DECEMBER 2024
BY & HAVN

MILJØVURDERING AF LOKALPLAN FOR SVANEMØLLEHOLM ØST

MILJØRAPPORT

COWI

ADRESSE COWI A/S
Parallelvej 2
2800 Kongens Lyngby

TLF +45 56 40 00 00
FAX +45 56 40 99 99
WWW cowi.dk

DECEMBER 2024
BY & HAVN

MILJØVURDERING AF LOKALPLAN FOR SVANEMØLLEHOLM ØST

MILJØRAPPORT

PROJEKTNR.	DOKUMENTNR.
A252529	

VERSION	UDGIVELSESDATO	BESKRIVELSE	UDARBEJDET	KONTROLLERET	GODKENDT
6.0	20.12.2024	Miljørapport	STHZ, ASTH, HKJO	NFJE, ASTH, KMRO	STHZ, GUVA

INDHOLD

1	Indledning	7
1.1	Læsevejledning	7
2	Ikke-teknisk resumé	9
2.1	Forslag til lokalplan Svanemølleholm Øst	9
2.2	Afgrænsning af miljørapporten	9
2.3	Miljøvurdering	10
2.4	Afværgeforanstaltninger og overvågning	15
3	Plangrundlag	16
3.1	Forslag til lokalplan Svanemølleholm Øst	16
3.2	Sandsynlig udvikling hvis planen ikke vedtages (0-alternativet)	17
3.3	Andre planer og programmer	18
4	Lovgrundlag og proces for miljøvurdering	25
4.1	Høring af berørte myndigheder	26
4.2	Afgrænsning, vurdering og kriterier	28
4.3	Tilgang og metode i miljøvurderingen	31
5	Miljøstatus	33
5.1	Biologisk mangfoldighed, flora og fauna	33
5.2	Befolkningen og menneskers sundhed	38
5.3	Jord og havnesedimenter	43
5.4	Overfladevand	45
5.5	Luft	48
5.6	Kulturarv	50
5.7	Landskab og byrum	51
6	Miljøvurdering	52
6.1	Biologisk mangfoldighed, flora og fauna	52
6.2	Befolkningen og menneskers sundhed	55

6.3	Jord og havnesedimenter	68
6.4	Overfladevand	70
6.5	Luft	73
6.6	Kulturarv	76
6.7	Landskab og byrum	77
6.8	Kumulative effekter	77
7	Miljømålsætninger	80
8	Afværgeforanstaltninger	83
9	Overvågning	84
10	Referencer	85

BILAG

Bilag A	Afgrænsningsnotat	86

1 Indledning

Københavns Kommune har med input fra By & Havn udarbejdet forslag til lokalplan for Svanemølleholm Øst. Lokalplanforslaget har til formål at muliggøre udvikling af området til et byområde med boliger, kommunale funktioner i form af institutioner samt mulighed for publikumsorienterede serviceerhverv. Lokalplanområdet er beliggende i Nordhavn og omfatter et areal på ca. 58.550 m² inkl. vandareal. Det fremtidige landareal inden for lokalplanområdet, ekskl. kanaler og vandareal, vil have en størrelse på ca. 40.000 m².

Lokalplanforslaget er omfattet af krav om screening efter § 8, stk. 2 i miljøvurderingsloven[1], da planen er omfattet af stk. 1, nr. 1, og kun fastlægger anvendelsen af mindre områder på lokalt plan og samtidig fastlægger rammerne for fremtidige anlægstilladelser. Københavns Kommune har foretaget en screening, som afgør, at der skal gennemføres en miljøvurdering af planen.

1.1 Læsevejledning

Miljørapporten indledes med en indledning og beskrivelse af baggrunden for miljørapporten og lokalplanen i **kapitel 1**. Efterfølgende opsummeres miljørapportens indhold i et ikke-teknisk resumé i **kapitel 2.** I **kapitel 3** planforhold, herunder planforslaget, 0-alternativer og gældende planer og programmer, som er relevante for planen. I **kapitel 4** beskrives lovgrundlag og proces for miljøvurderingen, herunder metode, samt en gennemgang af indkomne høringssvar til afgrænsningsnotatet og dernæst en opsummering af den endelige afgrænsning af miljøemner på baggrund af høringen af berørte myndigheder.

