jævn fordeling af erhverv i området og understøtte et mangfoldigt byliv. Konkret foreslås det, at der skal fastlægges publikumsorienterede serviceerhverv i stueetagen ved "kulturpladsen" samt mod Vestre Teglgade og ved den centrale pladسدannelse i "Teglhølmuskanalbebyggelsen" og endelig og ved "hjørnet" Støberigade/Teglhølmegade.



## Startredegørelse "Teglværkshavnen" - tillæg 4

Diagrammet viser vigtige eksisterende og fremtidige forbindelser mellem Vesterbro, Kongens Enghave, Sluseholmen, Tegllolmen og Vestamager samt stationsnære områder.

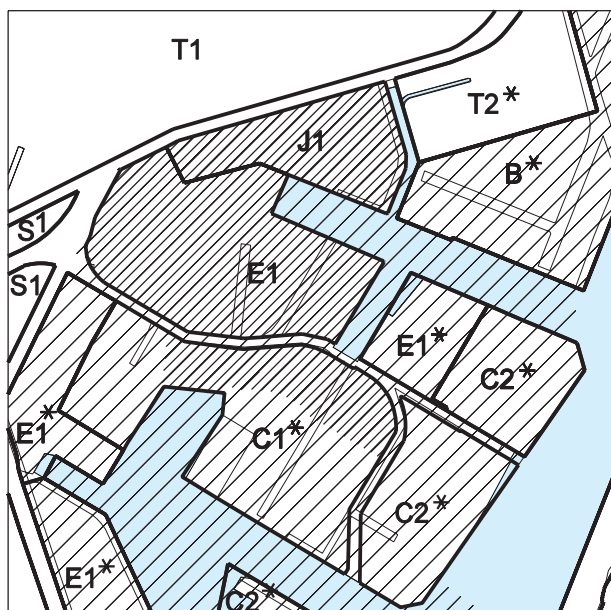


Bygningerne rundt om Man Diesel's eksisterende prøvehal foreslås ud fra miljømæssige hensyn anvendt til erhverv.

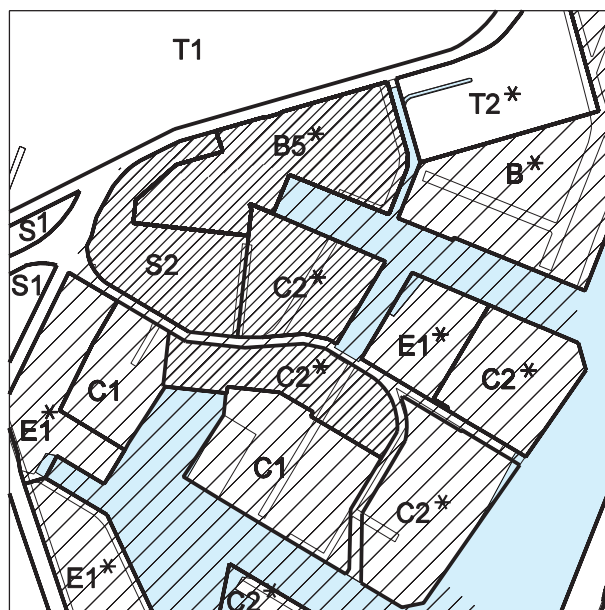
Der fastlægges en bebyggelsesplan ved en bearbejdning af grundejernes forslag til byggefelter og kanaler og med detaljerede bestemmelser for byrum, bygningshøjder og proportioner. Byrum af forskellig størrelse, beliggenhed og udformning skal sikre, at beboere og brugere tilbydes attraktive muligheder for mødesteder, ophold og aktiviteter. Beplantning langs gader og på pladser skal understøtte et grønt præg og være medvirkende til at skabe et bedre opholdsklima.

Tegllolmsgade, Støberigade og ny gennemgående forbindelse mellem Vasbygade og Tegllolmsgade via Vestre Teglgade udgør den overordnede trafikbetjening. Gennem den interne vejnetopbygning skal det sikres, at nogle gader bliver anvendelige til leg og ophold. Begrænsning af terrænparkering skal yderligere medvirke til at skabe attraktive miljøer.

