

**Københavns Kommune**  
Teknik- og Miljøforvaltningen  
Center for Byplanlægning

**Bilag 3**  
26. maj 2015

Rapport om de miljømæssige konsekvenser af lokalplan nr. xxx  
"Faste Batteri III".

## INDHOLD

### MILJØRAPPORT

- 1. Indledning**
- 2. Høring af andre myndigheder**
- 3. Resumé**
- 4. Planernes indhold**
- 5. Forhold til anden planlægning**
- 6. 0-alternativ/alternativer**
- 7. Miljøbeskyttelsesmål**
- 8. Miljømæssige konsekvenser**
  - 8.1 Befolkning og sundhed
  - 8.2 Biologisk mangfoldighed, flora og fauna
  - 8.3 Forurening
  - 8.4 Vand
  - 8.5 Luft
  - 8.6 Trafik
  - 8.7 Klimatiske faktorer
  - 8.8 Kulturarv
  - 8.9 Ressourcer og affald
  - 8.10 Bæredygtighed
  - 8.11 Visuel effekt
  - 8.12 Sikkerhed
  - 8.13 Socioøkonomiske effekter
- 9. Overvågning**
- 10. Referencer**

### BILAG

Bilag 1 Scoping dokument

## 1. Indledning

### Baggrund

Forvaltningen har i forbindelse med udarbejdelsen af forslaget til lokalplan ”Faste Batteri III” foretaget en vurdering (screening) af, om planforslaget forudsætter udarbejdelse af en miljørapport i henhold til lov om miljøvurdering af planer og programmer.

Det vurderes, at planen vedrører anlæg, der er omfattet af lovens bilag 4, pkt. 10 ”Infrastrukturprojekter, litra b ”Anlægsarbejder i byzoner, herunder opførelse af butikcentre og parkeringspladser. I henhold til lovens § 3, stk. 1, pkt. 1, skal der derfor udarbejdes en miljøvurdering. Forvaltningen finder således ikke, at undtagelsesbestemmelserne i § 3, stk. 2, gælder, da der ikke er tale om fastlæggelse af et mindre område i lokalplanen.

Der er herved taget hensyn til, at der muliggøres nybyggerier på tilsammen op til ca. 125.000 m<sup>2</sup> etageareal.

Derfor er denne miljørapport udarbejdet på baggrund af en nærmere vurdering (scoping) af hvilke emner, der bør inddrages i miljøvurderingen. Scopingskemaet er optrykt bagest i rapporten.

Miljørapporten vurderer miljøpåvirkningen som følge af lokalplanen, herunder i relevant omfang miljøpåvirkningen fra de forventelige efterfølgende foranstaltninger i form af anlægs-, nedrivnings- og omdannelsesaktiviteter.

I rapporten indgår også en vurdering af, hvorvidt aktiviteter fra virksomheder i naboområderne har indflydelse på, hvordan der kan planlægges for området.

### Lokalplanområdet

Størstedelen af lokalplanområdet er i dag fastlagt til boliger og serviceerhverv, herunder butikker, samt kulturfunktioner fx en moské eller lignende i lokalplan nr. 456. I Kommuneplan 2011 er området tilsvarende fastlagt til disse formål. Lokalplan 456 ønskes erstattet af en plan med tilsvarende anvendelser, men med en ændret bebyggelsesplan.

Lokalplanområdet ligger stationsnært og har en central placering op til den nordlige del af Ørestad mellem Islands Brygge, Amagerbro og Sundholmskvarteret. Den stationsnære beliggenhed har betydet et ønske om at udvikle området som et tæt bebygget, integreret byområde med kultur, erhverv, offentlige institutioner og boliger, så beliggenhed udnyttes bedst muligt.

Der er i 2014 /2015 udarbejdet et forslag til en masterplan for området i samarbejde med Københavns Kommune. Forslag til lokalplan ”Faste Batteri III” er tilvejebragt for at muliggøre de foreslåede bebyggelser og byrum. Den vestligste del af lokalplanområdet, hvor fortidsmindet Faste Batteri findes, fastholdes som grønt område.

### Formål

Miljørapporten har til formål at vurdere, hvordan den fremtidige anvendelse, som forslaget til lokalplan muliggør, vil påvirke miljøet.

Miljørapporten vurderer miljøpåvirkningen af planforslaget, herunder i relevant omfang miljøpåvirkningen fra de forventelige efterfølgende foranstaltninger i form af anlægs-, nedrivnings- og omdannelsesaktiviteter.

Miljøvurderingen tager udgangspunkt i et scenarie, hvor lokalplanen er fuldt udnyttet og sammenlignes med det såkaldte 0-scenarie, hvor området udbygges med de nuværende planbestemmelser.

Miljørapporten er baseret på foreliggende viden.

Der er herudover udarbejdet yderligere undersøgelser vedrørende:

- Beregning af trafikstøj
- Vurdering af trafikafvikling
- Vurdering af virksomhedsstøj
- Undersøgelse af jordforurening
- Skyggevirkning
- Vindforhold
- Visuelle konsekvenser

### **Samarbejde**

Miljørapporten er udført af Københavns Kommune, Teknik- og Miljøforvaltningen, Center for Byplanlægning. Derudover har forvaltningens øvrige afdelinger samt Arkitema Architects, Grontmji og Vind Vind været inddraget i udarbejdelsen af miljørapporten.

## **2. Høring af andre myndigheder**

I overensstemmelse med Lov om miljøvurdering af planer og programmer § 7, stk. 4 har Københavns Kommune foretaget en høring om udarbejdelse af forslag til lokalplan "Faste Batteri III" og miljøvurdering.

### **Høringen har omfattet:**

- Københavns Kommune: Økonomiforvaltningen, Kultur- og Fritidsforvaltningen, Børne- og Ungdomsforvaltningen, Sundheds- og Omsorgsforvaltningen, Socialforvaltning, Beskæftigelses- og integrationsforvaltning og Teknik- og Miljøforvaltningen.
- Trafikstyrelsen
- Energistyrelsen
- Naturstyrelsen
- Kulturstyrelsen
- Kulturministeriet
- Amager Vest Lokaludvalg
- Københavns Museum
- Statens Serums Institut
- Energinet.dk
- Centralkommunernes Transmissionsselskab
- Dong Energy
- HOFOR
- Statens Luftfartsvæsen
- Ministeriet for forskning, innovation og videregående uddannelser
- Københavns Universitet

## **3. Resumé**

I henhold til lov om miljøvurdering af planer og programmer skal der gives et ikke teknisk resumé af miljørapporten.

### **Baggrund**

Københavns Kommune ønsker, at der udvikles et nyt byområde. Byområdet skal med sin stationsnære beliggenhed, krav om genanvendelse af regnvand og skybrudssikring, grønne arealer, integration af cykelstierne og varierede boformer være bæredygtigt.

## Lokalplanen

Lokalplan "Faste Batteri III" giver mulighed for, at området kan anvendes til boliger, erhverv, hotel, daginstitutioner og kulturinstitutioner. Der kan inden for området opføres et etageareal på 125.000 m<sup>2</sup> fordelt på 8 karréer med højder på op til 30 m og 2 højhuse med en højde på henholdsvis 86 og 99 meter.

## Miljøvurderingen

Københavns Kommune har besluttet, at lokalplanen skal miljøvurderes. Miljørapporten er udarbejdet på baggrund af kommunens foreliggende viden samt undersøgelser udført af bygherren og de tilknyttede rådgivere. Berørte myndigheder har været hørt om miljøvurderingens emner.

Overordnet set peger resultaterne af miljøvurderingen af lokalplanen på, at en omdannelse af det tidligere erhvervsområde, som i dag ligger ubebyggede hen, til en tæt bebyggelse med blandet anvendelse til boliger, hotel, erhverv og kulturinstitutioner vil have en positiv betydning for lokalplanområdet og nærområdet.

Det vurderes positivt, at lokalplanområdet har en eksisterende infrastruktur med stationsnærhed, gode vejforbindelser og kort afstand til institutioner, skoler, grønne områder og andre rekreative tilbud.

Det vurderes positivt, at lokalplanområdet med mulighed for bolig, erhverv og kulturinstitutioner kan skabe et levende byliv og nye servicefunktioner for lokalområdet. Herudover vil området gennem anlæg af nye urbane og rekreative byrum med plads til en varieret anvendelse betyde nye rekreative tilbud til lokalområdet og være med til at binde Islands Brygge sammen med Amagerbro og Sundholmskvarteret.

Det vurderes positivt, at der med lokalplanen sikres mulighed for at forlænge Københavns grønne cykelruter gennem området.

Det vurderes også som positivt, at der i planen arbejdes bevidst med bæredygtighed, herunder opsamling og genbrug af regnvand indarbejdelse af en skybrudsvej i området som led i Københavns Kommunes skybrudsplaner samt grønne tiltag i form af beplantede altaner, tage, facader og friarealer. Desuden vil der på en miljømæssig forsvarlig måde blive fjernet eller håndteret en stor mængde forurenede jord.

Det færdigudbyggede projekt Batteriet vurderes med op til 125.000 m<sup>2</sup> nyt etageareal at få konsekvenser i form af en øget trafikbelastning og den heraf afledte øgede støj- og luftforurening, der må påregnes ved en udbygning. Det begrænsede antal parkeringspladser vil dog begrænse trafikmængden og de negative konsekvenser. Trafikken i og omkring lokalplanområdet vurderes at kunne afvikles tilfredsstillende, når lokalplanområdet er fuldt udbygget.

Lokalplanområdet er i varierende grad belastet af støj fra Amagerfælledvej, Njalsgade og Ørestads Boulevard. Bebyggelsen og arealer mellem bygningerne er udformet, så støjbelastningen på store dele af områdets friarealer maksimalt er L<sub>DEN</sub> 58 dB. På en stor del af bygningernes facader er støjbelastningen under 68 dB. Hvor støjbelastningen overstiger 68 dB bør der ikke etableres boliger. Det skal sikres, at det indendørs støjniveau med åbne vinduer ikke overstiger L<sub>DEN</sub> 46 dB i boliger/institutioner og L<sub>DEN</sub> 38 dB med lukkede vinduer i erhvervsbygninger. Dette kan ske ved ekstra facade eller specielle støjdæmpende vinduesfag.

Lokalplanen muliggør byggeri med tårne på 86 og 99 meter. Det kan medføre øget turbulens og højere vindstyrke i området. Byggeriet skal udformes, så vindhastigheden internt i området begrænses, og det vurderes, at der vil kunne opnås et acceptabelt vindmiljø. Tårnene skal opføres med base, som vil være med til at stoppe vind, som bliver trykket ned af tårnets facade. Beplantning er også placeret strategisk i planen for at skabe læ.

Bygningshøjden i området vil betyde skyggegener for karrébebyggelsen øst for lokalplanområdet og området nord for lokalplanområdet inkl. den private dagsinstitution. Det vurderes dog, at generne fra karréerne ikke er mere omfattende, end de gener, som man normalt kan forvente fra typisk karrébebyggelse i København, hvilket må betragtes som acceptabelt, og, at tårnenes slanke form vil betyde, at deres skygge ikke påvirker store områder, så det føles som om de bevæger sig hurtigt gennem området.

### **0-Alternativ**

Området er med det nuværende plangrundlag udlagt til boliger og serviceerhverv, herunder butikker, samt kulturfunktioner fx en moské og lignende. Lokalplan nr. 456 muliggør en bebyggelse, som bygherren ikke længere ønsker at opføre.

En fastholdelse af de nuværende planbestemmelser kan i værste fald medføre, at området i de kommende år yderligere vil forfalde og dermed øge kontrasten til Ørestad, Københavns Universitet og de velfungerende boligområder på begge sider af lokalplanområdet.

Med en 0-løsning vil der hverken ske en forbedring eller forværring af den eksisterende miljøstatus. Miljømæssigt vurderes en 0-løsning derfor at være neutral.

### **Miljøbeskyttelsesmål**

Københavns Kommune har opstillet en række målsætninger på miljøområdet. Miljørapporten konkluderer, at lokalplanen lever op til disse målsætninger.

### **Foranstaltninger for at undgå eller begrænse planernes negative indflydelse på miljøet**

#### *Støj*

Miljøvurderingen indeholder forslag til en række støjdæpende foranstaltninger, der kan nedbringe støjniveauet fra trafikstøj på bygningernes facader og dermed forbedre forholdene for støjfølsomme anvendelser som bolig og institutioner. Forslagene omfatter blandt andet støjskærme, beplantning og indretning af Njalsgade med støjdæpende belægning og hastighedsnedsættelse på Njalsgade samt reduktion af tung trafik. Disse tiltag vurderes i sammenhæng med den generelle politik på disse områder.

#### *Trafiksikkerhed*

For at sikre de cyklister, der krydser lokalplanområdet via Amagerruten og Ørestadsruten, foreslås der etableret et helleanlæg ved cykelstiernes krydsning af vejene.

Cykelstierne i det centrale grønne parkstrøg indrettes, så der er tydelige belægningsskift mellem cykelstierne og arealer, hvor fodgængere færdes.

#### *Vindmiljø*

For at sikre et acceptabelt vindmiljø ved fortidsmindet Faste Batteri bør der plantes træer langs Ørestads Boulevard.

For at sikre de bedst mulige vindforhold på områdets opholdsarealer, bør der foretages yderligere undersøgelser af vindforholdene i forbindelse med projektering af de enkelte bygninger.

### **Påtænkte foranstaltninger vedrørende overvågning**

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

Trafikafviklingen i og omkring lokalplanområdet vil løbende blive overvåget i forbindelse med kommunens generelle bestræbelser på at opnå den bedst mulige trafikafvikling. Der vil samtidig være behov for en løbende opfølgning i form af overvågning af parkeringsforholdene i området.

I forbindelse med byggesagsbehandlingen foretages yderligere beregninger af trafikstøj samt undersøgelser af vindforholdene omkring den enkelte bygning.

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

Emissioner fra virksomheden Statens Serum Institut vil blive fulgt løbende i forbindelse med miljømyndighedens tilsyn i henhold til Miljøbeskyttelseslovens bestemmelser.

#### **4. Indhold af lokalplan "Faste Batteri III"**

Lokalplanen skal muliggøre, at et af byens stationsnære byområder kan omdannes til et attraktivt, tæt og grønt blandet byområde med boliger, erhverv, butikker, kontorer samt kulturelle funktioner. Lokalplanforslaget muliggør ca. 400 -1.000 nye boliger og ca. 1.000 – 4.000 arbejdspladser i området.

Der må inden for lokalcentret etableres et samlet bruttoetageareal til butiksformål på 3.000 m<sup>2</sup>, hvor arealet i dagligvare- og udvalgswarebutikker ikke må overstige henholdsvis 1.000 m<sup>2</sup> og 500 m<sup>2</sup>. Der må i forbindelse med en kulturfunktion indrettes udvalgswarebutikker med tilknytning til kulturanvendelsen og andre kulturelle aktiviteter. Bruttoetagearealet til butiksformål og arealet i de enkelte butikker må samlet set ikke overstige 1.000 m<sup>2</sup>.

#### **Bebyggelse**

Lokalplanen muliggør en tæt bebyggelse udformet som 8 karréer, der tager udgangspunkt i den omkringliggende bys struktur. Karréerne placeres langs centrale grønne parkstrøg. Hver karré udformes med varierende højder fra 3-4 etager mod det centrale grønne strøg til op til 8 etager mod vejene.



*Illustration af karrébebyggelsen mod Njalsgade/Amgerfælledvej med højhusene i baggrunden*

Derudover giver lokalplanen mulighed for opførelse af to højhuse på hhv. 86 og 99 m. Lokalplanens ene højhus placeres i området vestlige ende mod Faste Batteri, og det andet placeres i forlængelse af Emil Holms Kanal for enden af ét ud af området fire byrum, den centrale urbane 'Vandpladsen'. Højhusenes tårne placeres på baser som må opføres i op til 7 etager med et volumen, der tilpasses de omkringliggende bebyggelser.