Kapitel 5 omfatter en beskrivelse af miljøstatus for de enkelte miljøemner, som indeholder en beskrivelse af de eksisterende forhold inden for planområdet. **Kapitel 6** udgør miljøvurderingen af de enkelte miljøemner samt en vurdering af kumulative effekter.

Kapitel 7 omfatter en vurdering af påvirkningen på miljømålsætninger,

[1] Lovbekendtgørelse nr. 4 af 3. januar 2023 om miljøvurdering af planer og programmer og af konkrete projekter (VVM).

I **Kapitel 8 og 9** opsummeres nødvendige afværgeforanstaltninger og overvågningsprogrammer, som er identificeret og fastlagt i miljøvurderingen.

Kapitel 10 indeholder en oplistning af referencer.

2 Ikke-teknisk resumé

2.1 Forslag til lokalplan Svanemølleholm Øst

Lokalplanforslaget har til formål at udvikle området Svanemølleholm Øst til et byområde med boliger, kommunale funktioner i form af daginstitutioner og mulighed for publikumsorienterede serviceerhverv. Lokalplanen indeholder to delområder.

I delområde 1 muliggøres op til ca. 38.000 m² byggeri i op til 24 meters højde, 2 daginstitutioner på i alt ca. 2.350 m², grønne områder og en del af gang- og cykelforbindelsen 'det grønne loop' (gang- og cykelforbindelse der binder Nordhavn sammen). Der fastsættes bestemmelser for etablering af kanaler, promenader og veje, nyplantning af træer og offentligt tilgængelige friarealer samt muligheden for at der kan etableres enkelte butikker, caféer mv. i stueetagerne.

I delområde 2 muliggøres placering af en husbåd der må anvendes til publikumsorienteret serviceerhverv, såsom cafe og hotel.

2.2 Afgrænsning af miljørapporten

I afgrænsningsnotatet (Bilag A - Afgrænsningsnotat) er de miljøfaktorer, der sandsynligvis vil blive påvirket af gennemførelsen af planforslagenes tiltag, identificeret og fastlagt. Følgende miljøfaktorer vurderes i miljørapporten:

- Biologisk mangfoldighed, flora og fauna
- Befolkningen og menneskers sundhed
- Jord
- Overfladevand
- Luft
- Kulturarv
- Landskab og byrum
- Kumulative effekter

Det er vurderet, at lokalplanforslaget ikke medfører væsentlige indvirkninger på følgende miljøfaktorer: Klimatiske faktorer og materielle goder.

2.3 Miljøvurdering

2.3.1 Biologisk mangfoldighed, flora og fauna

Dyre- og planteliv

Den nuværende naturkvalitet i området vurderes på baggrund af naturregistreringen efter DGNB-kortlægningen at være af lav kvalitet og domineret af flere invasive arter. Lokalplanen muliggør nye grønne områder med beplantning, som vurderes at kunne forbedre naturindholdet i området. Dette er vurderet ud fra størrelsen på arealet, som beplantes i området, ud fra plantelisten som anvendes og ud fra det areal, som er beplantet i dag.

Realisering af lokalplanen vil med stor sandsynlighed fortrænge de arter, som yngler i området i dag. Inddragelse af lokalplanområdet vurderes trods fortrængning af visse fuglearter i anlægsfasen, som ubetydelig for ynglefugle. Det skyldes, at Nordhavn også har andre tilsvarende områder, som ynglefuglene kan anvende.

Der vurderes at være en ubetydelig påvirkning på dyre- og planteliv.

Grønbroget tudse

Der er ingen indikation på, at planområdet anvendes som levested for Grønbroget tudse og planområdet kan bebygges uden at det påvirker lokalplanområdets økologiske funktionalitet for grønbroget tudse.

I forbindelse med realisering af planen skal det sikres, at byggepladsen ikke bliver koloniseret af grønbroget tudse.

Det vurderes, at der vil være ingen påvirkning på grønbroget tudse.

Flagermus

Planområdet indeholder ikke egnede levesteder for flagermus. Der vurderes derfor at være ingen påvirkning på flagermus.