De fælles rekreative anlæg såsom promenader, kanaler, broer og nye vandrum fastlægges som særlige fællesanlæg. Mindst 80 % af parkeringen skal etableres i konstruktion svarende til bestemmelserne i den gældende lokalplan for Sluseholmen Nord. Der skal sikres en varieret og høj arkitektonisk kvalitet i det samlede område såvel i de enkelte bygninger som i det enkelte byrum.



Eksisterende kommuneplanrammer



Forslag til nye kommuneplanrammer

En realisering af de foreliggende forslag til bebyggelsesplaner for Teglholmen Vest og Frederiks Brygge forudsætter udarbejdelse af et tillæg til Kommuneplan 2005, som fastlægger bestemmelser om fordeling af boliger og erhverv om bebyggelsens omfang og om detailhandel.

Lemvigh-Müller & Munch-grunden i det nuværende E1\*-område "Frederikskaj" foreslås ændret til et B5\*-område til boliger og serviceerhverv.

Den nuværende TDC-grund i E1-området foreslås ændret til S2 område, for så vidt angår erhvervsdelen, og til B5\*-område for boligdelen.

"Teglværkshavnen" som i dag er E1 -område – foreslås ændret til C2\*-område. Grundene syd for Teglværksgade (NCC og KTAS) foreslås ændret fra et C1-område til C2\*-område.

Dele af lokalplanområdet er i Kommuneplan 2005 fastlagt til byomdannelsesområde. Med baggrund i planlovens bestemmelser vedr. byomdannelsesområder vil der i lokalplanen blive stillet krav om oprettelse af en grundejerforening i de aktuelle områder til at forestå etablering, drift og vedligeholdelse af fællesarealer og fællesanlæg.

## Miljøforhold herunder trafikstøj

### Jordforurening

Miljøforholdene i området er et resultat af forhistorien: de tidligere og nuværende anvendelser til havne- og industrivirksomhed.

Der er tale om oprindeligt lawandede områder, som blev opfyldt fra 1920-erne til 1940-erne.

Jorden må påregnes i vekslende grad at være forurennet, idet Sydhavnen, idet Sydhavnen har været hjemsted for et stort antal forurenende virksomheder. Omkostningerne til at afværge forurening ved nye boliger og til at bortskaffe forurennet 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.

### **Trafikstøj**

Borgerrepræsentationen vedtog i december 2005 et sæt retningslinier for vejtrafikstøj. Det betyder, at der i den konkrete sag stilles krav om:

- at nye boliger og daginstitutioner som hovedregel ikke må etableres, hvor trafikstøjniveauet overstiger 65 dB(A)
- at boliger og daginstitutioner m.v. skal have mindst én facade, hvor trafikstøjbelastningen er under 55 dB(A) – en stille facade
- at trafikstøjniveauet på de primære udendørs opholdsarealer ikke må overstige 55 dB(A)

Center for Miljø vurderer, at med det foreliggende forslag til bebyggelsesplaner for områderne omfattet af tillæg 4, vil de gældende grænseværdier kunne overholdes. Dette forudsætter, at det nævnte atrium etableres på bebyggelsen ud mod Vasbygade.

Miljøstyrelsen har imidlertid i efteråret 2007 udsendt en ny vejledning "Støj fra vej", nr. 4/2007. Vejledningen lægger op til et uændret beskyttelsesniveau.

I nogle tilfælde giver den nye vejledning en anden fleksibilitet, da overholdelse af grænseværdien for støj ved facaden i visse situationer kan erstattes af overholdelse af en grænseværdi for det indendørsstøjniveau med åbne vinduer.

Grænseværdierne kan derved overholdes med konstruktive tiltag, og kravet om en stille facade frafaldes.

Teknik- og Miljøforvaltningen vil i samarbejde med Økonomiforvaltningen afklare, hvordan der kan administreres med udgangspunkt i den nye vejledning indtil der udarbejdes nye støjretningslinier i Kommuneplan 2009.

### **Virksomheder**

Med den planlagte ændring i arealanvendelsen på Tegllholmen vil de fleste af de virksomheder, der kan give anledning til miljøkonflikter, forsvinde fra området. Tilbage bliver dog MAN Diesel A/S og H. C. Ørstedværket.