*Illustration af det vestlige højhus set fra krydset Njalsgade/Ørestads Boulevard med Faste Batteri i forgrunden.*

### **Opholds- og friarealer**

Fortidsmindet Faste Batteri, der ligger i grundens vestlige ende og lægger navn til lokalplanforslaget, skal opgraderes som historisk fortidsminde og offentligt tilgængeligt grønt pauserum i Njalsgade.

Centralt i bebyggelsen udlægges et offentligt tilgængeligt parkstrøg, som udover at anvendes til rekreative formål, vil indeholde to af Københavns grønne cykelruter 'Amagerruten' og 'Ørestadsruten' samt fungere som skybruds- og forsinkelsesvej i overensstemmelse med Københavns Kommunes skybrudsplaner.

Udover det centrale parkstrøg udlægges der fire byrum: 'Vandpladsen' for enden af Emil Holms Kanal, 'Torvet' ved byggefelt I, 'Skoven' mellem bebyggelserne i byggefelt II og 'Sportspladsen' ved Amagerfælledvej.

### **Anvendelse**

Der kan inden for lokalplanområdet etableres boliger og erhverv, såsom administration, liberale erhverv, butikker, restauranter, hoteller, erhvervs- og fritidsundervisning, grundskoleundervisning samt håndværk og andre virksomheder, der naturligt kan indpasses i området. Endvidere kan der indrettes sociale, uddannelsesmæssige, kulturelle samt sundheds- og miljømæssige servicefunktioner, der er forenelige med anvendelsen til boliger og erhverv.

Det samlede etageareal er 125.000 m<sup>2</sup>,

Udadvendte funktioner og butikker skal være med til at understøtte bylivet i området fordelt over døgnet. Butikker skal placeres i stueetagerne facader ud mod Njalsgade og rundt om 'Vandpladsen', samt i byggefelt I for at styrke Njalsgade som bydelsgade og for at koble området

sammen med Ørestad Nord. Områdets butikker ønskes suppleret med restauranter, caféer, frisører, rejsebureauer eller lignende servicefunktioner.

### **Trafik**

Alle parkeringspladser forudsættes anlagt i konstruktion. Bil adgang til området skal fortrinsvis ske fra Ørestads Boulevard via en ny indkørsel med rampe til en parkeringskælder under bebyggelsen. Herudover vil der være 2 sekundære adgange fra Njalsgade til parkeringskælderen. Varebiler får adgang fra Njalsgade og udkørsel til Amagerfælledvej. Bus og taxi til et eventuelt hotel får adgang fra Njalsgade.

Lokalplanen muliggør en forlængelse af Amagerruten gennem det centrale grønne parkstrøg. Samtidig fastlægger lokalplanen, at Ørestadsruten, der løber langs Emil Holms Kanal, kan forlænges frem til Amagerruten. Begge cykelstier indgår i Københavns net af grønne cykelruter.

### **Bæredygtighed**

Lokalplanen stiller krav om affaldshåndtering, krav til genbrug og lokal afledning af regnvand samt krav om altaner/terrasser, tagflader og facader med mulighed for beplantning. Herudover stiller lokalplanen krav om opsamling af regnvand til brug for toiletskyl og tøjvask og mulighed for, at solceller og solfangere kan integreres i bebyggelsen.

For at udnytte områdets stationsnære placering bedst muligt og sikre, at flest muligt benytter kollektiv trafik, stiller lokalplanen krav om, at der kun kan etableres 1 p-plads pr. 150 m<sup>2</sup> etageareal.

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

### **Fingerplan 2013**

I henhold til Fingerplan 2013, der er Miljøministeriets Landsplandirektiv for hovedstadsområdet, skal stationsnære kerneområder udnyttes med bebyggelsesprocenter, der modsvarer den centrale beliggenhed og gode tilgængelighed. Kerneområderne afgrænses med udgangspunkt i gangafstande til stationer på 600 m. Hele lokalplanområdet ligger inden for denne afstand fra Islands Brygge Metrostation.

### **Regional Udviklingsplan**

Region Hovedstaden vedtog i september 2012 den regionale udviklingsplan "Vi gi'r Nordeuropa et nyt gear". Visionen for hovedstadsregionen er, at regionen i 2020 er Nordeuropas forbillede inden for bæredygtig vækst, viden og livskvalitet. Hovedstaden skal være en storbyregion, hvor høj livskvalitet og høj vækst går hånd i hånd. Den Regionale Udviklingsplan behandler fire centrale temaer, hvor det er nødvendigt at tage fat for at nå visionen: Erhverv, uddannelse, klima og trafik. I afsnittet om klima er der fokus på etablering af nye grønne rekreative områder og cykelforbindelser i forbindelse med omdannelse af tidligere erhvervsområder.

### **Forslag til Kommuneplan 2015**

I det følgende beskrives rammerne i forslag til Kommuneplan 2015.

Området er i kommuneplanen udlagt som et C3 område til Boliger og serviceerhverv med en maksimal bebyggelsesprocent på 185, en maksimal bygningshøjde på 24 m og friareal til boliger og erhverv på henholdsvis 30 og 10 % af grundens areal.

Området er omfattet af rækkefølgebestemmelse, og bebyggelse skal ligge øst for det fredede Faste Batteri. I lokalplanen kan der fastlægges bebyggelse i flere byggefeltet i op til 30 m med et

byggefelt med mulighed for bebyggelse på op til 86 m og et byggefelt med mulighed for bebyggelse på op til 99 m. Boligandelen skal udgøre mindst 30 % og højst 75 % af etagearealet.

### **Trafik**

Njalsgade, Ørestads Boulevard og Amagerfælledvej er fordelingsgader. Hele lokalplanområdet ligger stationsnært i forhold til Islands Brygge Metrostation. Det indebærer, at der kan planlægges for større kontorbyggeri, dvs. over 1.500 etagemeter, inden for området. Det forpligter samtidig til en planlægning med intensiv bebyggelse og anvendelse, der tilskynder folk til at benytte den kollektive trafik, herunder anvendelse til kulturinstitutioner, uddannelsesinstitutioner og andre funktioner med et regionalt opland.

Islands Brygge Station er udpeget som station med muligheder for udvikling af en tættere bebygget by indenfor en radius af 600 m omkring stationen.

Der er planlagt grønne cykelruter i lokalplanområdet fra øst til vest og mod syd.

### **Detailhandel**

I henhold til forslag til Kommuneplan 2015 kan der etableres butikker med et samlet bruttoetageareal på 3.000 m<sup>2</sup> langs Njalsgade. Herudover må der i tilknytning til anvendelse til kulturformål, turistformål mv., indrettes udvalgsvarerbutikker med et samlet bruttoetageareal på 1.000 m<sup>2</sup>. Butikkernes størrelse skal afspejle deres sekundære funktion.

### **Parkeringsdækning**

Parkeringsdækning i C-området i tætbyen skal være af størrelsesordenen og må ikke overstige 1 plads pr. 150 m<sup>2</sup> etageareal, dog 1 plads pr. 100 m<sup>2</sup> etageareal i forbindelse med byggeri til butikformål. Planområdet ligger i tætbyen.

Kommuneplanen fastsætter også normer for cykelparkering alt efter om der er tale om boliger/ arbejdspladser, uddannelsesinstitutioner eller detailhandel.

### **Boligpolitik**

København vokser med 100.000 nye indbyggere frem mod år 2025 i følge de seneste prognoser. Det forudsætter en balanceret boligpolitik, der både skaber plads til mange nye borgere og fastholder København som en mangfoldig by. København skal vedblive at være en socialt bæredygtig by, hvor der også er boliger til mennesker med almindelige indkomster. København skal udvikle sig til en energirigtig by, hvor boligmassen bliver mere klimavenlig og energioptimerende.

Grønne områder skal tænkes ind allerede i planlægningen. København skal vedblive at være en tryk by, hvor man kan færdes overalt, i alle områder og på alle tidspunkter af døgnet i byrum med høj kvalitet, og hvor der er plads til aktiv udfoldelse.

### **Varmeplanlægning**

Der stilles krav om, at nybyggeri skal tilsluttes kollektiv varmforsyning.

### **Trafikstøj**

I henhold til forslag til Kommuneplan 2015 må der som udgangspunkt ikke udlægges arealer til støjfølsom arealanvendelse (boliger, institutioner, følsomme rekreative formål m.v.) i områder, der er eller kan forventes belastet med et støjniveau på mere end  $L_{den}$  58 dB fra vejtrafik. For offentlig og privat administration, liberale erhverv m.v. er de tilsvarende støjgrænser  $L_{den}$  63 dB fra vejtrafik.

I områder med nybyggeri, hvor den udendørs støjbelastning vil overstige disse grænseværdier, skal det ved placering af byggeriet på grunden samt ved støjisolering, lejlighedsindretning m.v. sikres, at det indendørs støjniveau med delvist åbne vinduer ikke overstiger  $L_{den}$  46 dB fra vejtrafik i sove- og opholdsrum. De tilsvarende krav for det indendørs støjniveau i kontor- og hotelbyggeri er henholdsvis  $L_{den}$  51 dB. Boligers sove- og opholdsrum skal have vinduer, der kan åbnes under overholdelse af ovennævnte støjkrav, mens kontorer mv. kan sikres luftudskiftning på anden vis end ved oplukkelige vinduer.

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

Trafikstøjniveauet langs Ørestad Boulevard, Njalsgade og Amagerfælledvej ligger på 70-75 dB. Der vil derfor være behov for tiltag, der kan sikre at grænseværdierne for trafikstøj indendørs og udendørs kan overholdes. I lokalplanen er der taget højde for, at de vejledende støjgrænser kan overholdes.

### **Lokalplaner**

Området er omfattet af lokalplan nr. 456 "Faste Batteri II" som udlægger området til samme anvendelse og med den samme bebyggelsesprocent som i den aktuelle lokalplan Faste Batteri III.

## **6. Alternativer**

Lokalplanområdet har mistet sin tidligere betydning som erhvervsområde, hvilket har medført en forslumning af området. For at gøre området til en attraktiv del af København, er der behov for at tilvejebringe et nyt og tidssvarende plangrundlag, der kan muliggøre en fornyelse af området. Områdets nuværende plangrundlag ønskes ikke opført og vurderes at være ikke tidssvarende.

### **0-alternativ**

En fastholdelse af de nuværende planlægningsrammer vil sandsynligvis medføre, at området i de kommende år yderligere vil forfalde og dermed øge kontrasten til Ørestad med Københavns Universitet og de velfungerende boligområder på begge sider af lokalplanområdet.

### **Andre alternativer**

Et alternativ til den foreslåede anvendelse er at udlægge området til erhvervs- eller boligformål alene. En ren boliganvendelse vil blandt andet kunne give problemer i forhold til vejstøj, og en anvendelse til erhvervsformål alene er heller ikke hensigtsmæssig, da kommunen med en udvikling af området ønsker at sammenbinde boligområderne Islands Brygge og Amagerbro. Et erhvervsområde er ofte forladt i aften- og nattetimerne og vil dermed ikke kunne skabe den ønskede attraktive forbindelse mellem de to områder.

En blandet anvendelse med mulighed for erhverv, boliger og kulturfunktioner er samtidig mindre konjunkturfølsom og vil med større sandsynlighed kunne realiseres i nær fremtid.

Det vil være muligt at udvikle området med en lavere bebyggelsesprocent end den foreslåede. Det vil imidlertid ikke være i overensstemmelse med kommunens og statens ønske om at fremme den kollektive trafik ved hjælp af intensiv bebyggelse og placering af arbejdskraftintensive erhverv og offentlige funktioner i de stationsnære områder.

## **7. Miljøbeskyttelsesmål**

Københavns Kommune har vedtaget en række målsætninger på miljøområdet.

Borgerrepræsentationen har den vision, at København er CO<sub>2</sub>-neutral i 2025.

Målet skal nås gennem en række konkrete initiativer, som fremgår af Københavns Klimaplan. Herunder nedenstående, der alle er indarbejdet i lokalplanen:

- Flere cykelstier og grønne cykelruter skal få flere til at cykle
- Parkeringsbegrænsninger skal fremme den kollektive trafik
- En tæt by skal mindske transportbehovet

Herudover ønsker kommunen gennem flere grønne områder, grønne tage og forsinkelse af regnvand at sikre byen mod det vejr, der er en konsekvens af klimaforandringerne.

Borgerrepræsentationen har med vedtagelsen af Miljømetropolen opsat 4 miljømål:

- København skal være verdens bedste cykelby
- København skal være centrum for verdens klimapolitik
- København skal være en grøn og blå hovedstad
- København skal være en ren og sund storby

Med lokalplanens bestemmelser er der taget hensyn til alle 4 mål.

## 8. Miljømæssige konsekvenser

### 8.1. Befolkning og sundhed

#### Svage grupper (f.eks. handicappede)

Udbygning af et nyt kvarter i byen skal ske under hensyntagen til handicappede og bevægelseshæmmede. I henhold til Københavns Kommunes sædvanlige praksis stilles i lokalplanen krav om, at indretning af de ubebyggede arealer skal ske, så bevægelseshæmmedes færden på arealerne tilgodeses. Teknik- og Miljøforvaltningen har udarbejdet strategien ”Byen for alle” som skal sikre tilgængelighed for handicappede og bevægelseshæmmede i Københavns Kommune. Strategien er implementeret i lokalplanen. Svage grupper i øvrigt vurderes ikke at blive berørt af planlægningen. I projektet er der sikret adgangsforhold for alle.

#### Vurdering

Lokalplanen åbner mulighed for etablering en række nye offentlige byrum, hvortil der sikres adgang for alle inden for området. Lokalplanen vurderes derfor at sikre tilstrækkelige adgangsforhold for handicappede.

#### Friluftsliv og rekreative interesser

Lokalplanen åbner mulighed for at indarbejde en række forskellige rekreative tilbud i området, herunder legeanlæg og anlæg til uorganiseret idræt i parkstrøget igennem bebyggelsen. Herudover giver lokalplanen mulighed for en revitalisering af fortidsmindet Faste Batteri. Det er blandt andet ønsket at genskabe en del af anlæggets oprindelige beplantning, skabe nye opholdsmuligheder og formidle områdets historie ved opstilling af kanoner og informationstavler.

Lokalplanen forudsætter anlæg af en strækning af den grønne cykelrute ”Amagerruten” igennem det centrale grønne parkstrøg, samt en forlængelse af ”Ørestadsruten”, der løber langs Emil Holms Kanal. Begge ruter indgår i Københavns net af grønne cykelruter.

Da byggeriet i lokalplanområdet kan opføres i etaper, åbner lokalplanen mulighed for, at der på de ubebyggede arealer kan anlægges midlertidige stiforbindelser og grønne arealer, der kan være til gavn for lokalområdet i hele perioden fra lokalplanens vedtagelse til hele bygningskomplekset er realiseret.



## Vurdering

En realisering af lokalplanen vurderes både lokalt og for byen som helhed at bidrage positivt til det rekreative miljø. Et parkstrøg og byrum med nye idrætsfaciliteter og legearealer vil være en forbedring af de rekreative tilbud i lokalområdet og samtidig vil en renovering af arealerne omkring Faste Batteri betyde et tiltrængt nyt opholdsareal for de omkringboende.