2.3.2 Befolkningen og menneskers sundhed

Rekreative forhold

Arealerne langs vandet ud til Skudehavnen er i lokalplanen udlagt til opholdsarealer og rekreative områder. Lokalplanen giver mulighed for, at der kan etableres to nye vandkanaler, der vil have potentiale som et nyt rekreativt element. Kanalerne forbinder sammen med lokalplanen for den vestlige del af Svanemølleholm (Lokalplan 594) lokalplanområdet til Kalkbrænderiløbet og Svanemøllehavnen, hvor der også findes flere roklubber.

Gang- og cykelforbindelsen 'Det grønne loop' går gennem planområdet. Stien langs Skudehavnen bliver dermed en del af det sammenhængende rekreative stisystem i Nordhavn.

Dette vurderes at have en væsentlig positiv påvirkning.

Trafikale forhold

Vejadgang til planområdet vil foregå fra Sundkrogsgade vest for området. Svanemølleholm vil blive et "lukket" område, hvor lokalgader og stræder ender blindt uden mulighed for gennemkørsel (på nær for renovation og brand).

Metrostationen Orientkaj ligger ca. 200 m fra planområdet og vil udgøre den primære kollektive trafikbetjening til området. Der etableres desuden busstoppesteder på Sundkrogsgade. Fordi der er så god kollektiv trafikbetjening og gode cykelforhold, anvendes kommunens parkeringsnorm med en reduktion på 20%, og der stilles dermed færre parkeringspladser til rådighed.

For cyklister er der adgang til planområdet via 'det grønne loop', som er en overordnet gang- og cykelforbindelse, der binder alle Nordhavnens kvarterer sammen.

Udvikling inden for planområdet vil medføre øget trafik til og fra området i forhold til i dag, men den samlede trafik vurderes at være på et niveau, som ikke kan forventes at give problemer med kapacitet på vejene eller trafikafvikling generelt. Påvirkningen vurderes som ubetydelig.

Af hensyn til trafiksikkerheden etableres hastighedsbegrænsning på vejene i lokalplanområdet. Der vil være begrænset biltrafik i området og gående og cyklister prioriteres i planområdet frem for biler. Påvirkning på trafiksikkerheden vurderes som ubetydelig.

Støj

Beregningsresultatet for støj fra vejtrafik viser, at grænseværdien for støj fra vejtrafik er overholdt i hele planområdet. Der vurderes derfor at være ingen påvirkning.

Beregningsresultatet for støj fra metro viser, at grænseværdien for støj fra metro er overholdt i hele planområdet. Der vurderes derfor at være ingen påvirkning.

Der er foretaget beregninger af ekstern støj fra de nærmeste støjende virksomheder. Der er en virksomhed, der giver anledning til overskridelse af støjgrænseværdierne i natperioden ved planområdet. By & Havn har i 2024 indgået ny lejeaftale med virksomheden, som sikrer, at virksomheden overholder de vejledende støjgrænseværdier.

Hele Nordhavn er under omdannelse. Det forventes derfor, at der vil være støjende byggepladser omkring lokalplanområdet i en årrække. Denne støj vil blive mindre efterhånden, som byggerierne afsluttes.

Samlet set vurderes det, at der vil være ingen påvirkning fra støj, da de støjproblematikker, der er i området, kan håndteres, og de vejledende støjgrænser kan overholdes.

2.3.3 Jord

Landarealet

Planområdet er beliggende i et tidligere havneområde ud til Skudehavnen. Undersøgelser viser, at jorden kan være forurenet typisk med tungmetaller og olieprodukter i fyldlaget. Forureningen stammer både fra opfyldningen og den efterfølgende erhvervsanvendelse af området.

I forbindelse med opførelse af byggeri i lokalplanområdet, vil håndteringen af den forurenede jord skulle ske efter jordforureningslovens regler. Lokalplanen vil ikke indebære risiko for ny forurening. Påvirkningen vurderes derfor som ubetydelig.

Skudehavnen

Undersøgelser viser, at der er forurening i Skudehavnens vestlige havnebassin. Anlægsarbejder i bassinet skal følge miljølovgivningens forskrifter, så det sikres, at menneskers sundhed ikke påvirkes - hverken under anlægsarbejde eller den rekreative anvendelse af planområdet, som gøres mulig med lokalplanen. Påvirkningen vurderes som ubetydelig.

