



Lokalplanforslag for ”Strandlodsvej”

07-10-200910



Sagsnr.  
2009-71255138144

Dokumentnr.  
2010-125777

Sagsbehandler  
Dan Borberg Mogensen

## Miljørapport

### 1. Indledning

Formålet med lokalplanen for Strandlodsvej er at ændre områdets status som industri kvarter med tilhørende administration til et område med blandet bolig og serviceerhverv og for en mindre dels vedkommende til ren serviceerhverv.

Forvaltningen har vurderet, om der skal udarbejdes en miljørapport. Forvaltningen finder, at lokalplanen er omfattet af § 3, stk. 1, i *Lov om miljøvurdering af planer og programmer* (lov nr. 250 af 31.03.09), idet lokalplanen omfatter et område af væsentlig omfang og med store byggemuligheder og som derfor vil få væsentlig indflydelse på miljøet i nærområdet.

Forvaltningerne har derfor gennemført miljøvurderingen samtidig med udarbejdelsen af planforslaget. Nedenstående miljørapport fremlægges for udvalg og Borgerrepræsentation samtidig med indstilling om offentliggørelse af planforslagene, jf. lovens § 8, stk. 4.

Formålet med en miljøvurdering er at beskrive og vurdere de miljømæssige konsekvenser ved realiseringen af de i lokalplanen for Strandlodsvej-området muliggjorte bygge- og anlægsarbejder. Samtidig er formålet, at offentligheden bliver informeret om planens miljømæssige konsekvenser. Miljøvurderingen skal endvidere pege på de miljøindikatorer, som kommunen vil overvåge, når planen gennemføres.

### Center for Bydesign

2300 Kbh. S

Telefon  
3366 2727

Telefax  
3366 7020

Mobil  
2612 3628

E-mail  
danmog@tmf.kk.dk

EAN nummer  
5798009495044

www.kk.dk

## **2. Høring af andre myndigheder**

Med brev af 9. september 2009 har forvaltningen gennemført en høring af de myndigheder, hvis områder berøres af planforslagene.

Høringen har omfattet Kulturarvsstyrelsen, Københavns Bymuseum, Københavns Energi, Miljøcenter Roskilde, Metroen samt en række forvaltningsenheder internt i Københavns Kommune, det drejer sig om Kultur- og Fritidsforvaltningen, Børne- og Ungdomsforvaltningen, Sundheds- og Omsorgsforvaltningen, Amager Øst Lokaludvalg samt Københavns Kommunes Center for Miljø, Center for Park og Natur, Center for Trafik, Center for Anlæg og Udbud, Center for Byudvikling og Center for Byggeri.

Høringssvarene er indarbejdet i miljøvurderingen.

## **3. Resumé**

Overordnet set peger resultaterne af miljøvurderingen af lokalplanen på, at byudviklingen af Strandlodsvej-området vil have en positiv betydning for bydelen og det nære område.

Området er godt betjent af kollektiv trafik og størstedelen af området er beliggende stationsnært. Desuden er der god adgang til rekreative attraktioner som Kløvermarken og Amager Strandpark. Forsyning med privat service som butikker indgår i planen.

Lokalplanen skal sikre mulighed for et aktivt byliv og gode fællesfaciliteter gennem anlæg af en række byrum af varierende størrelse og udformning og af nye stiforbindelser gennem lokalplanområdet, der sikrer sammenhæng til naboområderne.

Det vurderes som positivt, at der i planen arbejdes med bæredygtighed i form af lavenenergiklasse 1 byggeri, genbrug og nedsivning af regnvand samt at der i anlægsfasen vil blive fjernet og håndteret betydelige mængder forurenede jord.

Anlægsfasen vil medføre støj, luftforurening og tung trafik og vil skulle gennemføres samtidig med, at der er flyttet beboere ind i dele af området. Det vurderes, at generne kan minimeres ved god planlægning af anlægsarbejderne.