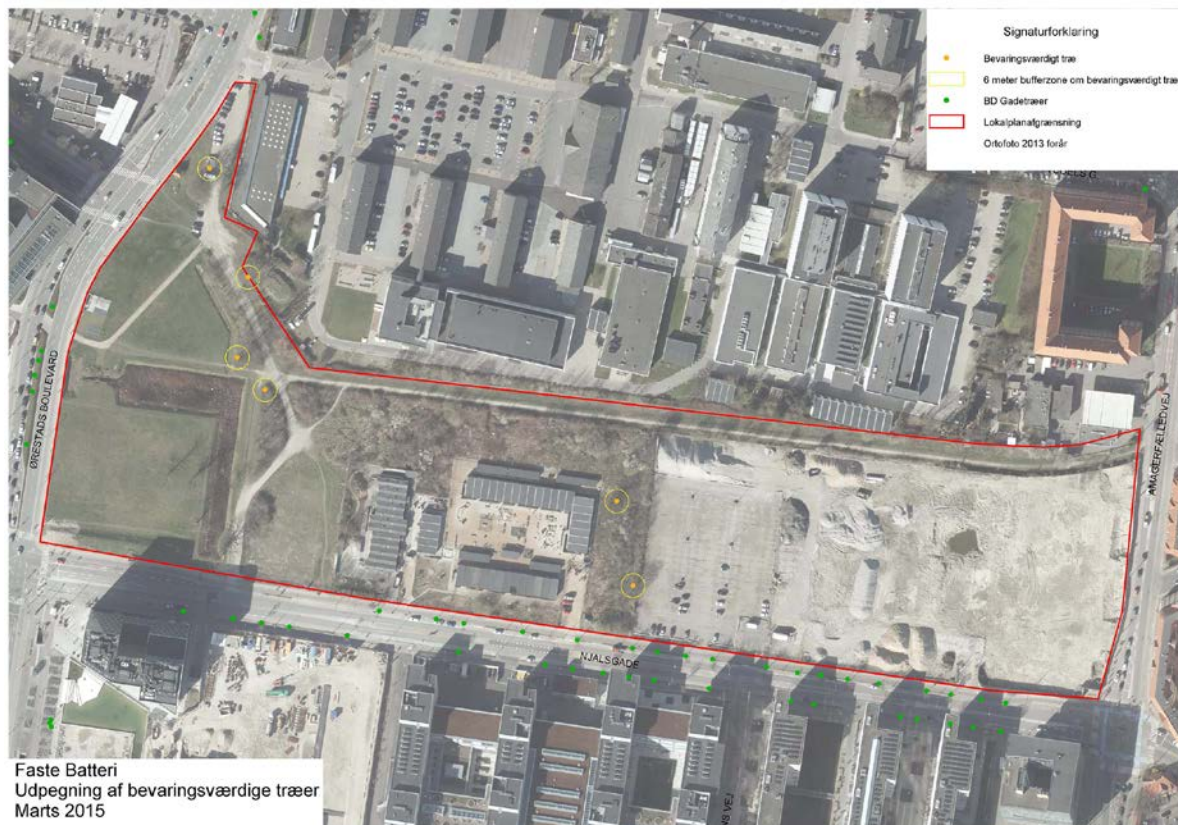
Etablering af to regionale cykelforbindelser igennem området vil forbedre vilkårene for cyklister og gående.

## 8.2. Biologisk mangfoldighed, flora og fauna

### Grønne områder

Fortidsmindet Faste Batteri er et fredet, grønt anlæg. Lokalplanen fastholder arealet som grønt område. Herudover fastsætter lokalplanen bestemmelse om et centralt parkstrøg med mulighed for rekreative tilbud og regionale cykelforbindelser.

Der er registeret bevaringsværdige træer i området. Lokalplanen tillader, at træer kan fældes, hvor de står i vejen for byggeriet. De øvrige træer sikres bevaret med lokalplanen.



- Bevaringsværdigt træ
- 6 m beskyttelseszone omkring bevaringsværdigt træ
- Nabobepantning, bevaringsværdigt træ
- 6 m beskyttelseszone omkring nabobepantning, bevaringsværdigt tr
- Lokalplanafgrænsning

Illustration 8.2.1, Københavns Kommune - Bevaringsværdige træer

## Vurdering

Det vurderes, at lokalplanens realisering samlet set vil betyde større og mere attraktive grønne arealer i lokalområdet.

Lokalplanen sikrer de bevaringsværdige træer i området omkring Faste Batteri. Lokalplanen vil betyde, at nogle bevaringsværdige træer må fældes. Der vil dog i stedet blive etableret nye rekreative områder, hvilket vurderes at have en mere positiv betydning for naturen og de rekreative interesser i området.

### **Fredning**

Inden for lokalplanens område ligger det fredede fortidsminde Faste Batteri. Lokalplanen muliggør, at fortidsmindet bliver renoveret, så det kan fungere som et attraktivt rekreativt areal i byen, hvor stedets historie kan formidles til besøgende. Byggeriet, som lokalplanen muliggør, vil være synligt fra Faste Batteri, og lokalplanen forudsætter, at der i et mindre omfang kan etableres stier og vejforbindelser inden for fortidsmindets areal. Men de nuværende synlige dele af fortidsmindet påvirkes ikke af den fremtidige bebyggelse og anlæg i lokalplanområdet.

Yderligere beskrivelse under 8.8 Jordfaste fortidsminder

### *Vurdering*

Er beskrevet under 8.8 Jordfaste fortidsminder

## **8.3. Forurening**

### **Jordforurening**

Ejendommen har tidligere været anvendt til militære formål og til autoværksted med tilhørende benzin- og olieudskillere. Lokalplanområdet antages derfor at være forurenet i et væsentligt omfang igennem en længere årrække.

### *Undersøgelser*

Ved en forureningsundersøgelse foretaget af Rambøll i 1997 blev der påvist stedvist indhold af olieprodukter samt chlorerede opløsningsmidler i jord, grundvand og poreluft. De konstaterede forureninger er kun delvist afgrænset ved undersøgelsen i 1997. Endvidere er der fundet forhøjet indhold af tjærestoffer og tungmetaller i jorden.

I maj 2010 blev der udtaget vandprøver og foretaget poreluftmålinger. Der blev udtaget 2 vandprøver, hvor der blev påvist et indhold af totalkulbrinter på 9,6 µg/l, hvilket er en svag overskridelse af grundvandskvalitetskriteriet på 9,0 µg/l.

Der blev udtaget 13 poreluftmålinger. I 9 af de 13 prøver er der målt indhold af kulbrinter i fraktionen C5 – C19 over Miljøstyrelsens afdampningskriterium på 100 µg/m<sup>3</sup>. Det højeste indhold er på 62.450 µg/m<sup>3</sup>. I 8 prøver målt indhold af benzen over afskæringskriteriet på 0,13 µg/m<sup>3</sup>, højeste værdi er 6,3 µg/m<sup>3</sup>.

Desuden er der målt det chlorerede opløsningsmiddel trichlorethylen i 5 målinger op til 5 gange over afskæringskriteriet

### *Vurdering*

Der kan være sket ændringer af områdets forurening siden de ældste undersøgelser, og en del af området er endnu ikke kortlagt. Der bør derfor foretages nye undersøgelser i forbindelse med anlægsarbejdet.

Det fremgår af jordundersøgelserne, at den registrerede forurening i området er betydelig. En realisering af lokalplanen vil derfor betyde håndtering af en omfattende mængde forurenede jord og olie, hvilket i sig selv kan anses for et miljøproblem.

En lokalplan, der muliggør bebyggelse i området og dermed en oprensning af den forurenede jord, må under alle omstændigheder betragtes som en fordel for miljøet.

#### *Afværgeforanstaltninger/ overvågning*

Der skal i henhold til Miljølovens § 8 gives tilladelse til byggeriet, inden arbejdet sættes i gang. Det skal sikre, at håndteringen af den forurenede jord sker forsvarligt, samt at der vil ske en løbende opfølgning på arbejdet.

Håndtering af jord i forbindelse med bygge- og anlægsarbejder skal udføres i henhold til Teknik- og Miljøforvaltningens anvisninger og tilladelser. Disse kan hentes på [www.kk.dk](http://www.kk.dk)  
Se herudover håndbog fra Københavns Kommune om håndtering af forurenede jord.

#### **Jordhåndtering og -flytning**

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

Håndtering af jord i forbindelse med bygge- og anlægsarbejder skal udføres i henhold til Teknik- og Miljøforvaltningens anvisninger og tilladelser. Disse kan hentes på [www.kk.dk](http://www.kk.dk)

#### *Vurdering*

Se foregående afsnit om Jordforurening

#### *Afværgeforanstaltninger*

Se foregående afsnit om Jordforurening

#### **Virksomhedsstøj**

##### *Statens Serum Institut*

Nord for lokalplanområdet ligger Statens Serum Institut (SSI), som producerer forskellige former for lægemidler. Produktionsanlægget påvirker omgivelserne med støj, bl.a. fra ventilation og køling, og SSI udfører derfor støjmålinger og beregning i medfør af deres Miljøgodkendelse. Der er desuden fastsat grænseværdier for støjen fra SSI, og for området syd for SSI er grænseværdierne fastsat med udgangspunkt i en anvendelse til centerområde for blandet bolig og erhverv. Grænseværdierne er angivet i nedenstående tabel.

Område	Mandag – fredag kl. 7-18 og lørdag 7-14	mandag–fredag kl. 18-22, lørdag kl. 14-22 og søn- og helligdag kl. 07-22	alle dage kl. 22-7
Blandet bolig og erhverv	50 dB	45 dB	40 dB

I de seneste støjmålinger og beregninger overholder SSI de fastsatte støjgrænser i dag- og aftenperioden, mens der i natperioden er en mindre overskridelse.

Da lokalplanområdet for Faste Batteri fastlægges til blandet bolig og erhverv, vil det ikke give anledning til en skærpelse af støjkravene til SSI, og det vurderes på den baggrund, at der ikke er behov for at indarbejde støjreducerende foranstaltninger i lokalplanen i relation til SSI.

#### *Varelevering til butikker*

Lokalplanen giver mulighed for at der kan etableres detailhandel i bygningerne langs med Njalsgade. Såfremt der er behov for varelevering med lastbiler til disse butikker kan dette give



anledning til støjpåvirkninger. Støjen fra varelevering skal overholde de ovenfor anførte vejledende støjgrænser for virksomhedsstøj.

## **8.4 Vand**

### **Overfladevand herunder påvirkning af vandløb og vådområder**

Inden for lokalplanens område ligger kanalen ved Faste Batteri og vandbassinet ved vandpladsen. Lokalplanen åbner mulighed for, at kanalen kan bruges til afledning af overfladevand fra friarealerne i lokalplanområdet samt eventuelt opsamlet regnvand fra områdets bebyggelse. Vandet forventes afledt til Stadsgraven via en tunnel, men kan evt. kobles på kanalerne i Ørestad.

Hvis overfladevand ledes til kanalen i Ørestad, vil det medføre, at det afledte vand skal leve op til samme krav til vandkvalitet, som gælder for kanalen i Ørestad.

#### *Vurdering*

Der vil blive stillet krav til vandkvaliteten ved afledning af overfladevand til kanalen ved Faste Batteri / kanalen i Ørestad. Lokalplanen vurderes dermed ikke umiddelbart at påvirke vandmiljøet.

### **Nedsivning af overfladevand**

Klimaændringer betyder, at kloakker og overløbsanlæg i fremtiden vil blive hårdt belastet af de øgede mængder regn. Københavns Kommune har derfor besluttet, at disse problemer skal løses lokalt, så regnvandet opsamles, bruges, fordampes, nedsives eller udledes der, hvor det falder.

En række tiltag kan medvirke til at opfylde dette krav. For eksempel ved, at regnvandet tilføres søer og vandløb, udnyttes til rekreative formål, kanaler, bassiner, grønne tage, vanding, nedsivning/forsinkelse gennem permeable belægninger, tøjvask etc.

Hvis en bygherre mener, at dette ikke er muligt, skal der foreligge dokumentation herfor. (jf. København Kommunes Spildevandsplan 2008).

Områdets tidligere anvendelse har medført, at området er forurenet i et betydeligt omfang. Forureningens omfang kan betyde, at lokal nedsivning af regnvand ikke er mulig, da det vil betyde en risiko for forurening af grundvandet.

Lokalplanen stiller krav om, at regnvand skal opsamles og anvendes til toiletskyl og tøjvask. Herudover stiller lokalplanen med henblik på opsamling af regnvand krav om grønne tage og facader samt beplantede altaner og friarealer.

På terræn giver lokalplanen mulighed for, at der kan integreres forsinkelsesbassiner, der kan opsamle overfladevand ved kraftige regnskyl.

I det omfang, hvor det ikke er muligt at aflede regnvand inden for lokalplanområdet, vil det være nødvendigt at aflede det overskydende vand til kloak eller til en recipient uden for området. Det kan eventuelt være ved afledning til kanalen ved Faste Batteri, der er forbundet til kanalen i Ørestad eller til Stadsgraven.

Overfladevand fra vejarealer skal ledes til en lokal renseenhed, hvor det renses inden udledning til et vandområde eller et kunstigt etableret vandelement.

#### *Vurdering*

Lokalplanens bestemmelser er i overensstemmelse med kommunens skybrudsplaner og princip om lokal afledning af regnvand, der bl.a. skal aflaste kloaksystemet, minimere vandforbruget og forbedre grundvandsressourcen. Lokalplanens vedtagelse vurderes dermed at have en positiv effekt på miljøet.

### **Grundvandsforhold**

Lokalplanen omfatter ikke arealer, hvor der er særlige drikkevandsinteresser. Lokalplanen tillader ikke anvendelse, der kan betyde risiko for forurening af grundvandet.

Områdets tidligere anvendelse har medført, at området er forurenet i et betydeligt omfang. Forureningens omfang kan betyde, at lokal afledning af regnvand vil betyde en risiko for forurening af grundvandet. I det omfang, det ikke er muligt at anvende regnvand til toiletskyl, tøjvask eller vanding af beplantning, kan det være nødvendigt at bortlede vandet til kloak eller til en recipient uden for området.

#### *Vurdering*

Lokalplanens anvendelsesbestemmelser vurderes ikke at kunne medføre forurening af grundvandet. Hvis jordforurening i området forhindrer nedsivning af regnvand, vil det være muligt at aflede vandet til kloak eller til en recipient uden for området. Planen vurderes derfor ikke at få betydning for grundvandet og den generelle vandkvalitet i Københavns Kommune.

#### *Afværgeforanstaltninger*

Der vil blive gjort opmærksom på Københavns Kommunes Spildevandsplan 2008.

## **8.5 Luft**

### **Emissioner fra evt. trafik til og fra området**

En væsentlig forøgelse af bebyggelsen i området og dermed også en større aktivitet vil medføre en øget udledning af emissioner fra trafikken til og fra området.

Områdets fremtidige anvendelse er disponeret til serviceerhverv, hotel, detailhandel og boliger. Biltrafikken vil formentlig hovedsagelig bestå af personbiler og i mindre udstrækning af små og mellemstore varevogne, busser og lastbiler.

Hele lokalplanområdet er stationsnært placeret, hvilket betyder, at en stor del af områdets beboere og brugere forventes at anvende kollektiv transport.

#### *Vurdering*

Det vurderes, at lokalplanen ikke vil medføre emissioner, der adskiller sig væsentligt fra andre områder med lignende anvendelse.

Der er endvidere i planen lagt vægt på etablering af gang- og cykelstier i området og med sammenhæng til omgivelserne for at fremme miljøvenlig transport, der kan medvirke til at mindske udledning af forurenende stoffer til luften.

## **8.6 Trafik**

### **Trafikafvikling / belastning**

Lokalplanen giver mulighed for at etablere ca. 125.000 m<sup>2</sup> nyt etageareal hvoraf 30-75 procent skal være boliger. En total udbygning af området vil medføre øget trafik til området med de miljømæssige konsekvenser, som dette indebærer.

Kommuneplanen fastsætter en parkeringsnorm svarende til 1 parkeringsplads pr. 150 m<sup>2</sup> etageareal dog 1 plads pr. 100 m<sup>2</sup> i forbindelse med byggeri til butikformål. Denne parkering skal anlægges i konstruktion. Hovedadgangen til parkeringskælderen vil foregå fra Ørestads

Boulevard, hvor det nuværende kryds mellem Ørestads Boulevard, og Weidekampsgade ændres til et firbenet signalreguleret kryds. Parkeringskældererne vil endvidere have to sekundære til- og frakørsler i Njalsgade.