2.3.4 Overfladevand

Målsatte vandområder

Lokalplanen muliggør udgravning af kanaler, som sammen med lokalplanen for den vestlige del af Svanemølleholm (Lokalplan 594) vil forbinde Skudehavnen med Kalkbrænderiløbet, Svanemøllebugten og Yderhavnen, der begge indgår i det målsatte kystvandområde Nordlige Øresund.

På bunden af Skudehavnen er sedimentet kraftigt forurenet blandt andet med tungmetallerne kviksølv, bly og cadmium. Forureningen udgør ikke en sundhedsfare i sig selv, men stofferne vil ved ophvirvling i forbindelse med f.eks. gravearbejder, kunne frigives til vandet i havnen og dermed udgøre en sundheds- og/eller miljøfare.

Der er derfor lavet hydrauliske analyser som konkluderer, at åbning af kanaler fra Skudehavnen til Svanemøllehavnen ikke vil forringe eller forhindre målopfyldelse for det målsatte vandområde Nordlige Øresund.

Forud for tilladelse til et projekt for åbning af kanalen, skal der dog udarbejdes modelberegninger af den ændrede strømningspåvirkning af Skudehavnsbassinets vandmiljøkvalitet.

Håndtering af regnvand og oversvømmelse fra havet

Lokalplanen er i overensstemmelse med spildevandsplanen, da regnvand håndteres efter det tre-strengede system med henholdsvis sanitært spildevand, vejvand og regnvand. Udledning af regnvand sker til Øresund.

Planområdet ligger uden for områder, der i kommuneplanen er udpeget som områder med risiko for oversvømmelse.

Det fremgår af lokalplanen, at planområdet skal sikres i forhold til en vandstandsstigning i forbindelse med en stormflod på op til 2,5 m. Bygninger skal opføres i mindst kote 2,5 m og skal sikres mod stormflod. Der vurderes at være ingen påvirkning.

Det fremgår af lokalplanen, at nedbør fra skybrud skal ledes til havnen/Øresund, og byggeri og terræn udformes på en sådan måde, at vandet håndteres på overfladen og strømmer væk fra bygningerne. Dette er i overensstemmelse med skybrudsplanens anbefalinger og forventes at sikre bygningerne mod vandskader.

Det vurderes at være ingen påvirkning.

2.3.5 Luft

I Nordhavn er der flere virksomheder, der udleder forurenende stoffer, som kan have en påvirkning på luftkvaliteten i området.

Der er foretaget en vurdering af påvirkningen på luftkvalitet fra to virksomheder. For begge virksomheder vurderes det, at der ikke er aktiviteter, som påvirker luftkvaliteten i området.

Svanemølleværket, der ligger ca. 400 meter fra planområdet, er et kraftvarmeanlæg, som de seneste år udelukkende har produceret fjernvarme til det Københavnske fjernvarmenet. På baggrund af tidligere analyser vurderes det, at Svanemølleværket ikke har aktiviteter, der kan påvirke luftkvaliteten i lokalplanområdet.

HOFOR har etableret en ny energicentral i Kranparken i form af en spildevandspumpestation. Det er vurderet, at der ikke vil være en påvirkning med hverken luftforurening eller lugtgener fra den nye energicentral.

Etableringen af Nordhavntunnelen som forbinder Nordhavnstunnellen og Strandvænget med Kattegatvej i Nordhavn. Projektet ligger ca. 80 m nord for planområdet. Anlægsarbejdet forventes afsluttet i 2027. De aktiviteter, der under anlægsperioden vil påvirke luftkvaliteten, vil ikke overskride de gældende grænseværdier for luftkvalitet. Når Nordhavnstunnelen er taget i brug, vil luftkvaliteten lokalt omkring tunnelportalerne blive påvirket som følge af emissioner fra bilerne, der kører ud af tunnelen. Planområdet ligger dog i så stor afstand til tunnelportalerne, at der ikke vil være en påvirkning på planområdet, når Nordhavnstunnellen er i drift.

Udledning af forurenende stoffer fra virksomheder vil have ingen påvirkning.