### **MAN Diesel A/S**

MAN Diesel A/S (MAN) giver anledning til tre forskellige former for støjpåvirkning i området omkring virksomheden: almindelig virksomhedsstøj, jordtransmitteret lavfrekvent støj og luftbåren lavfrekvent støj. Derudover udsender virksomheden vibrationer samt luftforurening.

### **Almindelig støj**

I revisionen af MANs miljøgodkendelse fra 2003 er der stillet vilkår for almindelig støj. Støjberegninger af den almindelige støj<sup>[1]</sup> fra MAN viser, at der kan bygges erhverv rundt om MAN, da virksomheden kan overholde støjgrænserne for erhverv udenfor eget skel. Før der kan bygges boliger vest og nord for MAN, skal der bygges skærmende erhvervsbygninger mellem MAN og de kommende boliger.

### *Lavfrekvent støj*

Planen tager videst mulig hensyn til MAN Diesel, i det der er planlagt erhverv nærmest MAN Diesel. Erfaringerne med planlægningen af den resterende del af Teglværkshavnen samt forhandlinger med MAN Diesel, placeret øst for området har resulteret i, at der er iværksat en omfattende undersøgelse af virksomhedens støjgener. Den nye støjundersøgelse forventes afsluttet i april. Den vil klarlægge, om de nærmeste byggeprojekter skal isoleres mod lavfrekvent støj, og om der kan foretages en dæmpning af den lavfrekvente støj på virksomheden. Den løsning, der tegner sig pt., er

- at den luftbårne lavfrekvente støj kan dæmpes ved en efterisolering af den hal, der indeholder testmotoren, samt testmotorens skorsten og
- at den strukturbårne lavfrekvente støj nemmest kan håndteres ved byggerierne.

Inden behandling af lokalplanforslaget i udvalgene vil udfaldet af støjundersøgelsen være kendt. Der vil ligeledes blive redegjort nærmere for eventuelle miljømæssige problemstillinger ved H.C. Ørsted Værket.

### *Luftforureningen fra MAN*

CMI vurderer, at i forhold til luftforurening er det kun kvælstofdioxid (NO<sub>2</sub>) der vil være problematisk. Ved byggerier under 20 meters højde vil der ikke være problemer med NO<sub>2</sub>-emissionen fra testmotoren.

Hvis der skal bygges højere end 20 meter skal det undersøges nærmere af eksperterne konsulenter om der vil være problemer med NO<sub>2</sub>.

### *H. C. Ørstedværket*

Driften af H. C. Ørstedværket (HCV) giver anledning til støjbelastning og luftforurening i omgivelserne.

### *Støj*

Der vurderes ikke at være støjproblemer ved eventuelle boliger på Teglholmen. Men for området ved LMG grunden ud til Vasbygade skal det undersøges nærmere, hvor meget værket støjer. Tidligere undersøgelser viste, at værket ikke vil kunne overholde de vejledende støjgrænser for boliger tæt på værket. Det bør undersøges nærmere i det videre arbejde.

Det bør desuden undersøges, om HCV giver anledning til lavfrekvent støj i området. Det gælder både luftbåren og jordbåren lavfrekvent støj.

### *Luftforurening*

Hvad angår luftforurening har Center for Miljø i efteråret 2005 foretaget beregninger af H. C. Ørstedværkets bidrag til SO<sub>2</sub>, NO<sub>2</sub> og partikler i Sydhavnsområdet. Beregningerne er foretaget i flere højder, således at det er muligt at vurdere konsekvenserne af planlagte byggerier i området.

Der er regnet med højder på 16,5 m, 30 m og 45 m generelt for Sydhavnen. Beregningerne viser, at der generelt ikke er problemer med at overholde grænseværdierne for SO<sub>2</sub>, NO<sub>2</sub> og støv i højderne 16,5 m og 30 m. Der kan opstå



problemer i 35-45 m højde med at overholde grænseværdien for SO<sub>2</sub>. Der er ikke problemer med at overholde grænseværdierne for NO<sub>2</sub> og støv i nogen af de beregnede højder i afstande op til 1.000 m fra værkets skorstene.

### ***Olietanke***

Olietankene på H. C. Ørstedværket kan i enkelte tilfælde give anledning til lugt i området. Tankene er udstyret med kulfilter til at fjerne luften af olie, men hvis filterne er stoppet eller indpumpning af olie til tankene sker for hurtigt, er der af sikkerhedsmæssige årsager en ventil, som kan slippe luft ud af tankene.