Illustration 8.6.1, Grontmij Carl Bro  
Adgangsveje til lokalplanområdet

Københavns Kommune vurderer, at den ekstra trafikmængde, som følger af lokalplanens realisering, vil udgøre i gennemsnit ca. 2,5-3 ture pr. m<sup>2</sup> nybyggeri. Idet Batteriet omfatter ca. 125.000 m<sup>2</sup>, vil den genererede trafikmængde udgøre omkring 3.500 ture pr. døgn.

Det vurderes, at ca. 2/3 vil benytte hovedadgangen Ørestads Boulevard, mens ca. 1/3 vil benytte adgangene fra Njalsgade.

Der vil være behov for adgang for en begrænset mængde tunge køretøjer til varelevering, renovation mm, samt for handicap busser og busser til afsætning og afhentning af gæster ved et evt. hotel. Da denne trafik praktisk såvel som logistisk ikke kan foregå under bebyggelsen på grund af rampelængder, sving- og vendearealer, frihøjdekrav mm, etableres et armeret køreareal vest og nord for bebyggelsen.

Adgangen til det armerede køreareal sker via en overkørsel fra Njalsgade. For varelevering, busser og renovation til et evt. hotel etableres der en vendeplads ved det nordvestlige hjørne af lokalplanområdets bebyggelse, så denne trafik ledes tilbage til Njalsgade. For renovation og varelevering til den øvrige del af bebyggelsen fortsættes det armerede køreareal langs bebyggelsens facade mod nord. Dette køreareal udstyres med hastighedsdæmpende foranstaltninger. Herefter ledes trafikken via påbudt højresving ud på Amagerfælledvej

Trafikken med tunge køretøjer til og fra området forventes at være begrænset.

#### Undersøgelser

Grontmij Carl Bro har vurderet den fremtidige trafikafvikling, når området er fuldt udbygget. Beregningerne er baseret på Københavns Kommunes forventninger til årsdøgnstrafik i 2025 tillagt den trafikmængde, som projektet genererer. Der er i beregningerne taget udgangspunkt i

den eksisterende vejstruktur, da den vurderes at være det scenarie med størst risiko for problemer med trafikafviklingen.

Beregningerne viser, at krydset mellem Ørestads Boulevard, Weidekampsgade og hovedadgangen til lokalplanområdet vil kunne afvikles med et tilfredsstillende serviceniveau. Det samme gælder de to udkørsler fra parkeringskælderens til Njalsgade.

For krydset mellem Njalsgade og Ørestads Boulevard kan der akkurat opnås et tilfredsstillende serviceniveau, men der vil ikke være en reservekapacitet i krydset. For krydset mellem Njalsgade og Ørestads Boulevard vil der ligeledes være et tilfredsstillende serviceniveau, men reservekapaciteten vil være begrænset.

#### *Vurdering*

På baggrund af trafikanalysen vurderes trafikken i og omkring lokalplanområdet at kunne afvikles tilfredsstillende, når området er fuldt udbygget.

#### *Overvågning*

Beregninger påpeger, at der i 2 af krydsene med den nuværende trafikstruktur vil være begrænset eller ingen reservekapacitet. Der vil derfor være behov for løbende at følge trafikafviklingen i området.

#### **Trafikstøj**

De vejledende krav til trafikstøj i forslag til Kommuneplan 2015 er gennemgået under pkt. 5.

Lokalplanområdet afgrænses mod øst, syd og vest af Amagerfælledvej, Njalsgade og Ørestads Boulevard, der alle vurderes at påvirke lokalplanområdet med vejtrafikstøj.

#### *Undersøgelser*

Grontmij Acoustica har foretaget beregninger af støjbelastningen fra vejtrafikken på vejene omkring lokalplanområdet.

I undersøgelsen er der regnet med fremskrevne trafiktal for 2025 og støjreducerende vejbelægning på Amagerfælledvej svarende til en standard SRS belægning jf. "Håndbog i Nord2000, Beregning af vejstøj i Danmark" rapport 434 fra Vejdirektoratet og Miljøstyrelsen.

Der er desuden taget hensyn til den lydabsorberende virkning af græs- og grusbelægninger på området.

#### *Bygningernes facader*

Beregninger for bygningernes facader viser støjniveauer over de vejledende grænseværdier for enkelte facader, og der vil således være behov for støjisolerende vinduer, afhængig af bygningens anvendes til bolig eller erhverv. Dette gør sig særligt gældende ved bygningsfacader orienteret mod Amagerfælledvej og Njalsgade.

Ved bygninger trukket bort fra vejene optræder der kun et mindre behov for støjisolerende vinduer, ligeledes afhængigt af bygningsanvendelsen.

Lokalplanområdet udlægges til boliger og serviceerhverv, såsom hoteller, kontorer, butikker, undervisning, institutioner, restauranter og andre virksomheder, der kan indpasses i området.

For boliger, undervisning og daginstitutioner er der fastsat en vejledende grænseværdi på  $L_{den}$  58 dB, og for hoteller og kontorer er der fastsat en vejledende grænseværdi på  $L_{den}$  63 dB for

vejtrafik målt på bygningens facade. I nogle planlægningssituationer, kan der planlægges for støjfølsom anvendelse, selvom støjen på facaden overskrider den vejledende grænseværdi, når det samtidig sikres,

- At den vejledende støjgrænse på 58 dB er overholdt på alle udendørs opholdsarealer.
- At Støjniveauet på boligfacader ikke overstiger  $L_{den}$  68 dB.
- At bygningernes facader udformes, så det indendørs støjniveauet i sove- og opholdsrum i boliger ikke overstiger  $L_{den}$  46 dB med delvis åbne vinduer.

De vejledende støjgrænser for trafikstøj gælder udendørs i frit felt, hvilket betyder, at lydrefleksioner fra en boligs egen facade skal udelades af støjberegningen, mens lydrefleksioner fra andre boligfacader skal medregnes.

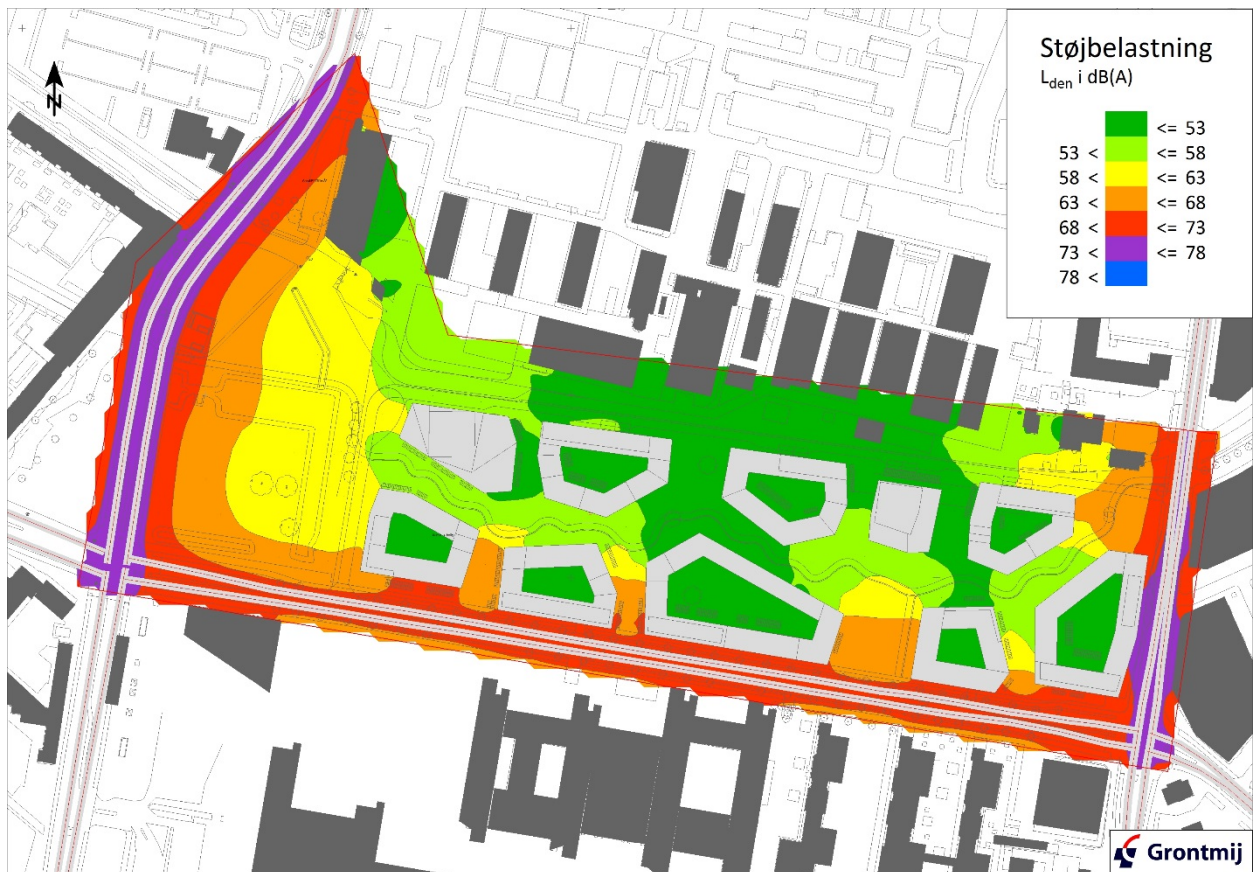
Støjniveauet på facader mod Njalsgade og Amagerfælledvej overskrider den vejledende grænseværdi for boliger på  $L_{den}$  58 dB, og med undtagelse af de øverste etager mod Njalsgade er grænseværdier for kontorer på  $L_{den}$  63 dB også overskredet. Dette betyder, at der vil være behov for støjisolerende vinduer i disse facader uanset anvendelsen. På de to nederste etager af facaden direkte ud til Amagerfælledvej ligger støjniveauet over  $L_{den}$  68 dB, og her bør der således ikke etableres boliger.

På facader som vender bort fra Njalsgade og Amagerfælledvej og på bygninger, som ligger i den nordlige del af området, er de vejledende støjgrænser overholdt.

#### *De udendørs opholdsarealer mellem bygningerne*

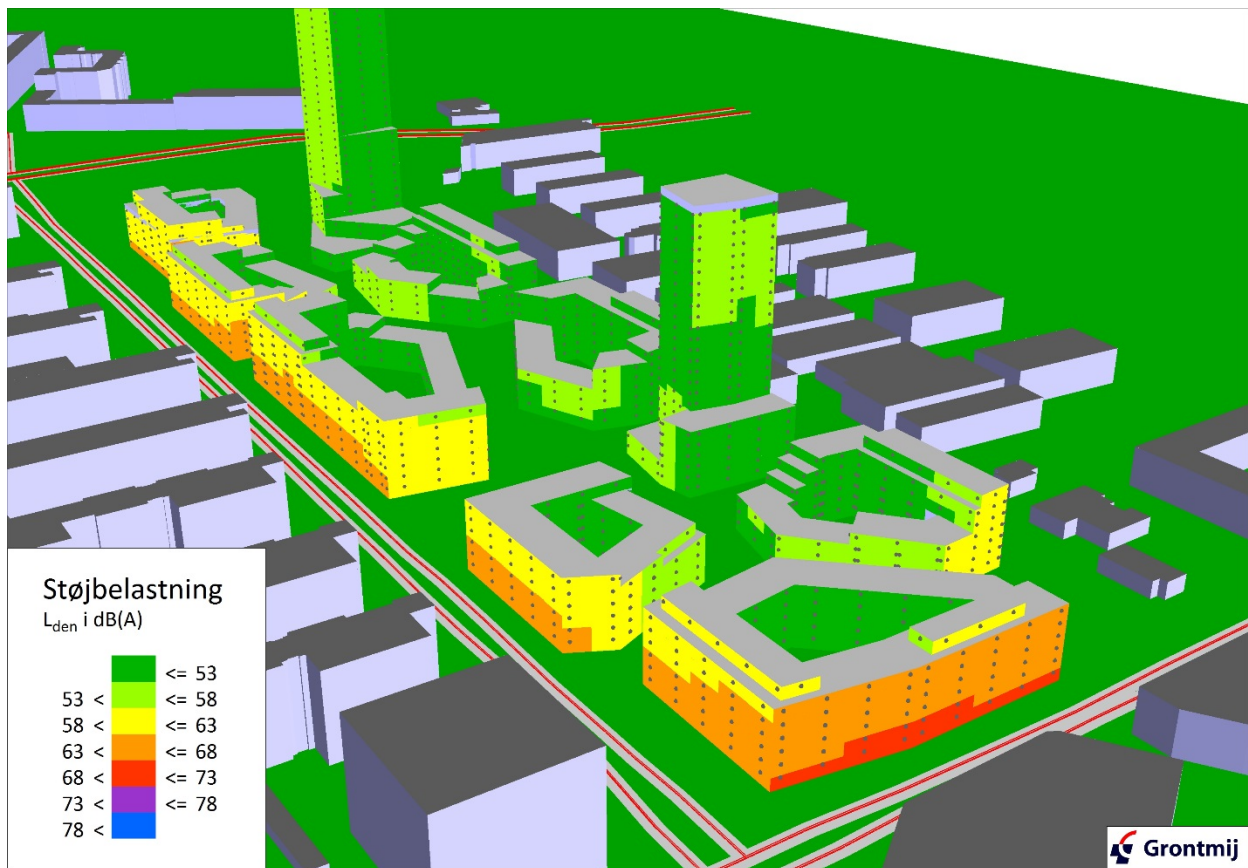
Beregningerne af støjbelastningen på de udendørs opholdsarealer viser, at i gårdrummene i alle karréer og på en stor del af området mellem bygningerne er den vejledende grænseværdi på  $L_{den}$  58 dB overholdt. Støjen kommer ind via ”indgangene” fra Njalsgade og Amagerfælledvej, og her er støjniveauet således væsentligt over støjgrænsen. Støjreducerende tiltag, såsom støjskærme, vil dog kunne reducere støjbelastningen af ”indgangene” til et acceptabelt niveau.





*Ill 8.6.2.1, Grontmij*

*Støjkonturkort for udendørs opholdsarealer 1,5 meter over terræn. Det skal bemærkes, at de viste støjniveauer er inklusiv støjbidrag fra lydrefleksioner i bygningernes facader. Støjniveauerne er således højere end de beregnede støjniveauer på facadestøjkortet, som ikke medtager facaderefleksionen.*



### Ill 8.6.2.2, Grontmij

Facadestøj kort med vejtrafikstøj på facader. Det skal bemærkes, at kortet viser "fritfeltsværdien" af støjniveauet på facaden, hvilket betyder, at lydrefleksionen i denne facade ikke er medregnet.

### Vurdering

Undersøgelsen af vejtrafikstøj viser, at der med undtagelse af de nederste etager ud til Amagerfælledvej, ikke er facader, hvor støjniveauet overstiger 68 dB. Hvor støjniveauet overstiger 58 og 63 dB ved henholdsvis boliger og kontorer sikres det med lokalplanens bestemmelser, at det indendørs støjniveau fra vejtrafik i boligernes opholds- og soverum med åbne vinduer ikke overstiger 46 dB og i kontorer og hotel ikke 51 dB. I kontorer og hotel kan luftudskiftningen foretages på andre måder end ved åbne vinduer. Det udendørs støjniveauet på de udpegede opholdsarealer må ikke overstige 58 dB.

Det fremgår af undersøgelsen, at der kan etableres udendørs opholdsarealer i karréernes gårdrum og på områder mellem bygningerne, hvor den vejledende grænseværdi på 58 dB kan overholdes. På promenaden ud til Njalsgade og mellem bygningerne ud til Njalsgade og Amagerfælledvej er der overskridelser af de tilladte grænseværdier for udendørs opholdsarealer. Disse arealer vurderes dog uden problemer at kunne fungere som et urbant byrum med mulighed for café, marked og lignende.