Udbygningen af området vil få konsekvenser i form af øget trafikbelastning og heraf afledt støj- og luftforurening. Det vurderes imidlertid, at nærheden til metro og anden kollektiv trafik samt opgraderingen af cykelforbindelserne alt andet lige vil mindske biltrafikken og tilskynde de fremtidige beboere til at anvende mere bæredygtige transportformer.

#### 4. Lokalplanforslagets indhold



Lokalplanforslagets mål er at omdanne et ældre industriområde langs Strandlodsvej til et nyt bolig- og serviceerhvervsområde. Den nye bebyggelse dannes af fritstående bygningsenheder bestående af punkthuse i meget varierede bygningshøjder som spænder fra 2 til 12 etager. Stueetagerne mod Strandlodsvej reserveres til publikumsorienterede erhverv. Fra 1. sal og op kan der placeres liberalt erhverv eller boliger. Med få undtagelser foregår al parkering i underjordiske p-anlæg.

Området forventes at blive udbygget over mange år og af flere bygherrer. Derfor indeholder lokalplanforslaget bestemmelser, som skal sikre sammenhæng i nybyggeriets arkitektoniske udtryk. En model af bebyggelsen er afprøvet i en vindtunnel for at sikre, at bygningerne placeres således at vindturbulens minimeres. Det har resulteret i reducerede bygningshøjder. I stedet for 16 etagers huse er der herefter mulighed at opføre maksimalt 4 bygninger på 12 etager. Endvidere skal der for at minimere turbulens plantes træer langs Strandlodsvej og Amagerbanen og friarealerne skal indrettes med lægivende afskærmning og solitære træer.

Ligeledes er der udarbejdet skyggediagrammer for at minimere gener fra skygedannelser.



Landskabsplanen er bygget op over en nord-sydgående diagonal stiforbindelse, som via Jenagade forbinder de tæt befolkede områder omkring Holmbladsgade med Amager Strandpark. Landskabsplanen består endvidere af et system af offentligt tilgængelige stier, adgangsveje og aktivitetsfelter og halvoffentlige landskabsrum. Til beboerne er der private forhaver/tagterrasser og altaner.

### **5. Forhold til anden planlægning**

Det østlige Amager undergår i disse år en markant forvandling fra industrikvarter til et attraktivt kystnært byområde. Den nye Amager Strandpark blev indviet i 2006 og metroens etape 3 i 2007. Nyt boligbyggeri er opført på begge sider af metrolinien.

For at styrke grundlaget for den kollektive trafik giver kommuneplan 2009 mulighed for at fortætte bebyggelsen på stationsnære arealer. Bortset fra det nordligste hjørne ligger lokalplanområdet stationsnært, hvilket er baggrunden for fastlæggelse af områdets bebyggelsesmuligheder.

I kommuneplan 2005 er området udlagt til industri, værksted ol. (J1-område) med en højeste bebyggelsesprocent på 110.

I Kommuneplan 2009 er anvendelsesbestemmelserne for området ændret således af den nordlige del af området er fastlagt til boliger og serviceerhverv med en bebyggelsesprocent på 150 med mulighed for at bygge op til 6 etager; den midterste del af området er ligeledes fastlagt til boliger og serviceerhverv med en bebyggelsesprocent på 185 og med mulighed for at bygge op til 12 etager; den sydlige del af området er fastlagt til serviceerhverv med en maksimal bebyggelsesprocent på 150. Endvidere er Strandlodsvej udpeget til bydelsgade med mulighed for at placere op til 5.000 m<sup>2</sup> butiksareal indenfor lokalplanens område. Andelen af erhverv er 25-50 % af det samlede etageareal.

Amagerbanens tidligere tracé indgår i en planlagt grøn cykelrute, der vil skabe gode cykelforbindelser til Kløvermarken og Amager Strandpark.