Da værket har et oplag af 15.000 m<sup>3</sup> gasolie, bør det i det videre arbejde undersøges, hvilken sikkerhedsafstand, der skal være fra tanken til nærmeste boliger. Til dette arbejde bør TMF inddrage både værkets miljømyndighed - Miljøcenter Roskilde og Københavns Brandvæsen.

Desuden bør det i det videre arbejde undersøges om værket er i gang med ændringer, som har betydning for byudviklingen i området.

### ***Naturgasledning***

Der går en 80 bars naturgasledning ind til en M/R station i udkanten af værkets område. Det bør i det videre arbejde undersøges, hvilke restriktioner den nuværende naturgasledning lægger på byudviklingen i området samt hvilke restriktioner en eventuel ny ledning giver.

### ***Vandudskiftning***

Der er planlagt en række kanaler og andre vandelementer.

I kanalernes hjørner vil der kunne samles flydende affald på vandoverfladen. Disse ansamlinger af affald skyldes både strøm- og vindforhold. Mængden af opstuvet affald kan måske reduceres ved at udjævne hjørnerne.

Der bør dog foretages en konsulentundersøgelse af vandgennemstrømningen med henblik på at sikre, at der ikke opstår vandområder med ringe vandudskiftning og dermed forringet vandkvalitet.

Kanalerne udgraves i eksisterende jordarealer. Da der er risiko for udsivning af forurenende stoffer til havnen, skal der udarbejdes en risikovurdering for dette. Udsivningen vil ikke finde sted fra siderne, som formodentlig vil blive spunset, men fra bunden. Det skal derfor dokumenteres, at sådan en udsivning ikke finder sted. Første skridt på vejen er en dokumentation af indholdet i jorden, der vil blive fremtidig havnebund.

### ***Miljømæssige konsekvenser***

Forvaltningerne har vurderet udbygningsplanerne i henhold til lov om miljøvurdering af planer og programmer, jf. Borgerrepræsentationens beslutning i mødet den 9. december 2004 (BR 608/04) om at delegere kompetencen til screening i henhold til loven til forvaltningen.

Der er ikke tale om anlæg af en sådan karakter, som er beskrevet i bilagene til loven. Der skønnes endvidere ikke at være tale om planer, som kan påvirke et udpeget internationalt naturbeskyttelsesområde væsentligt.

Derimod finder forvaltningerne, at der ved tilvejebringelse af lokalplanen med tilhørende kommuneplantillæg 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).

Det er ved denne vurdering lagt til grund,

- at der er tale om omdannelse af et ca. 28. ha stort område, der i dag anvendes mere eller mindre ekstensivt til industri- og lagervirksomhed.
- at der muliggøres opførelse eller omdannelse af ca. 170.000 m<sup>2</sup> etageareal boliger og ca. 115.000 etagemeter serviceerhverv hvilket i sig selv anses for at kunne få væsentlig indvirkning på miljøet,
- at der muliggøres væsentlige ændringer i de eksisterende terrænforhold ved udgravning af kanaler, vandbassiner og opfyldninger.
- at der muliggøres ændringer af infrastrukturen ved anlæg af nye veje, stier og broer.
- at der forudsættes kommuneplantillæg

Forvaltningen vil således med henblik på endelig beslutning om udarbejdelse af miljørapport, der skal offentliggøres sammen med lokalplanforslaget med tilhørende kommuneplantillæg, foretage høring af de af planforslagene berørte myndigheder, jf. § 4, stk. 2, i lov om miljøvurdering af planer og programmer.

### *Miljøvurdering*

Indstillingen er ikke omfattet af Teknik- og Miljøforvaltningens eller Økonomiforvaltningens positivlister over sager, der skal miljøvurderes.