Lokalplanen vurderes samlet set at medføre minimale problemer med hensyn til støjbelastning for såvel boligbebyggelse som for områdets øvrige anvendelse.

### Afværgeforanstaltninger

Støjdæmpende foranstaltninger, der kan nedbringe støjniveauet på bygningernes facader:

1. En lav støjskærm på 0,6 meter langs Njalsgades nordside med støjabsorberende overflade mod trafikken. Støjskærmen kan evt. indarbejdes i en siddeplint langs Njalsgade.

2. Støjafskærmende værn eller anden inddækning på altaner og andre opholdsarealer over terræn.
3. Støjabsorberende beklædninger på facader og altaner
4. Grønne støjabsorberende felter mellem Njalsgade og Bebyggelsen i form af beplantning.
5. Støjdæmpende belægning på Njalsgade.
6. Hastighedsnedsættelse til 40 km/t på Njalsgade.
7. Øvre vægtgrænse for tunge køretøjer på dele af Njalsgade.

Af byrumsmæssige og trafikale hensyn vil tiltag 1 og 2 kun kunne bruges i begrænset omfang på delstrækninger. Støjdæmpende asfalt vil blive benyttet, når det eksisterende slidlag skal udskiftes. Tiltag 4 og 5 vil blive vurderet i sammenhæng med den generelle politik på disse områder.

### *Overvågning*

1. Der bør i forbindelse med myndighedsbehandling af byggesager i lokalplanområdet foretages yderligere støjberegninger for den enkelte bygning.

### **Trafiksikkerhed**

Udviklingen af et byområde på 125.000 m<sup>2</sup> med blandet anvendelse vil medføre en øget trafik til og fra området. En øget trafik vil alt andet lige kunne medføre en risiko for flere færdselsuheld.

Lokalplanen forudsætter en regulering af biltrafikken og anlæg af stiforbindelser i området med henblik på at øge den trafikale sikkerhed.

Den samlede plan for området muliggør og forudsætter, at den primære biltrafik til og fra området sker via et signalreguleret kryds ved Artillerivej/Weidekampsgade. Herudover vil der være to sekundære ind- og udkørsler til parkeringskælderen fra Njalsgade. Bus- og taxakørsel til hotellet vil få overkørsel til Njalsgade. Varekørsel til områdets butikker vil få overkørsel fra Njalsgade samt mulighed for udkørsel via påbudt højresving til Amagerfælledvej.

Gennem bebyggelsens centrale grønne parkstrøg fastlægger lokalplanen etablering af en stiforbindelse, der skal indgå som en del af Amagerruten og Ørestadsruten, der er en af Københavns grønne cykelruter. Denne stiforbindelse krydser en intern servicevej nord for bebyggelsen. Lokalplanen forudsætter, at den interne servicevej ikke må anvendes til gennemkørsel. Samtidig forudsættes hastighedsdæmpende foranstaltninger og tydelige markeringer af cykelstien i de befæstede arealer.

På tværs af området mellem Njalsgade og Amagerruten fastlægger lokalplanen en forlængelse af Ørestadsruten, der er en anden af Københavns grønne cykelruter. Hvor Ørestadsruten krydser Njalsgade etableres et fodgængerfelt med helle anlæg, hvor cyklister kan trække over gaden.

Internt i bebyggelsen etableres en række sammenhængende byrum, der vil fungere som en oplevelsesrig og sikker fodgængerforbindelse mellem Islands Brygge, Amagerbro og Sundholmskvarteret.

### *Vurdering*

Lokalplanen vurderes at forbedre trafikforholdene for bløde trafikanter. Det skyldes især den forbedrede stiforbindelse mellem Ørestads Boulevard og Amagerfælledvej, samt at den primære biltrafik til lokalplanområdet ikke krydser de grønne stiforbindelser. Herudover vurderes det som en forbedring af trafiksikkerheden, at lokalplanen fastlægger en sammenkobling af de to grønne cykelruter i lokalplanområdet.



### *Afværgeforanstaltninger*

Krydset mellem den interne servicevej og Amagerruten bør sikres yderligere ved ubetinget vigepligt for biler.

Afviklingen af trafikken i de 3 kryds mellem de grønne cykelruter og henholdsvis Amagerfælledvej, Ørestads Boulevard og Njalsgade skal følges løbende.

### **Parkering**

Da området er stationsnært, forventes en stor del af bebyggelsens beboere og brugere at ankomme med kollektiv trafik. For at understøtte den kollektive trafik fastsætter lokalplanen en parkeringsnorm for området svarende til 1 parkeringsplads for 150 m<sup>2</sup> etageareal, dog 1 plads pr. 100 m<sup>2</sup> butiksareal. Al parkering skal etableres i en parkeringskælder, der ligger under bebyggelsen. Den primære adgang til parkeringskælderen skal ske fra et signalreguleret kryds ved Artillerivej/Weidekampsgade. Herudover er der to adgange fra Njalsgade.

### *Vurdering*

Parkeringsnormen er fastsat som en tilskyndelse til øget brug af kollektiv trafik og dermed ud fra en forudsætning om, at områdets brugere vil bruge kollektiv trafik. Lokalplanens gennemførelse vurderes dermed ikke at medføre væsentlige problemer med parkering i lokalplanområdet eller i de omkringliggende områder.

Der vil være behov for en løbende at følge parkeringsbelægningen i området

### **Stier og cykelruter**

Lokalplanen åbner i overensstemmelse med Københavns Kommunes målsætning om grønne stiforbindelser mulighed for etablering af to nye overordnede stiforbindelser gennem området.

Mellem Amagerfælledvej og Ørestads Boulevard stiller lokalplanen krav om en stiforbindelse, der skal indgå i Amagerruten, der løber gennem det centrale parkstrøg og forbinder Islands Brygge med Amager Strandpark.

På tværs af området mellem Njalsgade og Amagerruten stiller lokalplanen krav om etablering af en stiforbindelse, der skal forlænge Ørestadsruten, der løber langs Emil Holms Kanal til Ørestad Syd.

### *Vurdering*

Det vurderes, at etableringen af to nye grønne stiforbindelser vil fremme vilkårene for de bløde trafikanter, samt at lokalplanens realisering vil tilskynde flere til at cykle.

## **8.7 Klimatiske faktorer**

### **Vind og turbulens**

Der er udarbejdet en rapport ”Vindkomfort for Faste Batteri”, som kortlægger fremtidige vindforhold for lokalplanområdet med fokus på de offentlige byrum. Rapporten anviser, hvordan vindforholdene kan forbedres, og hvordan funktionen af byrummet kan tilpasses vindforholdene.

### *Undersøgelser*

Der er foretaget en analyse vha. CFD-beregninger af de fremtidige forhold, som tager afsæt i, at området vil være fuldt udbygget. Beregningerne er foretaget med og uden den planlagte beplantning. Vindhastighederne er undersøgt i områderne omkring bygningerne i højden 1,50 m over terræn – svarende til en gennemsnitlig fodgængers hovedhøjde. Vindhastighederne er inklusiv turbulensstillæg.

## Vurdering

Generelt er vindforholdene gode. I de indre gader samt syd, øst og vest for området kan ophold anbefales i forhold til vind – de fleste steder for siddende, længerevarende ophold.



Illustration 8.7.1: Vindkomfortanalyse, der viser hvor ofte det blæser mere end 6 m/s vægtes for alle vindretninger

Vindforholdene ved de to punkthus er dog præget af, at husene trækker vinden ned. Det medfører, at vindkomforten tæt ved punkthusene kun er egnet til kortere ophold og gang.

Nord for området er vindkomforten lav. Særligt nord for det nordvestlige punkthus er der meget vind; arealet kan sammenlignes med Codan-bygningen ved søerne.

Fortidsmindet Faste Batteri vest for området er præget af, at vinden kommer uhindret ind over fælleden, og ledes ind ved Ørestads Boulevard.

### Afværgeforanstaltninger

Det frarådes at etablere færdselsårer for cyklister og gående i det gule område i illustration 8.7.1 nord for det nordvestlige punkthus.

Gang- og cykelstien, der munder ud mod vest, bør holdes udenfor det gule område omkring det vestlige punkthus. Stien kan eventuelt skærmes af på begge sider med buske og lave træer, dels for at skabe yderligere læ, dels for at markere stien.

For at skærme for vind på fortidsmindet Faste Batteri, kan der arbejdes med at plante træer langs Ørestads Boulevard.

Ved det nordvestlige punkthus vil træer langs den vestlige og sydvestlige facade, kunne forbedre vindforholdene.

Vindforholdene på pladsen syd for det østlige punkthus, vil kunne forbedres med yderligere beplantning i den nordlige del af pladsen.

## 8.8. Kulturarv Kirker

Lokalplanen giver mulighed for bebyggelse i en højde på op til 86 meter, der vil lukke for kig fra Emil Holms Kanal til Vor Frelser Kirkes tårn.

Der er i dag muligt at se det 90 meter høje tårn på Vor Frelser Kirke fra enkelte steder langs Emil Holms Kanal i Ørestad. Det er ikke muligt at se selve kirken eller den bymæssige kontekst, som kirken optræder i.

#### *Vurdering*

Gennemførelse af lokalplanens bebyggelsesplan vil hindre det nuværende kig fra kanalen til tårnet på Vor Frelser Kirke, men da kirketårnet ikke ligger i en direkte sigtelinje, vurderes konsekvensen af lokalplanens bestemmelse om byggeri over for Emil Holms Kanal at være af begrænset betydning.

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

På Staten Serum Institut er der udpeget en række bevaringsværdige bygninger, hvorfra det fremtidige byggeri lokalplanområdet vil være synligt. De bevaringsværdige bygninger indgår i Statens Serum Instituts produktionsanlæg og er omgivet af nyere bygningsanlæg.

#### *Vurdering*

Da den bevaringsværdige bebyggelse på Statens Serum Institut i forvejen er omgivet af nyere bygningsanlæg, vurderes lokalplanens realisering ikke at kunne forstyrre oplevelsen af disse bygninger.

#### **Jordfaste fortidsminder**

Inden for lokalplanens område ligger det fredede fortidsminde Faste Batteri. Lokalplanen forudsætter, at en del af adgangsvejen til området kan etableres inden for fortidsmindets afgrænsning.

For at sikre den bedst mulige trafikafvikling fra lokalplanområdet ønsker Københavns Kommune at omlægge krydset mellem Weidekampsgade og Ørestads Boulevard til et 4-benet signalreguleret kryds. Den 4. vej, der giver adgang til lokalplanområdet og Statens Serum Institut, ligger delvist inden for fortidsmindet.

Som en del af Københavns Kommunes overordnede plan for grønne cykelruter ønskes en 4 meter bred cykelsti etableret i gennem området. Da stien skal fortsætte ad Myggenæsgade, er det nødvendigt, at den krydser fortidsmindet. Der etableres en lille træbro, hvor stien krydser en af fortidsmindets kanaler. Herudover reetableres en stiforbindelse øst for fortidsmindets kanal mellem Ørestads Boulevard i nord og Njalsgade i syd.

Disse anlæg forudsætter en forudgående tilladelse fra Kulturstyrelsen.

Et fortidsminde afkaster en beskyttelseslinje. For at muliggøre det ønskede byggeri i lokalplanområdet, skal beskyttelseslinjen omkring fortidsmindet reduceres eller også skal der meddeles dispensation fra beskyttelseslinjen. Dispensation meddeles af Teknik- og Miljøforvaltningen efter høring af Kulturstyrelsen.

Herudover forudsætter lokalplanen, at der inden for beskyttelseslinjen kan etableres stiforbindelse, promenade samt vejanlæg.

Lokalplanen åbner samtidig mulighed for, at fortidsmindet bliver renoveret og stedets historie formidles til besøgende.

### *Vurdering*

Lokalplanen åbner mulighed for, at fortidsmindet bliver renoveret, og stedets historie formidles til besøgende. De påtænkte stiforbindelser og vejanlæg vurderes ikke at påvirke oplevelsen af fortidsmindet.

Lokalplanens gennemførelse vurderes derfor samlet set at have en positiv betydning for fortidsmindet.

## **8.9 Ressourcer og affald**

### **Energiforbrug**

Københavns Kommune har besluttet, at der skal tænkes ”miljørigtig” i forbindelse med nybyggeri, større renoveringer, byfornyelse og anlægsarbejder. Derfor har Borgerrepræsentationen tiltrådt retningslinjerne ”Miljø i byggeri og anlæg, 2010”. Heri berøres emnerne miljørigtig projektering, energi og CO<sub>2</sub>, materialer og kemikalier, vand og afløb, byens rum, liv og natur, affald, støj, indeklimate og byggepladsen.

Minimumskravene skal følges i forbindelse med nybyggeri, større renoveringer og anlægsarbejder, hvor Københavns Kommune er bygherre eller kontraktmæssig bruger, samt ved støttet byggeri og byfornyelse. Private opfordres til at hente ideer fra retningslinjerne.

### *Vurdering*

Det vurderes, at den kommende bebyggelse vil have et markant lavere energiforbrug i forhold til den øvrige bygningsmasse i København. Lokalplanens gennemførelse vurderes at have en positiv betydning for miljøet

### **Kemikalier, miljøfremmede stoffer**

Umiddelbart nord for lokalplanens område ligger Statens Serum Institut (SSI). Instituttet er en statsejet medicinalvirksomhed med produktion af bl.a. vacciner på stedet.

Miljøministeriet har vurderet, hvor langt der bør være mellem forskellige typer af virksomheder og arealanvendelser, der er forureningsfølsomme. Ministeriet har herefter udarbejdet en virksomhedsklassifikation, der inddeler forskellige typer af virksomheder i syv klasser afhængigt af anbefalet afstand til boligområder. Af listen fremgår det, at medicinalvirksomhed ligger i klasse 7, hvor den anbefalede afstand er 500 meter.

Klassifikationen er fastsat efter de afstande, der skønnes at være nødvendige mellem de pågældende virksomhedstyper og boliger, hvis det skal undgås, at boligerne påføres væsentlige gener, eller at virksomheden senere kan blive stillet over for nye, skrapere miljøkrav. Overholdes minimumsafstandene, vil der være en rimelig sikkerhed mod fremtidige ulemper i de omkringliggende områder. De angivne afstande bygger på erfaringer om det udslipniveau, der findes i dag, eller som kan forventes i de nærmeste år.

SSI ligger i dag umiddelbart op til et boligområde og Naturstyrelsen Roskilde har i 2008 givet en fornyet miljøgodkendelse til SSI ud fra den forudsætning, at der forelå et forslag til boligbyggeri inden for det aktuelle lokalplanområde. Miljøgodkendelsen fastsætter generelle immissionskrav til driften på instituttet, der skal sikre de omkringboende mod uønskede stoffer i luften.

Naturstyrelsen er tilsynsmyndighed for alle miljøforhold på virksomheden, bortset fra spildevand og henvisning af affald, hvor Københavns Kommune er tilsynsmyndighed.

### *Vurdering*

SSI ligger allerede i dag umiddelbart op til et boligområde, og Naturstyrelsen Roskilde har i 2008 givet en fornyet miljøgodkendelse til SSI ud fra den forudsætning, at der forelå et forslag til boligbyggeri inden for lokalplanens område. Derfor vurderes lokalplanens naboskab til SSI ikke at kunne medføre gener for lokalplanområdets fremtidige beboere og brugere.

#### *Overvågning*

Der vil foregå en løbende opfølgning på virksomheden, hvilket vil ske gennem miljømyndighedens tilsyn. Desuden skal den nuværende miljøgodkendelse genbehandles senest i 2018.

#### **Affald, genanvendelse**

Den udbygning af området, som lokalplanen giver mulighed for, vil medføre øgede affaldsmængder. Der er imidlertid ikke tale om et forbrug, der adskiller sig fra andre områder i Københavns Kommune med lignende anvendelse. Affaldsmængden fra nedbrydning af de tidligere bebyggelse på grunden er begrænset og ønskes genanvendt som underlag til de grønne cykelruter.