## **6. Alternativer**

Området anvendes i dag til industri, værksteder mv. Ligesom andre dele af østamager er området ved at miste sin betydning som industriområde. Bydelen har fået tilført betydelige rekreative kvaliteter og er i dag betjent af metroen. For at drage nytte af disse investeringer og for at komme en eventuel forslumning af området i forkøbet, har Københavns Kommune brug for et nyt plangrundlag, der er egnet til at fremme en revitalisering af området. En fortsættelse af den nuværende anvendelse (det såkaldte 0-alternativ) vil sandsynligvis få en negativ miljømæssig indflydelse, idet det vil medføre, at området yderligere vil forfalde og oprydning og oprensning af områdets forurenede jord ikke vil finde sted.

## **7. Miljøbeskyttelsesmål**

### **7.1 Klimaplanen**

Borgerrepræsentationen tiltrådte den 27. august 2009 Københavns klimaplan - "Klima København - en vision og en plan". Klimaplanens to hovedmål er:

- 20 % CO<sub>2</sub>-reduktion i 2015 i forhold til 2005
- København skal være CO<sub>2</sub>-neutral i 2025
  
- CO<sub>2</sub>-reduktion på 20 % i 2015 opnås ved at:
  - o igangsætte omstillingen af energiproduktionen fra fossile til vedvarende energikilder
  - o mindske spild af energi i bygninger
  - o reducere energiforbruget
  - o iværksætte initiativer for trafik og byplanlægning
  - o inddrage københavnere og virksomheder

- CO<sub>2</sub>-neutralitet i 2025 opnås ved
  - at byggeri i alle byudviklingsområder overholder lavenergiklasse 1
  - langsigtede partnerskaber om planens hovedindsatser
  - udvikling af et intelligent kraftvarmesystem
  - en bred vifte af vedvarende energi: Biomasse, vind, geotermi, solenergi
  - udvikling af ny teknologi
  - infrastruktur til el- og brintbiler
  - langsigtet renovering af kommunens bygninger

## **7.2 Miljø i byggeri og anlæg**

”Miljø i byggeri og anlæg 2010” indeholder retningslinjer for miljørigtig projektering, energiforbrug, materialer, vand og afløb, byrum og natur, affald, støj, indeklime og byggepladsen. Retningslinjerne er gældende for kommunens egne bygninger og for alt støttet byggeri. For det øvrige byggeri anbefales det at bruge retningslinjerne.

## **8. Miljømæssige konsekvenser**

### **8.1. Befolkning og sundhed**

#### **8.1.1 Støj**

Der kan forekomme støjpåvirkning i byggeperioden dels fra selve byggeprocessen dels fra eksisterende virksomheder på arealet.

På matr. ne. 30i, 3515, 4153 og 30B Sundbyøster ligger der mindre autovirkninger og en typograf, der har et afstandskrav på 20 m til forureningsfølsomt område. Desuden er der en snedker og tømrer som genererer støj hvortil den samme afstand til forureningsfølsomt arealer anbefales.

På matr. nr. 3641 SØ er der Container- og maskinudlejning. Der er intet afstandskrav, men afstand til forureningsfølsomt område på 50 m anbefales.

På matr. nr. 3824 SØ ligger Autolakering og Pava Undervognsbehandling med et afstandskrav på 100 m til forureningsfølsomt område. Engrosbageriet Il Fornaio ligger på samme matrikel og det vurderes at samme afstand (100 m) skal overholdes.

På matr. nr. 3944 SØ ligger der lagerhotel, flyttefirma og stilladsfirma. Aktiviteterne vurderes ikke at medføre afstandskrav.

På matr. nr. 4108 og 4109 SØ ligger der autovirksomhed med afstandskrav til forureningsfølsomt område på 20 m.

Der synes ikke at være forurenende aktiviteter i bygningerne i lokalplanområdets sydlige ende (matr. ne. 177, 1774, 4110, 4199, 4210 og 1775 SØ). Det samme gælder matr. ne. 3623 og 4072 SØ.