### **Social balance – Billige boliger**

Borgerrepræsentationen vedtog på sit møde den 15. december 2005 "Boliger for alle – boligplan for Københavns Kommune 2005 – 08" (BR755/05). Ifølge boligplanen er det kommunens mål at udvikle København som en alsidig og attraktiv boligby med et boligudbud, der modsvarer københavnernes behov og ønsker. Kommunen vil således arbejde for, at de forskellige boligkvarterer får en alsidig befolkningssammensætning. Derfor er det et centralt mål i boligpolitikken, at de forskellige boligområder skal have et varieret udbud af boliger i forskellige størrelser, ejerform, kvalitet og pris. I forbindelse med vedtagelsen af boligplanen besluttede Borgerrepræsentationen, at der over en femårig periode bygges 5.000 boliger til en husleje på max. 5.000 kr. om måneden. I forlængelse heraf har Borgerrepræsentationen besluttet i forbindelse med indstilling om billige boliger (BR114/06), at der i samarbejde med investorer og bygherrer arbejdes for social mangfoldighed, således at der i nyt byggeri er minimum 10 % boliger, der er økonomisk overkommelige for personer med jævne indkomster. Boligerne på Frederiks Brygge bliver iflg. Nordea Ejendomme private udlejningsboliger. Nordea Ejendomme har meddelt, at de vil opføre ca. 10 – 15 % af de nye boliger som særligt billige "konceptboliger". Øvrige grundejere/investorer vil blive inviteret til dialog om kommunens boligplan.



### **Boligudbygning og kommunale servicefaciliteter**

Der er i de seneste år igangsat en stor boligudbygning i den sydlige del af Sydhavnsområdet omkring Teglværkshavnen, hvor der er plads til ca. 5.000 nye boliger, herunder ca. 2.000 boliger i det aktuelle planområde. Endelig forventes området ved Enghave Brygge ved H.C. Ørstedværket at kunne rumme omkring 2.000 boliger.

I tilknytning til boligudbygningen er der planlagt etableret en 3 sporet skole centralt på Teglholmen sammen med institutioner og idrætsfaciliteter.

Den første integrerede daginstitution i området er etableret i forbindelse med boligudbygningen på den nordlige del af Sluseholmen. I Børneplan 2 er der herudover afsat midler til 2 yderligere daginstitutioner i området. Den planlagte boligudbygning vil dog medføre behov for flere daginstitutioner i området.

I forbindelse med udarbejdelsen af planforslagene vil der blive gennemført en nærmere vurdering af boligudbygningen og befolkningsudviklingen i området til brug for fortsatte overvejelser om serviceforsyningen, herunder skoleforsyningen og behovet for daginstitutioner mm.

Planlægningen af udbygningen af skole- og institutionskapaciteten samt af idrætsfaciliteter mm. vil omfatte hele Sydhavnsområdet inkl. byudviklingsområdet Artillerivej Syd. Hensigten er at sikre en fleksibel og sammenhængende serviceforsyning i hele Sydhavnsområdet og på tværs af havneløbet.

Området omkring Teglværkshavnen ligger i en afstand af ca. 1 km. fra lokalcentret i Kongens Enghave omkring Mozarts Plads og 1-2 km. fra Fisketorvets indkøbscenter.

De omhandlede områder er, på nær TDC-grunden, ikke beliggende stationsnært – dvs. inden for en afstand af 600 m fra Dybbølsbro og Sydhavn Station. En mulig station på Øresundsbanen ved "Ford-grunden" har før været drøftet med DSB og A/S Øresundsforbindelsen men anses ikke for realistisk. En anden mulighed er etablering af en station på godsbanen ved Bådehavnsgade, hvilket forudsætter genoptagelse af persontogstrafikken fra Tåstrup til Kastrup/Malmø.

Derudover undersøges det, om der på sigt kan etableres en Metrolinje fra det i forbindelse med Cityringen planlagte klargøringscenter på baneterrænet ved Vasbygade. Stationer kunne placeres på Havneholmen, Enghave Brygge, Teglholmen og Frederikskaj, og en sådan løsning vil i givet fald medføre, at også den planlagte byudvikling af Artillerivej Syd på Amager via broer ville kunne anvende Metro. Der forventes umiddelbart etableret en effektiv busbetjening af området med tilknytning til de nærliggende stationer.

### **Tidsplan**

I løbet af 1. halvdel af 2008 forventes udarbejdet et forslag til lokalplan med tilhørende kommuneplantillæg. Forslaget forventes færdiggjort medio 2008, med forbehold for indsigelser og behandling i udvalgene. Planforslagene kan derefter sendes i offentlig høring i 2. halvdel af 2008, med henblik på en vedtagelse af lokalplanen primo 2009.