2.3.6 Kulturarv

Nordhavn er i Københavns Kommuneplan 2024 udpeget som værdifuldt kulturmiljø. Planområdet ligger i den del af Nordhavn, hvor de bevaringsværdige dele knytter sig til den tidligere industrihavn, så som spor med kraner, jernbanespor, slæbesteder, betonkanter og kajindfatninger med mere.

Der er ikke bevaringsværdige bygninger eller kulturspor i lokalplanområdet. Bebyggelsesplanen i lokalplanen er dog lagt på en sådan måde, at områdets kulturmiljømæssige karakter bevares. Dette gøres ved, at kajkanten mod Skudehavnen kan genetableres og typiske beplantningstræk samt den bygningsarkitektoniske karakter videreføres. Lokalplanen giver mulighed for, at der kan etableres træbrygger, som tidligere har været i lokalplanområdet.

Der vurderes at være en ubetydelig påvirkning.

2.3.7 Landskab og byrum

Omdannelsen af Nordhavn til et nyt bykvarter betyder, at landskabet i området er under konstant forandring. I forhold til de eksisterende forhold vil der ske en ændring af landskabet og byrummet. Lokalplanområdet vil få en bebyggelse, der svarer til de omkringliggende områder, der allerede er omdannet fra industriområde til boliger og serviceerhverv. Med lokalplanen bliver det muligt, at bygninger kan have en højde på op til 24 meter, hvor det i dag kun er muligt at bygge i en højde på op til 8 meter. Omdannelsen vil også betyde, at området får større værdi som rekreativt areal, da områdets anvendelse ændres fra industri og oplag til boligområde og serviceerhverv med opholdsarealer og grønne områder.

Der vurderes at være en væsentlig positiv og negativ påvirkning.

2.3.8 Kumulative effekter

Overordnet vil den samlede byudvikling af Nordhavn, herunder udviklingen af lokalplanområdet og naboområderne, have betydning for Nordhavns rekreative anvendelsesmuligheder, påvirke de landskabelige forhold herunder byrummene og Nordhavn som værdifuldt kulturmiljø.

Væsentlige positive og negative kumulative påvirkninger på landskab og byrum vurderes som sandsynlige.

De aktiviteter, som lokalplanen muliggør, vil sammen med de allerede vedtagne lokalplaner i Nordhavn medføre ændringer af vandområdet og vandgennemstrømningen som følge af udgravning af kanaler. Væsentlige kumulative påvirkninger vurderes som usandsynlige.

Ved en omdannelse af et større industriområde til et bolig- og serviceerhvervsområde over en længere årrække vil de trafikale forhold blive påvirket. Både i takt med at der etableres ny bolig- og erhvervsbyggeri og i takt med, at infrastrukturen udbygges med nye veje. Væsentlige kumulative påvirkninger vurderes som usandsynlige.

Der etableres flere områder til følsom arealanvendelse, som skal sikres mod risiko for kontakt med forurenet jord. Væsentlige kumulative påvirkninger vurderes som usandsynlige.

Med etablering af Nordhavnstunnellen vil der blive ændret på de trafikale forhold, og det vil blive nemmere at komme til og fra Nordhavn i takt med udbygningen af området. Væsentlige positive kumulative påvirkninger vurderes som sandsynlige.

2.4 Afværgeforanstaltninger og overvågning

Der er ikke identificeret miljømæssige påvirkninger, som vurderes at være så væsentlige, at der er behov for implementering af afværgeforanstaltninger eller overvågning.

3 Plangrundlag

Det planmæssige grundlag for Svanemølleholm Øst udgøres af en lokalplan, som har til formål at fastlægge det planmæssige grundlag for byudvikling af Svanemølleholm Øst. Planens afgrænsning fremgår af Figur 3-3-1.

Figur 3-3-1 Foreløbig afgrænsning af planområdet.

3.1 Forslag til lokalplan Svanemølleholm Øst

Forslag til lokalplan Svanemølleholm Øst har til formål at udvikle området Svanemølleholm Øst til et byområde med primært boliger, kommunale funktioner i form af daginstitutioner og mulighed for publikumsorienterede serviceerhverv i overensstemmelse med intentionerne i Strukturplanen for Nordhavn.