Den anvendelse, som fastlægges i lokalplanen - boliger, serviceerhverv og detailhandel - vurderes ikke at medføre støjgener for omgivelserne. Evt. støj håndteres efter gældende lovgivning

Størstedelen af området ligger mindre en 600 m fra Lergravsparkens Station eller fra Øresund Station, og området er betjent med 2 buslinier. Denne gode kollektive trafikbetjening samt de planlagte cykelforbindelser vil medvirke til, at færre i lokalplanområdet vælger bilen, og dermed mindske biltrafikken i området.

Trafikstøjniveauet langs Strandlodsvej 10 m fra vejmidte ligger i dag på  $L_{den}$  67,5 dB i 5 meters højde. Der regnes med, at det fuldt udbyggede lokalplanområde vil bidrage med yderligere 2000 lette køretøjer, hvoraf det skønnes, at ca. 75 % vil være trafik til og fra nord og 25 % til og fra syd. Herved stiger trafikstøjbelastningen på Strandlodsvej langs lokalplanområdet til  $L_{den}$  67,8 dB. Fremskrives antallet af køretøjer med en stigning på 10 % over 10 år, bliver trafikstøjbelastningen  $L_{den}$  68,1 dB.

På Lergravsvej ligger niveauet på 60-65 dB.

I henhold til Kommuneplan 2009 må der som udgangspunkt ikke udlægges arealer til støjfølsom anvendelse (boliger, institutioner, skoler, rekreative formål m.v.) i områder, der er eller kan forventes belastet med et udendørs støjniveau på over  $L_{den}$  58 dB fra vejtrafik. For offentlig og privat administration, liberale erhverv m.v. er den tilsvarende støjgrænser  $L_{den}$  63 dB fra vejtrafik.

Hvis støjbelastningen overstiger ovennævnte grænseværdier tillades byggeri til støjfølsom anvendelse med en støjbelastning på op til  $L_{den}$  68 dB, forudsat at der ved placering af byggeri samt ved støjisolering, afskærmning, lejlighedsindretning m.v. sikres, at det indendørs støjniveau med delvist åbne vinduer (0,35 m<sup>2</sup>) ikke overstiger  $L_{den}$  46 dB fra vejtrafik i sove- og opholdsrum.

De tilsvarende krav for det indendørs støjniveau i kontor- og hotelbyggeri er  $L_{den}$  51 dB. Ved kontorer m.v. kan luftudskiftning sikres på anden måde end ved oplukkelige vinduer.

For udendørs opholdsarealer gælder, at støjniveauet ikke må overstige  $L_{den}$  58 dB fra vejtrafik.

Der henvises i øvrigt til Miljøstyrelsens vejledning nr. 4/2007 ”Støj fra veje”, hvor støjindikator  $L_{den}$  vægter støjen i forhold til dag, aften og nat. Formålet er at tage højde for menneskers særlige støjfølsomhed om aftenen og natten.

*Vurdering:*

Det forventes, at bebyggelsen kan opfylde gældende krav.

Der vil ikke som følge af den foreslående lokalplan blive etableret virksomheder, der kan give anledning til støjproblemer.

### 8.1.2 Svage grupper

Udbygning af området skal ske under hensyntagen til handicappede og bevægelseshæmmede. Lokalplanen stiller krav om at indretning af ubebyggede arealer skal ske så bevægelseshæmmedes færden på arealerne tilgodeses.

*Vurdering*

Trafik- og Miljøforvaltningen har udarbejdet strategien ”Byen for alle”, som skal sikre tilgængelighed for handicappede og bevægelseshæmmede i Københavns Kommune. For at sikre tilgængelighed for alle gennemføres der en tilgængelighedsrevision i forbindelse med de konkrete projekter.