#### *Vurdering*

Opsamling af affald fra boliger og erhverv skal tilpasses områdets øvrige funktioner og bebyggelser. Dette kan ske med storskraldsfaciliteter og plads til genanvendelige fraktioner, glascontainere m.v.

Lokalplanen vurderes dermed ikke at få væsentlig indvirkning på affaldsmængderne i Københavns Kommune.

### **8.10 Bæredygtighed**

#### **Bæredygtig byudvikling**

Bæredygtighed er essentielt byplanlægningen, hvor miljømæssige, sociale og økonomiske forhold er grundlæggende aspekter, der skal tages hånd om.

I forhold til miljømæssig bæredygtighed er områdets stationsnære beliggenhed, tætheden, begrønning, håndtering af regnvand, stisystemet og den begrænsede parkeringsdækning af væsentlig betydning. Det forventes således, at mange beboere og brugere vil benytte tog og cykel til fordel for bil. Herudover forventes planens grønne elementer i form af Faste Batteri og det centrale grønne parkstrøg samt de mange beplantede altaner/terrasser og bygningsfacader at få stor betydning for miljøet. Omdannelse af et eksisterende byområde betyder, at der ikke inddrages nyt land, og at bebyggelsen kan tilkobles byens eksisterende infrastruktur.

Det fremgår af Københavns Klimaplan, at København skal være CO<sub>2</sub>-neutral i 2025.

Lokalplanen åbner mulighed for, at solfangere, solceller og lignende kan integreres i bygningernes facader eller tagflader.

Lokalplanen stiller krav om affaldshåndtering, krav til genbrug og lokal afledning af overskydende regnvand til f.eks. Faste Batteri, samt krav om grønne tage og terrasser, hvor det er muligt.

Begrønning af tage, terrasser og facader er med til at sænke temperaturen på bygningens overflader og kan binde støv på grund af den ujævne struktur og optage forskellige gasser, hvilket forbedrer luftkvaliteten og virker støjdæmpende. Desuden kan grønne tage og terrasser optage og forsinke store mængder regn- og smeltevand, hvilket letter presset på kloaksystemet.

Der bliver i lokalplanen henvist til ”Miljø i Byggeri og anlæg 2010”, der indeholder retningslinjer om miljørigtig projektering, energi og CO<sub>2</sub>, materialer og kemikalier, vand og afløb, byens rum, liv og natur, affald, støj, indeklima og byggepladsen. Desuden vil der blive gjort opmærksom på Københavns Kommunes Spildevandsplan 2008.

### *Vurdering*

Lokalplanen forholder sig til bæredygtighed indenfor miljømæssige, sociale og økonomiske aspekter og bidrager dermed til at fremme en bæredygtig byudvikling. Lokalplanen understøtter klimaplanens mål om, at København skal være CO<sub>2</sub> neutral i 2025, samt tilføjer 2 etaper af 2 grønne cykelstier til Københavns grønne cykelstinetværk samt sikrer en vigtig skybrudsvej for vand fra Amagerbrogade og dennes opland til udledning i haven.

Lokalplanen vurderes at bidrage til en bæredygtig udvikling af lokalplanområdet og kommunen som helhed.

## **8.11 Visuel effekt**

### **Arkitektonisk udtryk**

Området er centralt placeret, hvor en vigtig forudsætning for omdannelsen er den forbedrede kollektive trafik med Islands Brygge Station som omdrejningspunkt. Den samlede plan rummer mulighed for 125.000 m<sup>2</sup> fordelt på 8 karréer i op til 30 m og 2 højhuse med en højde på 86 og 99 meter.

Lokalplanen stiller krav om, at bebyggelsen skal opføres med udgangspunkt i farver, materialer og facaderytmer fra de omkringliggende bydele. De enkelte karréers facader skal have forskellige udtryk og skal begrønnes.

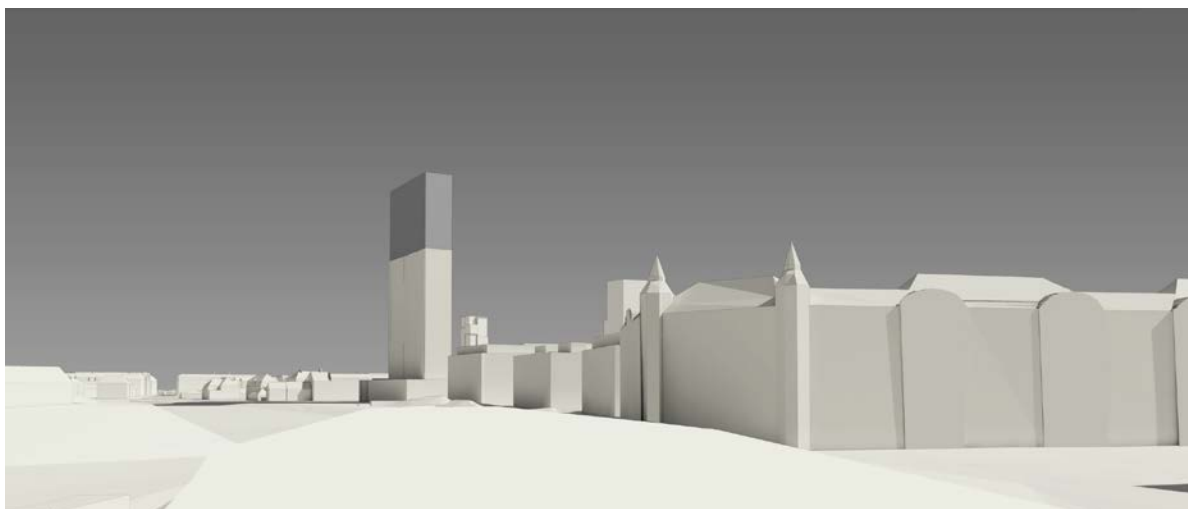


*Illustration 8.11.1*  
*3D model af bebyggelsen, Arkitema og Tredje Natur*

### *Undersøgelser*

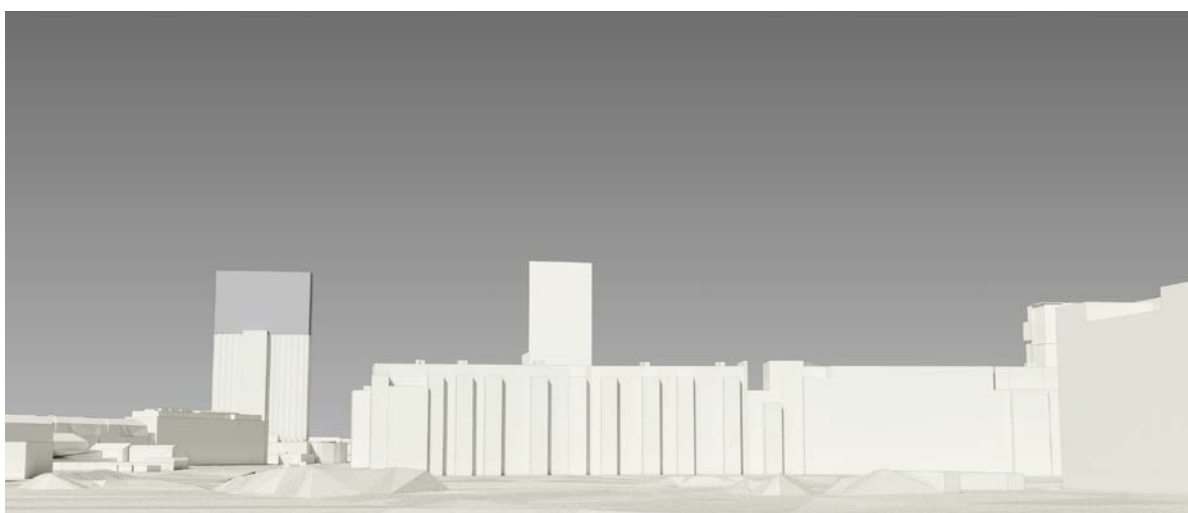


Bebyggelsen vil fremstå markant i gadebilledet og være synlig fra lang afstand. Der er derfor udarbejdet en række visualiseringer, der viser den ønskede bebyggelse set fra naboområderne.



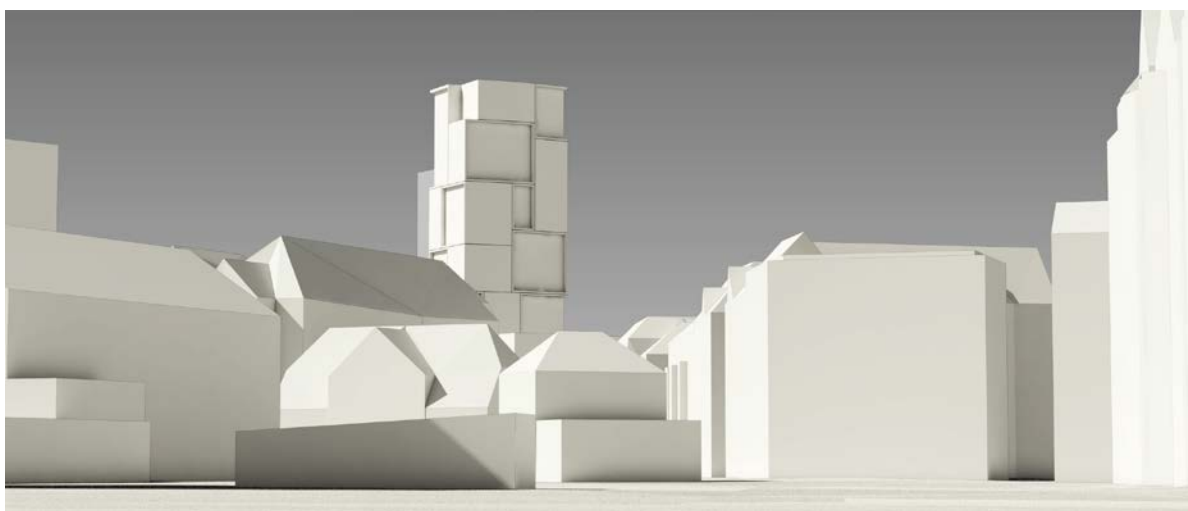
*Illustration 8.11.2*

| *Visualisering af bebyggelsen set fra Langebro, Arkitema*



*Illustration 8.11.3*

*Visualisering af bebyggelsen set fra Ørestads Boulevard, Arkitema*



*Illustration 8.11.4  
Visualisering af bebyggelsen set fra Sundholmvej, Arkitema*



*Illustration 8.11.5  
Visualisering af byggeriet med det vestlige højhus og fortidsmindet Faste Batteri i forgrunden - set fra krydset Njalsgade/Ørestads Boulevard med Faste Batteri i forgrunden. Arkitema og Tredje Natur*



*Illustration 8.11.6  
Visualisering af bebyggelsen set i det centrale grønne parkstrøg. Arkitema og Tredje Natur*





*Illustration 8.11.7*

*Visualisering af bebyggelsen og byrummet 'Sportsbanen' ved Amagerfælledvej. Arkitema og Tredje Natur*



### *Illustration 8.11.8*

*Visualisering af bebyggelsen og byrummet 'Vandpladsen' for enden af Emil Holms Kanal. Arkitema og Tredje Natur*

#### *Vurdering*

Planen åbner mulighed for at etablere et nyt, attraktivt byområde med en kombination af boliger, erhverv, detailhandel og grønne byrum. Der er med udgangspunkt i områdets karakter og særlige placering i byen givet forslag til en bebyggelse med en høj arkitektonisk og funktionel standard for såvel bebyggelse som friarealer. Forslaget indpasser stiforbindelser, offentlige pladser og rekreative arealer.

Det vurderes, at bebyggelsens udformning med 8 karréer af varierende højder som en nyfortolkning af den klassiske københavnske karrébebyggelse og med 2 signaturhøjhuse, understreger Københavns karakteristiske bystruktur og -profil. Det vurderes, at bebyggelsens struktur med udgangspunkt i de omkringliggende bydele vil fremstå som en integreret del af byen. De mange grønne facader mod det centrale parkstrøg vil samtidig være med til at understrege København som miljømetropol og sikre en grøn profil og et naturpræget miljø mellem de 8 karréer og 2 højhuse.

Det vurderes, at lokalplanens bestemmelse om, at de 10 bygninger i forskellige udformninger og med varierende facadeudtryk vil få en selvstændig arkitektonisk identitet og derigennem vil være med til at sikre et varieret og levende bybillede.

#### **Lys, skygge og refleksioner**

Lokalplanen giver mulighed for en bebyggelse udformet som 8 karréer med varierende højder på mellem 13 og 30 meter inden for den enkelte karré. Derudover giver lokalplanen mulighed for to højhuse på henholdsvis 86 og 99 meter. Den høje bebyggelse betyder, at der er en risiko for skyggegener for lokalplanområdets naboer.

#### *Undersøgelser*

Der er i forbindelse med lokalplanprocessen udarbejdet skyggediagrammer, der viser konsekvensen af lokalplanens gennemførelse. Lysforholdene har sammen med vindforhold været vigtige designparametre ved udformning af helhedsplanen.

Skyggediagrammerne viser, at bebyggelsens vigtigste byrum - det centrale grønne parkstrøg – har sol i mange af dagens lyse timer. Det er bygningernes nedtrapning fra op til 8 etager mod Njalsgade, syd for lokalplanområdet til 3-4 etager mod parkstrøget, der giver disse solforhold.

Skyggediagrammerne viser, at ejendomme langs Ørestads Boulevard vest for lokalplanområdet påvirkes minimalt. Skyggegenerne for Statens Serum Institut nord for lokalplanområdet er mere markant. Daginstitutionen på Statens Serum Instituts ejendom ligeledes nord for lokalplanområdet påvirkes af skygger fra det østlige tårn og karrébebyggelsen i eftermiddagstimerne ved solhverv (juni) og jævndøgn (marts/september). Ved solhverv er det primært institutionens areal mod syd, der påvirkes. Ved jævndøgn (marts/september) er det hele institutionens areal, der påvirkes i eftermiddagstimerne.

En boligkarré nord for lokalplanområdet på hjørnet af Peter Vedels Gade og Amagerfælledvej påvirkes af skygger fra det vestlige højhus i eftermiddagstimerne ved jævndøgn.

Ejendommene langs Amagerfælledvej øst for lokalplanområdet vil ligge i skygge i de sene eftermiddagstimer ved jævndøgn og i aftentimerne ved solhverv den 21. juni.



Der er foretaget en nærmere vurdering af, hvordan boligbebyggelsen langs Amagerfælledvej påvirkes. Undersøgelsen viser, at generne fra den foreslåede bebyggelse ikke er mere udtalt end fra en almindelig københavnerkarré i 6 etager, hvis den blev opført i skel mod Amagerfælledvej og Njalsgade.