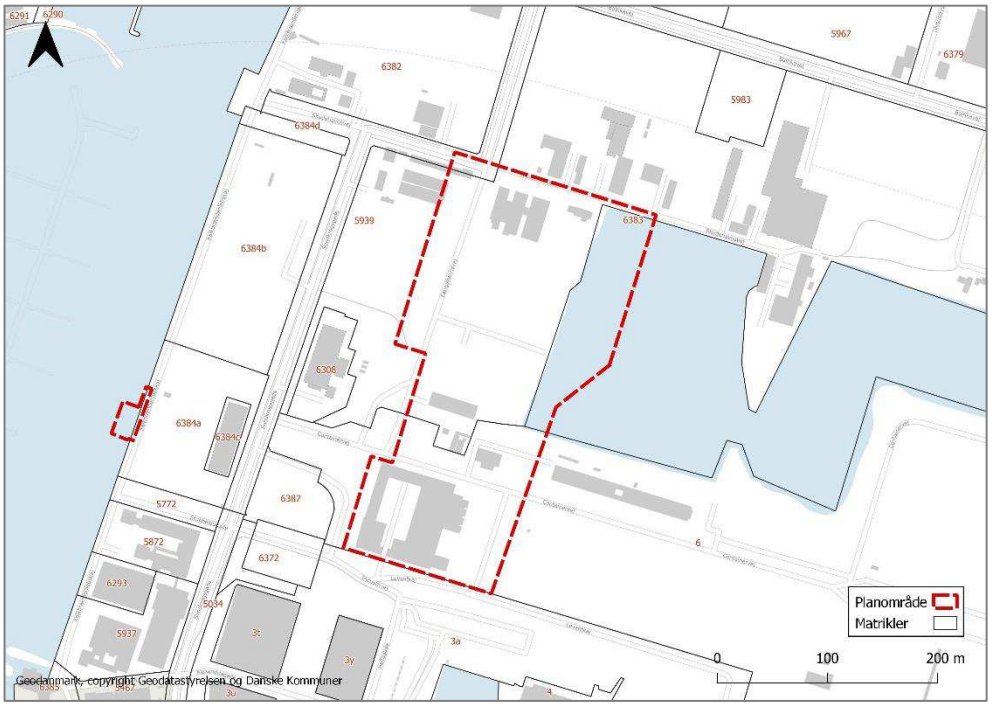
Lokalplanen indeholder to delområder. I delområde 1 muliggøres op til ca. 38.000 m² byggeri i op til 24 meters højde, herunder 2 daginstitutioner på i alt ca. 2.350 m², grønne områder og en del af gang- og cykelforbindelsen 'det grønne loop' (en gang- og cykelforbindelse der forbinder bykvarterer i Nordhavn). Der fastsættes bestemmelser for etablering af kanaler, promenader og veje, nyplantning af træer og offentligt tilgængelige friarealer samt muligheden for, at der kan etableres enkelte butikker, caféer mv. i stueetagerne.

I delområde 2 muliggøres placering af en husbåd, der må anvendes til publikumsorienteret serviceerhverv såsom cafe og hotel.

Området rummer desuden to kanaler, som på sigt skal forbinde Skudehavnen med Kalkbrænderiløbet.

Lokalplanen medfører et større bebygget areal og dermed arealforbrug i forhold til eksisterende forhold, da bebyggelsesprocenten hæves fra ca. 40/60 % til ca. 110%.

Lokalplanområdet omfatter dele af matrikel nr. 5939, 6383 og 6384a, Udenbys Klædebo Kvarter, København samt del af matrikel nr. 6, Frihavnskvarteret, København, og afgrænses som vist på Figur 3-2.