### 8.1.3 Gener for befolkningen

Planen muliggør opførelse af mindre højhuse, som kan påvirke vindforholdene lokalt i området. Dette tages der højde for ved at fastsætte bestemmelser i planen om udformning og placering af højhusene og etablering af lægivende hegn og træbeplantning, således at vindpåvirkningerne mindskes mest muligt. Ligeledes vil der ved opførelse af højhuse forekomme øget skyggevirkning. Dette tages der højde for i planen ved at fastsætte bestemmelser om højhusenes volumen og højde, således at skyggevirkning mindskes mest muligt.

*Vurdering*

Skygge- og vindforhold vil yderligere blive vurderet ved byggesagsbehandlingen og det vil blive vurderet, hvad der i givet fald kan iværksættes af forholdsregler for at modvirke eventuelle ulemper.

## **8.2. Biologisk mangfoldighed**

Området skal anlægges efter bæredygtige principper med permeable overflader for regnvandsnedslivning, vækster, der passer til områdets karakter og som forstærker dyrelivet i området. De eksisterende træer forventes udskiftet efter en konkret vurdering.

## **8.3. Landskab og jordbund**

### **8.3.1 Landskab**



Der forventes en grundvandsstigning pga. klimaændringer i årene fremover. Det kompenseres ved at terrænet forventes hævet 125 cm over det nuværende terræn.

### **8.3.2 Jordforurening**

Der formodes at være diffus forurening i hele lokalområdet pga. mange års trafik og industriel anvendelse. Endvidere er der konstateret forurenede jord på vidensniveau 1 og 2 (V1 og V2) ifølge Jordforureningsloven.

#### *Vurdering*

Københavns Kommunes Center for Miljø har i deres høringssvar skrevet, at eftersom området er et tidligere industriområde, der skifter til mere følsom anvendelse som boliger, institutioner og lignende skal eventuel jordforurening ifølge § 8 i Jordforureningsloven oprensnes til et forsvarligt niveau. For alle matrikler gælder, at den del af arealet der er ubefæstet, skal den øverste 0,5 m bestå af dokumenteret rene materialer.

Lokalplanen og efterfølgende nybyggeri indebærer, at der vil ske en oprensning af områdets jordforurening. Vilkårene herfor fastsættes af Center for Miljø.

### **8.3.3. Jordhåndtering og -flytning**

I forbindelse med gennemførelse af planen vil der være behov for at bortgrave jord, som formentlig kræver særlig håndtering.

#### *Vurdering*

Håndtering af jord i forbindelse med bygge- og anlægsarbejder skal udføres i overensstemmelse med anvisninger og tilladelser fra Center for Miljø. Overskudsjord skal i så vid udstrækning som muligt håndteres indenfor området.

## **8.4. Vand**

### **8.4.1. Overfladevand**

Det er Københavns Kommunes mål, at regnvand skal håndteres lokalt for derved at begrænse mængden af vand, der afledes til kloaksystemet.

#### *Vurdering*

Det indgår derfor som et krav i lokalplanen, at der skal etableres anlæg til nedsivning af overfladevand. Kravet skal følges op i forbindelse med behandlingen af de enkelte byggesager.

### **8.4.2 Grundvandsforhold**

Der er ikke grundvandsinteresser i området. Der forventes derimod en grundvandsstigning i området.

#### *Vurdering*

Planen har ikke betydning for vandkvaliteten i Københavns Kommune. Det eksisterende terræn hæves 125 cm, hvilket er tilstrækkeligt til at tage højde for den forventede fremtidige grundvandsstigning.

## **8.5. Luft**

### **8.5.1. Luftforurening (støv og andre emissioner)**

Lokalplanområdet ligger lidt over 2 km fra Amagerværket.

En del af lokalplanområdet indgår i risikozonen for Sundby Gasbeholder. Gasbeholderen vil imidlertid være afviklet inden 2011.