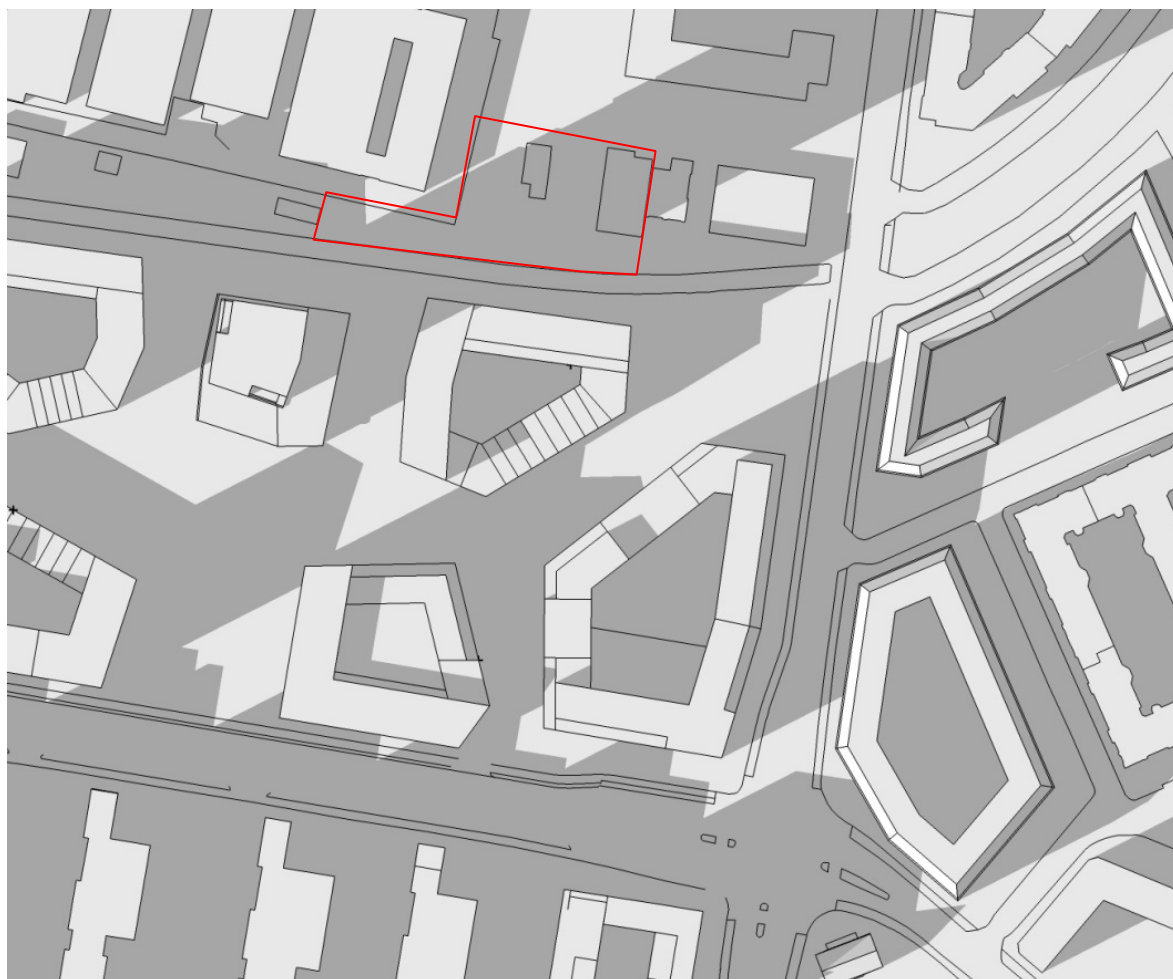
Skyggediagrammerne viser ligeledes, at Fortidsmindet Faste Batteri, som ligger i områdets vestlige ende, har gode solforhold hele dagen.

#### *Vurdering*

De i lokalplanen tilladte bygningshøjder vil påvirke nabobebyggelsen langs Amagerfælledvej. Sammenlignende diagrammer viser, at der vil være tilsvarende gener fra en karrébebyggelse i lokalplanområdet langs Amagerfælledvej, hvilket må betragtes som er forventeligt og acceptabelt ved byggeri centralt i København.

På grund af højhusenes slanke udformning vurderes skyggevirkningerne at være kortvarige og acceptable. Højhusene kaster for det meste skygger på parkeringsarealer.

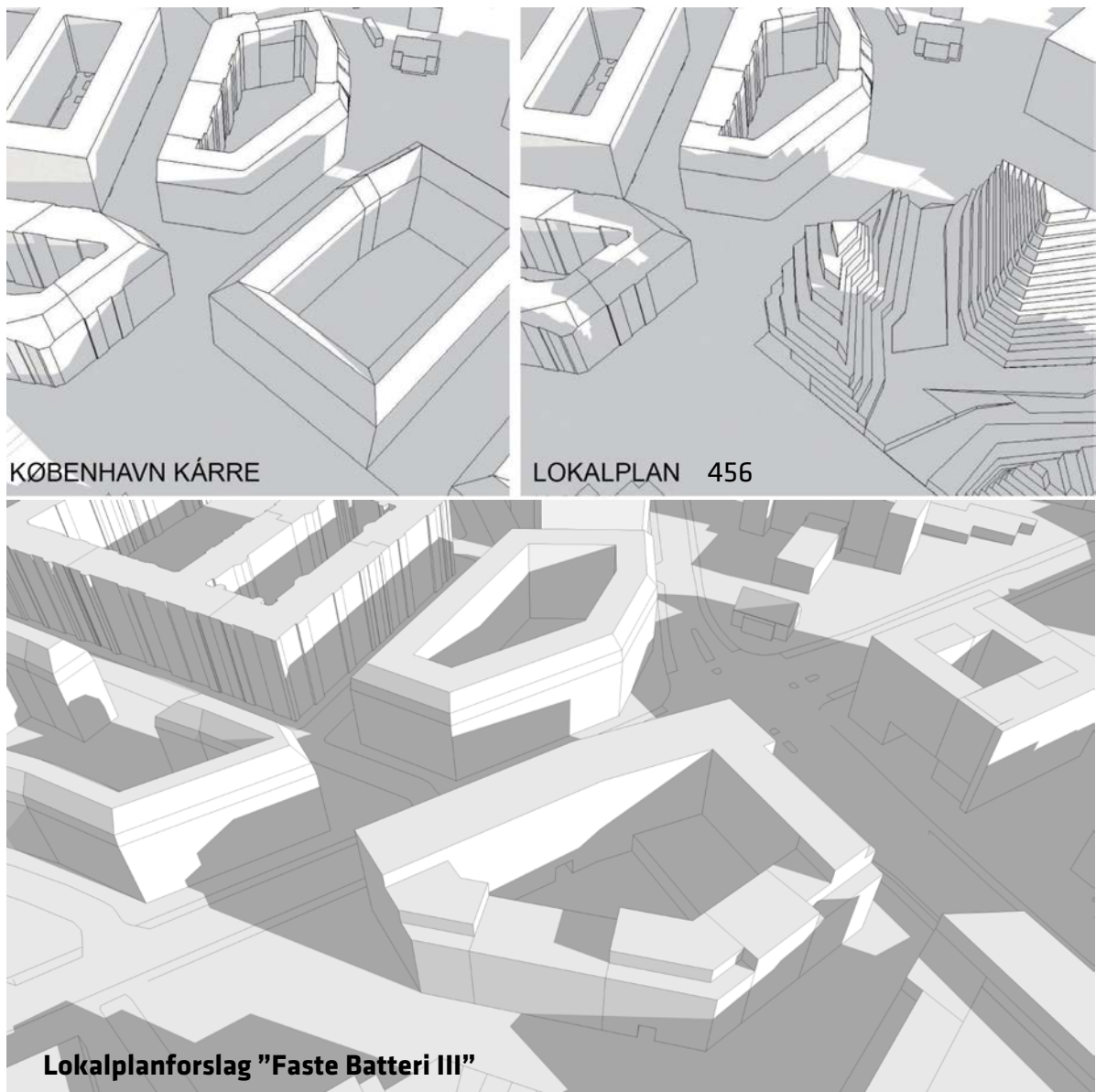
Lokalplanens gennemførelse vurderes således at betyde en lokal og begrænset påvirkning af omgivelserne.



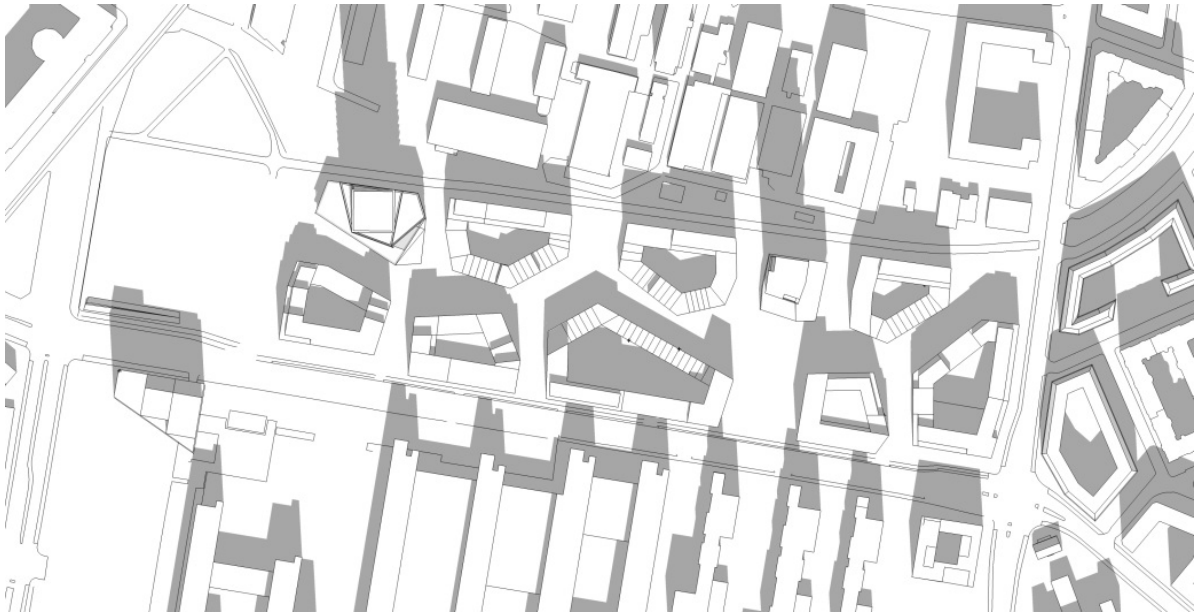
*Illustration 8.11.9, Arkitema*

*Sol/skyggediagram for jævn døgnet den 21. marts klokken 16*

*Bebyggelse muliggjort af lokalplanen. Den røde markering er SSI's børneinstitution*



*Illustration 8.11.10*  
*Sol/skygge diagram for jævndøgn den 21. marts klokken 16*



*Illustration 8.11.11, Arkitema  
Sol/skygge diagram for jævndøgn den 21. marts klokken 12  
Bebyggelse muliggjort i lokalplanen*



*Illustration 8.11.12, Arkitema  
Sol/skygge diagram for solhverv den 21. juni klokken 12  
Bebyggelse muliggjort i lokalplanen*



*Illustration 8.11.13, Arkitema  
Sol/skygge diagram for solhverv den 21. juni klokken 19  
Bebyggelse muliggjort i lokalplanen*

## **8.12 Sikkerhed**

### **Kriminalitet**

Lokalplanen giver mulighed for ny bebyggelse med boliger og nye udadvendte aktiviteter på et areal, der i lang tid har ligget ubrugt hen eller været anvendt til midlertidig opbevaring af materialer.

Nye funktioner og boliger vil skabe liv i området og skabe tryghed langs Njalsgade og på cykelstierne gennem området, særligt i aften og nattetimerne.

Lokalplanen giver mulighed for et centralt parkstrøg med cykel- og gangforbindelse, der vil være offentligt tilgængeligt som en del af to af Københavns cykelruter. Det forventes, at det vil give trafik igennem området i løbet af dagen, og derved en fornemmelse af tryghed for folk der færdes i området. Byggefelternes placering og udformning sikrer gode oversigtsforhold med lange kig igennem det centrale strøg. Bebyggelsens karréstruktur betyder, at der fra alle steder i det indre parkstrøg er visuel forbindelse til de omkringliggende veje, hvilket vil sikre tryghed for folk, der færdes i området. Den blandede anvendelse i området vil sikre social kontrol med friarealerne, da størstedelen af friarealerne internt i bebyggelsen er omgivet af bygninger, der anvendes alle døgnets timer.

### *Vurdering*

Lokalplanen vil betyde øget aktivitet i området hele døgnet, hvilket samlet set vil betyde større tryghed for områdets brugere og de, der færdes i området.

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

Umiddelbart nord for lokalplanens område ligger Statens Serum Institut (SSI). Instituttet er en statsejet medicinalvirksomhed med produktion af bl.a. vacciner på stedet.

Miljøministeriet har vurderet, hvor langt der bør være mellem forskellige typer af virksomheder og arealanvendelser, der er forureningsfølsomme. Ministeriet har herefter udarbejdet en virksomhedsklassifikation, der inddeler forskellige typer af virksomheder i syv klasser afhængigt



af anbefalet afstand til boligområder. Af listen fremgår det, at medicinalvirksomhed ligger i klasse 7, hvor den anbefalede afstand er 500 meter.

Klassifikationen er fastsat efter de afstande, der skønnes at være nødvendige mellem de pågældende virksomhedstyper og boliger, hvis det skal undgås, at boligerne påføres væsentlige gener, eller at virksomheden senere kan blive stillet over for nye, skrappe miljøkrav. Overholdes minimumsafstandene, vil der være en rimelig sikkerhed mod fremtidige ulemper i de omkringliggende områder. De angivne afstande bygger på erfaringer om det udslopsniveau, der findes i dag, eller som kan forventes i de nærmeste år.

SSI ligger i dag umiddelbart op til et boligområde og Naturstyrelsen Roskilde har i 2008 givet en fornyet miljøgodkendelse til SSI ud fra den forudsætning, at der forelå et forslag til boligbyggeri inden for det aktuelle lokalplanområde. Miljøgodkendelsen fastsætter generelle immissionskrav til driften på instituttet, der skal sikre de omkringboende mod uønskede stoffer i luften.

Ifølge Naturstyrelsen Roskildes Revurdering af miljøgodkendelse af Statens Serum Institut vurderes det, at der ikke er fare for større uheld på virksomheden, og derfor heller ikke er grund til at fastsætte vilkår, der svarer til kravene i risikobekendtgørelsen.

#### *Vurdering*

SSI ligger allerede i dag umiddelbart op til et boligområde, og Naturstyrelsen Roskilde har i 2008 givet en fornyet miljøgodkendelse til SSI ud fra den forudsætning, at der forelå et forslag til boligbyggeri inden for lokalplanens område. Derfor vurderes lokalplanens naboskab til SSI ikke at kunne betyde en risiko for lokalplanområdets fremtidige beboere og brugere.

Der vil foregå en løbende opfølgning på virksomheden, hvilket vil ske gennem løbende miljøtilsyn. Senest i 2018 skal den nuværende miljøgodkendelse revurderes.

### **8.13 Socioøkonomiske effekter**

#### **Social bæredygtighed**

Lokalplanen åbner mulighed for en blanding af kontorer, boliger, butikker, hotel med conferencecenter, restauranter og kulturelle funktioner.

Muligheden for mange udadvendte funktioner og detailhandel skal være med til at understøtte bylivet og aktiviteter i området fordelt over døgnet.

Lokalplanen stiller krav om, at detailhandel skal placeres i stueetagerne facader ud mod Njalsgade og dermed være med til at styrke bylivet langs Njalsgade.

Bygherren har indgået en aftale med KAB om placering af 5.000 m<sup>2</sup> almene ungdomsboliger inden for planområdet og er desuden interesseret i at arbejde med alternative boformer i nogle af bebyggelserne.

#### *Vurdering*

Lokalplanen sikrer et aktivt og levende byliv gennem en stor forskellighed i områdets anvendelse. Et meget tæt byområde og to af byens cykelruter igennem området vil sikre liv på områdets offentlige arealer.

Lokalplanen stiller i overensstemmelse med forslag til Kommuneplan 2015 krav om en gennemsnitlig boligstørrelse på 95 m<sup>2</sup>, hvilket i forhold til de generelt små boliger på Islands Brygge og Amagerbro vil betyde en større social mangfoldighed og bl.a. give plads til flere børnefamilier.

Lokalplanen vurderes som helhed at have positiv betydning for den sociale bæredygtighed.

### **Økonomisk bæredygtighed**

Fuldt udbygget vil Batteriet efter kommunens skøn generere en årlig skatteindtægt på 24 mio. kr. pr. år (2012 priser), når forskellige ydelser, som f.eks. daginstitutioner, skoler og sociale ydelser, er modregnet.