Figur 3-2 *Foreløbig afgrænsning af planområdet. Kortet illustrerer samtidig matrikelgrænserne i området.*

3.2 Sandsynlig udvikling hvis planen ikke vedtages (0-alternativet)

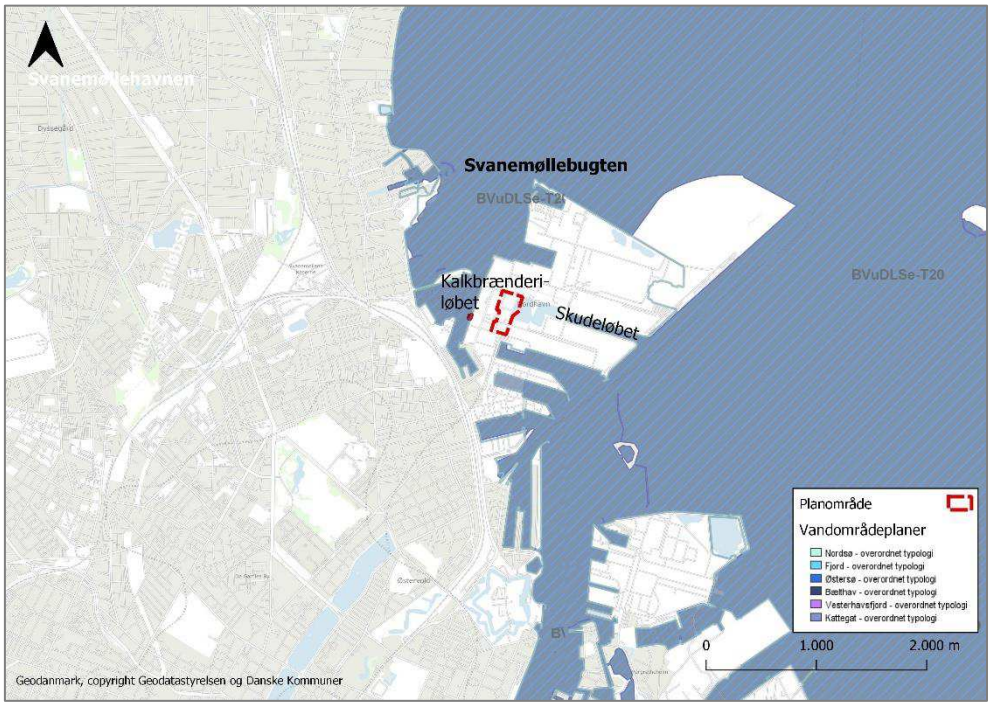
0-alternativet udgør i denne sammenhæng den situation, der ville foreligge, hvis planforslaget ikke vedtages endeligt. 0-alternativet beskrives ved en fremskrivning af de eksisterende forhold og en fremskrivning af udviklingen i de omkringliggende områder, hvor der er vedtaget lokalplaner for fremtidig byudvikling. De foreslåede ændringer holdes således op mod den nuværende miljøtilstand i beskrivelsen af de forventede indvirkninger på miljøet.

Planområdet anvendes i dag til havnerelaterede virksomheder med bygninger og oplagsarealer. Der findes spredt bevoksning med buske og træer. Området er separatkloakeret, så spildevandet ledes til kloak, og regnvandet udledes til recipient. Hvis planforslagene ikke vedtages, vil den nuværende anvendelse af området fortsætte, og området vil fortsat være reguleret af gældende kommuneplanramme og lokalplan. Der kan iht. gældende kommuneplanramme ifm. lokalplanlægning placeres byggeri ud mod Svanemøllehavnen i op til 24 m, eftersom der er tale om et C3-område jf. Københavns Kommuneplan 2024.

3.3 Andre planer og programmer

3.3.1 Vandområdeplanerne 2021-2027

EU vedtog i 2000 vandrammedirektivet[2], som fastlægger bindende rammer for vandplanlægningen. Direktivets overordnede mål er, at alt vand, overfladevand og grundvand inden udgangen af 2015 skal have opnået mindst "god tilstand" eller "godt økologisk potentiale". Til dette formål udarbejdes statslige vandområdeplaner. Der udarbejdes en vandområdeplan for hvert af de fire vandområdedistrikter i Danmark.



Figur 3-3.3 Kort over kystvandområde for Nordlige Øresund.

Planområdet er beliggende i Vandområdedistrikt 2, Sjælland og er derfor omfattet af Vandområdeplan 2021-2027 for vandområdedistrikt Sjælland. I vandområdeplanen er der opsat mål for den biologiske og kemiske tilstand af en række udvalgte vandløb, søer og kystvande. Der er fastsat et mål om, at alle vandområder skal opnå mindst ”god økologisk tilstand” eller ”godt økologisk potentiale” samt ”god kemisk tilstand”.