Tre virksomheder på matr. nr. 3824 SØ er vurderet i forhold til byggeri på matr. nr. 177 SU Øster kv.::

- Il Fornaio bageriet kan medføre lugtgener ved de kommende boliger. Eventuelle klager over lugtgener vil blive behandlet som andre tilsvarende ulemper.
- Pava undervognsbehandlings udluftning vurderes at ligge mere en 100 m fra det kommende byggeri.
- Malerværkstedet (autolakering) anvender næsten kun autolakker på vandbasis. Mindre end 1 gang om måneden males ældre biler med lakker med opløsningsmidler. Malerkabinen er en ny greentec-kabine. Afkastet vurderes at ligge lige inden for 100 m grænsen, men arbejdsmetode og rensning af afkast betyder at virksomheden ikke vurderes at påvirke det nye byggeri.

#### *Vurdering*

Afstanden til Amagerværket vurderes at være tilstrækkelig til at undgå væsentlige gener. Ved byggeri inden afviklingen af gasbeholderen i 2011 skal der indhentes tilladelse hos Center for Miljø, Virksomhedsområdet.

Virksomhederne på matr. nr. 3824 SØ vurderes ikke at medføre forurening i forhold til det kommende byggeri på matr. nr. 177.

### **8.5.2 Emissioner fra trafik til og fra området**

Planen vil ikke medføre en væsentlig forøgelse af trafikken til og fra området og det vurderes, at emissioner fra trafikken vil være uvæsentlige.

## **8.6. Trafik**

### **8.6.1. Trafikafvikling/belastning**

Lokalplanen åbner mulighed for at bygge ca. 100.000 m<sup>2</sup> etageareal, hvoraf mellem 25 % og 50 % er erhverv. En total udbygning af området forventes at medføre, at den samlede nye trafik til området vil være i størrelsesordenen 2.000 køretøjer pr. døgn. Nærheden til metroen og anden kollektiv trafik samt anlæg af attraktive cykelforbindelser til området vil reducere behovet for bilkørsel. Det betyder en begrænsning af energiforbruget i forbindelse med transport og afspejler sig endvidere i at kravet om parkering er lavt - højst 1 p-plads pr. 200 m<sup>2</sup> etageareal i områder til boliger og serviceerhverv, højst 1 p-plads pr. 150 m<sup>2</sup> etageareal i områder til serviceerhverv og højst 1 p-plads pr. 100 m<sup>2</sup> etageareal i byggeri til butikformål.

#### *Vurdering*

Den forøgede trafikmængde forventes at kunne afvikles uden problemer på de eksisterende veje.

### **8.6.2 Sikkerhed**

Sikkerheden for cyklister og fodgængere forbedres ved at der etableres en velbelyst, diagonal sti fra Jenagade i vest til områdets østlige del. Midterarealet på Lergravsvej anlægges som gang- og cykelsti og anlæg af cykelstier langs Strandlodsvej påbegyndes. Endvidere etableres der på længere sigt en grøn cykelrute på Amagerbanens tracé.

#### *Vurdering*

Disse foranstaltninger vil øge sikkerheden i området.

## **8.7 Klimatiske faktorer**

### **8.7.1 Vind og tubulens**

Se pkt. 8.1.3

## **8.8 Kulturarv**

### **8.8.1 Kulturhistoriske værdier / Fredede og bevaringsværdige bygninger**

Området har i kraft af sin 100-årige industrihistorie kulturhistorisk værdi.

Der er ingen fredede bygninger i området. Der er i Bydelsatlas Amager udpeget 3 bygninger med høj bevaringsværdi: Lindgrens Alle 12 samt Strandlodsvej 9A og 11A.. Disse bygninger forudsættes bevaret.

#### *Vurdering*

Københavns Bymuseum har i deres høringsvar til lokalplanens startredegyrelse peget på en række andre bygninger som er interessante som led i områdets industrihistorie. Det vurderes

imidlertid, at disse bygninger ikke har tilstrækkelige bygningsmæssige kvaliteter til at det kan danne grundlag for et krav om bevaring. Det fremgår af lokalplanen, hvilke bygninger, der skal bevares og hvilke rammer, der gælder i forbindelse med ombygning og indretning af dem.