Lokalplanens realisering er baseret på områdets stationsnære placering. Lokalplanen muliggør et samlet byggeri på 125.000 m<sup>2</sup> med blandet bolig, erhverv, institutioner og kultur. Lokalplanens realisering vurderes at kunne tilføre området nye arbejdspladser og nye kulturinstitutioner og dermed tilføre hele lokalområdet ny dynamik.

På baggrund af ”Analyse af detailhandlen i Københavns Kommune 2008, udarbejdet af ICP og kommunen til forslag til Kommuneplan 2015, har kommunen vurderet, at der kan placeres et lokalcenter på 3.000 bruttoetagekvadratmeter samt 1.000 bruttoetagekvadratmeter butik til øvrig udvalgsvarerhandel. Ved fastlæggelsen af butiksarealet er der taget hensyn til, at det også skal være muligt i øvrigt at drive butikker i kvarteret.

### *Vurdering*

Den fuldt realiserede lokalplan vil betyde en øget skatteindtægt for kommunen. Samtidig vurderes lokalplanen at betyde flere arbejdspladser og større økonomisk aktivitet i området. Herudover vurderes bebyggelsens blandede anvendelse at være med til at sikre bebyggelsen imod konjunkturmæssige udsving og dermed sikre, at området udbygges inden for en overskuelig årrække.

Samlet set vurderes planerne at have en positiv effekt på områdets økonomiske bæredygtighed.

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

Trafikafviklingen omkring lokalplanområdet vil blive overvåget i forbindelse med kommunens generelle bestræbelser på at afvikle trafikken bedst muligt.

I forbindelse med byggesagsbehandlingen foretages yderligere beregninger af trafikstøj for den enkelte bygning.

I forbindelse med byggesagsbehandlingen foretages yderligere undersøgelser af vindforholdene omkring den enkelte bygning.

Emissioner fra virksomheden SSI vil blive fulgt løbende i forbindelse med miljømyndighedens tilsyn i henhold til Miljøbeskyttelseslovens bestemmelser.

## **10. Referencer**

- 10.1 Startredegyrelse for forslag til lokalplan "Faste Batteri III"
- 10.2 Forslag til Kommuneplan 2015
- 10.3 Lokalplan nr. 456

- 10.5 ”Det grønne cykelrutenet 2008, realiserede og planlagte ruter”. Teknik- og Miljøforvaltningen, Københavns Kommune, 2008.
- 10.6 Miljøkontrollen har udgivet vejledningen ”Arbejder du med jord fra Københavns Kommune”, 2006
- 10.7 Grundvandsplan 2005.
- 10.8 Spildevandsplan 2008.
- 10.9 ”Boligbyggeri og arkitektonisk kvalitet”, Bygge- og Teknikforvaltningen, Københavns Kommune, 2004.
- 10.10 ”Miljø i byggeri og anlæg”, Teknik- og Miljøforvaltningen, Københavns Kommune, 2010.
- 10.11 ”Byen for alle”
- 10.12 Københavns Klimaplan
- 10.13 Analyse af trafikale konsekvenser i de berørte kryds, Grontmij Carl Bro, 29. april 2010
- 10.14 Batteriet – beregning af vejtrafikstøj, Grontmij, maj 2015
- 10.15 Vindkomfort for Faste Batteri, Vind-Vind ApS, maj 2015
- 10.16 Analyse af virksomhedsstøj, Grontmij, maj.2015
- 10.17 Batteriet, Startredegørelse Faste Batteri. Miljø-jordforurening, Grontmij Carl Bro, 28. oktober 2008
- 10.18 Revurdering af miljøgodkendelse for Statens Seruminstitut, Naturstyrelsen Roskilde, 17. december 2008

## BILAG 1: Scoping skema

Miljøparametre	væsentlige	mindre betydende	ubetydelige	ikke relevant	Bemærkninger
<b>Bymiljø &amp; landskab</b>					
<i>Byarkitektonisk værdi</i>	X				<p>Lokalplanen giver mulighed for en tæt karrébebyggelse, som tager afsæt i de omkringliggende bebyggelser og med to identitetsskabende højhuse på 86 m og 99 m. De to bygninger vil være synlige fra lang afstand.</p> <p>Bebyggelsens udearealer er fordelt på offentlige arealer mellem bebyggelsen, på fortidsmindet og evt. fælles tagterrasser.</p> <p>Lokalplanområdet udgør 72.000 m<sup>2</sup>, hvoraf bebyggelsen omfatter et grundareal på ca. 400 meter x 75 meter.</p>
<i>Bevaringsværdige bygninger</i>				X	Der er ingen fredede eller bevaringsværdige bygninger i området eller i umiddelbar nærhed af området.
<i>Kulturhistoriske forhold</i>		X			Der er udover det fredede fortidsminde ikke bygninger eller anlæg af kulturhistorisk interesse i området eller i umiddelbar nærhed af området.
<i>Jordfaste fortidsminder, arkæologisk arv</i>	X				Inden for lokalplanens område ligger det fredede fortidsminde Faste Batteri. Lokalplanens realisering forudsætter en reduktion af fortidsmindebeskyttelseslinjen på samme måde som Københavns Universitet og bebyggelsen langs Artillerivej har betydet en reduktion af beskyttelseslinjen.
<i>Grønne områder</i>		X			Fortidsmindet Faste Batteri er i dag et grønt område. Lokalplanen fastholder områdets anvendelse og muliggøre en renovering af fortidsmindet. I gennem midten af lokalplanområdet fastsætter lokalplanen bestemmelse om en parkforbindelse med mulighed for nye rekreative tilbud.
<i>Landskabelig værdi</i>			X		<p>Teknik- og Miljøforvaltning har registreret flere bevaringsværdige træer inden for lokalplanområdet. En række med 5 træer langs kanalen ved Faste Batteri og 4 træer i grundens nordøstlige hjørne, hvoraf ingen påvirkes af planens vedtagelse. Herudover findes 3 træer centralt i området, som muligvis ikke kan bevares, hvis lokalplanen realiseres.</p> <p>Der er ikke herudover registreret bevaringsværdige landskabelige værdier i området</p>
<i>Friluftsliv/rekreative interesser</i>	X				Lokalplanen åbner mulighed for at indarbejde en række forskellige rekreative tilbud, der kan betjene området såvel som den omkringliggende by, herunder en revitalisering af fortidsmindet Faste Batteri og etablering af nye stiforbindelser. En ny forbindelse mellem stadsgraven/havnen og kanalen i Ørestad samt en øst vest forbindelse igennem området fra Islands Brygge til Amager Strand / lufthavnen.
<i>Dyre- og planteliv samt mangfoldighed</i>			X		Der er ikke inden for området registreret dyre- eller planteliv, der vil blive påvirket negativt af lokalplanen. Planen forventes at øge mangfoldighed af planteliv i området.

<i>Fredning og naturbeskyttelse</i>		X		<p>Inden for lokalplanens område ligger det fredede fortidsminde Faste Batteri. Fortidsmindet bliver renoveret og stedets historie skal formidles til besøgende men påvirkes ikke af den nye bebyggelse. For at muliggøre lokalplanen skal fortidsmindets beskyttelseslinje reduceres.</p> <p>Planen berører ikke beskyttede naturområder i henhold til naturbeskyttelseslovens § 3.</p> <p>Der er ikke registreret sjældne, udryddelsestruede eller fredede dyr, planter eller naturtyper inden for lokalplanens område.</p> <p>Planen berører ikke natur- eller fuglebeskyttelsesområder.</p>
<i>Vindforhold</i>		X		Lokalplanen giver mulighed for bebyggelse med en højde op til 99 meter. Der er dermed mulighed for, at bebyggelsen kan medføre turbulens og forøgede vindhastigheder langs Njalsgade og internt på bebyggelsens udearealer og byrum.
<i>Skygevirksomheder</i>		X		Lokalplanen giver mulighed for bebyggelse med en højde på op til 99 meter. Bebyggelsen må derfor forventes at kunne medføre slagskygge både i forhold til den omkringliggende by, hovedsagligt Statens Serums Institut som ligger nord for området, og internt i området i forhold til byrum, boliger og private opholdsarealer.
<b>Trafik</b>				
<i>Sikkerhed/tryghed</i>			X	Planen indebærer en regulering af trafikken og etablering af stiftorbindelser i området med henblik på at øge trafiksikkerheden. Den øgede trafik forventes ikke at medføre en øget risiko for ulykker sammenlignet med tilsvarende byområder.
<i>Energiforbrug</i>			X	Stigende trafik i området vil forudsætte øget energiforbrug lokalt. Det er imidlertid ikke ensbetydende med, at der generelt vil ske et øget energiforbrug til transport, da der er tale om et bynært område, der er velbetjent med kollektiv trafik.
<i>Trafikmønstre</i>	X			<p>En udbygning af området vil medføre en trafikal belastning fortrinsvis med personbiler med de miljømæssige konsekvenser, som dette indebærer. Lokalplanens område ligger stationsnært. Derfor forventes en stor andel af områdets beboere og gæster at benytte offentlig transport.</p> <p>Den planlagte kulturelle anvendelse kan få mange besøgende inden for et kort tidsrum. En stor del af de besøgende forventes at benytte offentlig transport. Lokalplanens parkeringskrav er fastsat, så besøgende i bil kan parkere inden for området.</p> <p>For bebyggelsen gælder, at der skal etableres 1 parkeringsplads i konstruktion pr. 150 m<sup>2</sup> etageareal. På den måde friholdes friarealer, veje og pladser for parkering.</p> <p>Kommunen har fokus på parkering i området i forbindelse med større arrangementer og vil løbende overvåge om der opstår problemer med parkerede biler i lokalområdet.</p> <p>Som en del af Københavns grønne stinet etableres to nye stiftorbindelser igennem området.</p> <p>Der etableres en forbindelse mellem stadsgraven/havnen og stiftorbindelsen langs kanalen i Ørestad til Amager Fælled. Der etableres en forbindelse i gennem bebyggelsen fra Islands Brygge til Amager Strand / lufthavnen.</p>
<i>Trafikstøj</i>		X		<p>Trafikstøjbelastningen fra Njalsgade og Amagerfælledvej ligger på 70-75 dB. Udendørs opholdsarealer må højst belastes med L<sub>den</sub> 58 dB og boliger, institutioner og lignende med L<sub>den</sub> 68 dB.</p> <p>Den anvendelse, der muliggøres med lokalplanen,</p>



				<p>vurderes ikke at medføre støjgener for omgivelserne. Trafikken på hhv. Njalsgade, Amager Fælledvej og Artillerivej vurderes at kunne medføre støjgener, der påvirker lokalplanområdet.</p> <p>Tung trafik til og fra Serum instituttet vurderes at kunne medføre støjgener, der påvirker lokalplanområdet.</p>
<b>Forurening</b>				
<i>Støj og vibrationer</i>		X		<p>Den anvendelse, der muliggøres af lokalplanen vurderes ikke at medføre støjgener for omgivelserne. Den fremtidige anvendelse er bolig, detailhandel, serviceerhverv og offentlig service.</p> <p>Umiddelbart nord for lokalplanområdet ligger Statens Serum Institut (SSI). Af miljøgodkendelse af 2008 for SSI fremgår, at virksomhedens samlede støjbelastning af lokalplanområdet ikke må overstige 50 dB i dagtimerne, 45 dB aften og 40 dB i nattetimerne.</p>
<i>Lys og/eller refleksioner</i>			X	<p>En gennemførelse af planen vil skabe mere lys og refleksioner end der findes i dag. Der er dog ikke tale om en forøgelse, der adskiller sig fra andre områder med lignende anvendelse.</p>
<i>Luft</i>			X	<p>En gennemførelse af planen vil udover anlægsfasen ikke medføre luftforurening.</p> <p>Medicinalvirksomheden Statens Serum Institut nord for lokalplanområdet vurderes umiddelbart ikke at påvirke lokalplanområdet i form af emissioner.</p> <p>En udbygning af området vil medføre en forøgelse af bebyggelsen og dermed en øget trafik til og fra området med deraf følgende emissioner. Trafikken til og fra området forventes ikke at påvirke luftforureningen generelt.</p>
<i>Jord</i>			X	<p>Der er konstateret jordforurening inden for lokalplanens område. Der skal i forbindelse med det fremtidige byggeri tages højde for eventuelle flygtige stoffer. Ved bygge og anlægsarbejder vil der være behov for bortgravning af jord, som formentlig kræver særlig håndtering.</p> <p>De kommende aktiviteter udover biltrafik medfører ikke risiko for forurening af omgivelserne.</p>
<i>Grundvand</i>			X	<p>Lokalplanområdet ligger jf. Danmarks Miljøportal - arealinfo i et område med begrænsede drikkevandsinteresser.</p> <p>Den anvendelse, der fastlægges i lokalplanen forventes ikke at kunne medføre forurening af grundvandet.</p>
<i>Overfladevand</i>		X		<p>Inden for lokalplanens område ligger kanalen ved Faste Batteri og en forlængelse af Ørestadskanal. Lokalplanen vurderes ikke at påvirke tilførslen af overfladevand til kanalen.</p>
<i>Udledning af spildevand</i>			X	<p>Der afledes kun sanitært spildevand i lokalplanområdet, hvilket ikke vil få væsentlig betydning for det samlede billede i Københavns Kommune.</p>
<i>Indvirkning på eksisterende forurening/miljøbelastning (f.eks. jordforurening, støjbelastning)</i>				<p>Matr. ne. 67 og 170 er kortlagt på vidensniveau 2, jf. Jordforureningsloven.</p>
<b>Ressourceanvendelse</b>				
<i>Arealforbrug</i>		X		<p>Der er tale om et allerede lokalplanlagt byområde, der tidligere har fungeret som militært anlæg og erhvervsområde. Der er således ikke tale om inddragelse af nye arealer til byformål.</p>
<i>Energiforbrug</i>			X	<p>Gennemførelse af lokalplanen vil medføre et øget energiforbrug i Københavns Kommune. Der er dog ikke tale om et forbrug, som adskiller sig væsentligt fra andre områder med lignende anvendelser eller vil få en væsentlig indvirkning på det samlede billede.</p>
<i>Vandforbrug</i>			X	<p>Gennemførelse af lokalplanen vil medføre et øget vandforbrug i Københavns Kommune. Der er dog ikke tale om et forbrug, der adskiller sig fra andre områder med lignende anvendelse eller vil få væsentlig indvirkning på det samlede billede.</p>
<i>Produkter, materialer, råstoffer</i>			X	<p>Gennemførelse af byggeri i området vil medføre et øget</p>

				forbrug af materialer og råstoffer. Når området er etableret, vil der ikke være væsentlige forbrug af sådanne materialer
<i>Kemikalier, miljøfremmede stoffer</i>			X	En gennemførelse af lokalplanen skønnes ikke at ville medføre forøget anvendelse af kemikalier og øvrige miljøfremmede stoffer.
<i>Affald, genanvendelse</i>			X	Gennemførelse af lokalplanen vil medføre øgede affaldsmængder i Københavns Kommune. Der er dog ikke tale om et forbrug, der adskiller sig fra andre områder med lignende anvendelse eller vil få væsentlig indvirkning på det samlede billede.
<b><i>Befolkning og sikkerhed</i></b>				
<b><i>Arbejds miljø</i></b>				
<i>Svage grupper (f.eks. handicappede)</i>		X		Lokalplanen giver mulighed for en bebyggelse med et landskabeligt terræn. For at sikre adgang til alle udearealer for bevægelseshæmmede er landskabet suppleret med flade byrum og tilgængeligt stier. Der er i lokalplanen sikret niveaufri passager på tværs af bebyggelsen.
<i>Brand, eksplosion, giftpåvirkning</i>			X	Den anvendelse, som lokalplanen giver mulighed for, forventes ikke at medføre risiko for brand, eksplosion eller giftpåvirkning.  Medicinalvirksomheden Statens Serum Institut nord for lokalplanområdet vurderes umiddelbart ikke at udgøre en risiko i forhold til lokalplanområdets fremtidige anvendelse.