## **8.9 Ressourcer og affald**

### **8.9.1 Energiforbrug**

Gennemførelse af planen vil medføre et øget energiforbrug i Københavns Kommune. Energiforbruget er søgt minimeret dels ved gennem gode cykelstiforbindelser og nærhed til kollektive transportmidler at opmuntre til at bruge disse energieffektive transportmidler; dels ved at lokalplanen indeholder krav om at nybyggeri skal opføres i lavenergiklasse 1.

#### *Vurdering*

Der skal i byggesagsbehandlingen følges op på lavenergikravet.

### **8.9.2 Affald, genanvendelse**

Gennemførelse af planen vil medføre øgede affaldsmængder i kommunen.

#### *Vurdering*

Lokalplanen stiller krav om etablering af en kvartermiljøstation i området. Genbrugsstationen i Vermlandsgade dækker området. Affaldsmængden vil ikke adskille sig fra andre områder i Københavns Kommune.

## **8.10 Visuel effekt**

### **8.10.1 Arkitektonisk udtryk**

En af planens væsentligste kvaliteter er målsætningen om at skabe en ny type tæt, bymæssig bebyggelse, med sin egen identitet. Bebyggelsesformen giver mulighed for store variationer af bygningskroppe og -højder, materialevalg mv. Variationsmulighederne holdes sammen af et sæt arkitektoniske guidelines, som skal sikre at bebyggelsen får en samlet arkitektonisk identitet.

#### *Vurdering*

Planen åbner mulighed for at etablere et nyt, attraktivt byområde som med enkle midler får sin egen unikke identitet.

### **8.10.2 Lys og refleksioner**

Vedr. skyggevirkninger se pkt. 8.1.3.

## **8.11 Socioøkonomiske effekter**

### **8.11.1 Påvirkning af de sociale forhold**

For at fremme den sociale bæredygtighed i området, tilstræbes det, at skabe et socialt alsidigt byområde. Dette kan fremmes ved et alsidigt udbyd af lejlighedstyper og -størrelser, blandede ejerformer samt et bredt udbud af lejligheder i forskellige prisklasser. Det er dog ikke muligt gennem lokalplanlægningen at sikre disse forhold.

På den sydlige del af arealet vil der blive opført 94 almene familieboliger og 26 almene ældreboliger, hvilket forventes at bidrage til områdets sociale alsidighed.

Københavns Kommunes Børne- og Ungdomsforvaltning (BUF) har i deres høringssvar skrevet, at der i planen er grundlag for en daginstitution på ca. 1.000 etagemeter med et tilsvarende friareal. Derfor arbejdes der med at placere en børneinstitution i forbindelse med den almene bebyggelse i lokalområdets sydligste del. Attraktive børneinstitutioner i nærområdet vil medvirke til at tiltrække og fastholde børnefamilier i området og derved bidrage til områdets sociale alsidighed.

### **8.11.2 Økonomisk bæredygtighed**

Økonomisk bæredygtighed sikres ved at udnytte den eksisterende infrastruktur og stationsnærhed samt ved at bygge et tæt og attraktivt kvarter.

## **9. Overvågning**

Overvågning af planens indvirkning på miljøet vil ske gennem den almindelige kommunale kontrol med overholdelsen af byggelovens og lokalplanens bestemmelser samt tilsyn med større anlægsarbejder.

Håndtering af forurenet jord reguleres af jordforureningslovens bestemmelser, og overvågningen sker gennem det kommunale tilsyn med tilladelser givet efter denne lov.

Trafikudviklingen vil blive fulgt løbende gennem de iværksatte generelle trafiktællinger.

De ønskede kvaliteter i planen samt byrummenes og stiforbindelsernes effekt på bylivet vil blive evalueret.