Der er ikke målsatte overfladevandforekomster inden for lokalplanens afgrænsning.

Lokalplanen muliggør etablering af kanaler, der på sigt skal forbinde Skudehavnen med en kanal muliggjort i lokalplan 594 og dermed skabe forbindelse mellem Kalkbrænderiløbet, Yderhavnen og Svanemøllebugten, der begge er en del af det målsatte kystvandområde Nordlige Øresund (DKCOAST6). Etablering af kanaler kan have en påvirkning på det målsatte kystvandområde Nordlige Øresund.

[2] Direktiv nr. 2000/60/EF af 23. oktober 2000

Den aktuelle miljøtilstand for kystvandområdet Nordlige Øresund er, at området har moderat økologisk tilstand og ikke-god kemisk tilstand.

3.3.2 Fingerplan 2019

Planområdet er omfattet af Fingerplan 2019, hvor det er beliggende i det indre storbyområde. For det indre storbyområde gælder det, at kommuneplanlægningen skal sikre, at byudvikling, byomdannelse og lokalisering af byfunktioner sker inden for den eksisterende byzone og med hensyntagen til mulighederne for at styrke den kollektive trafik.

Planen muliggør byudvikling i eksisterende byzone og indeholder tiltag, der skal styrke den kollektive trafik. Planen vurderes derfor at være i overensstemmelse med fingerplanens bestemmelser.

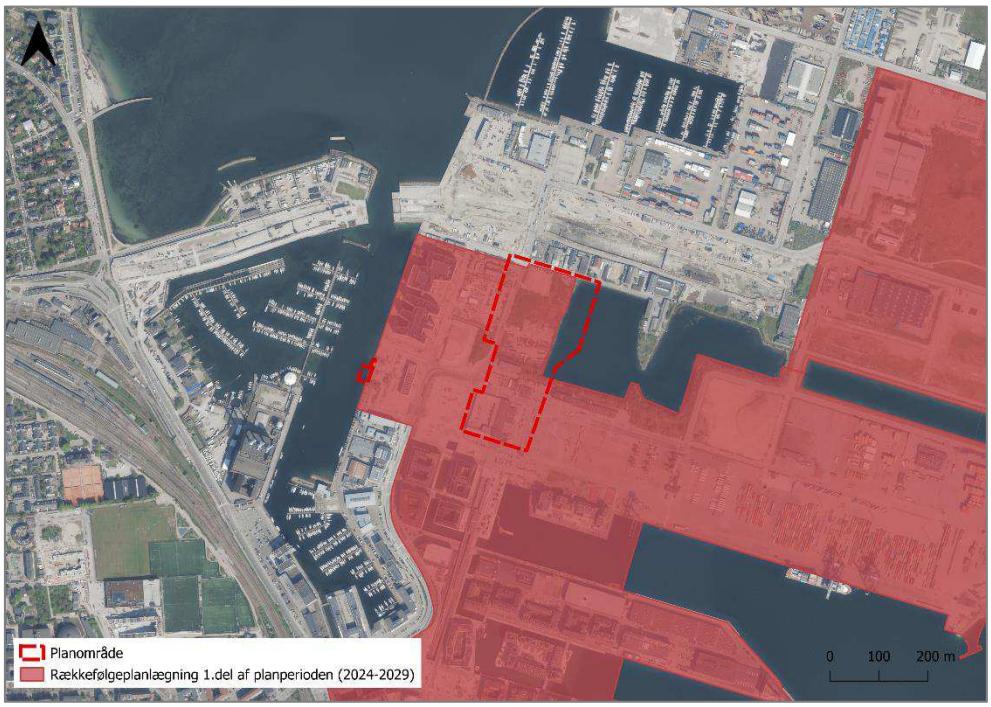
3.3.3 Københavns Kommuneplan 2024

Rækkefølge for byudvikling

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

Svanemølleholm (holm 8), som bl.a. omfatter planområdet, er udlagt til byudvikling i 1. del af planperioden, Figur 3-4.

Planen vurderes derfor at være i overensstemmelse med den fastlagte rækkefølge for byudvikling.



Figur 3-4 *Rækkefølge for byudvikling i Københavns Kommuneplan 2024.*

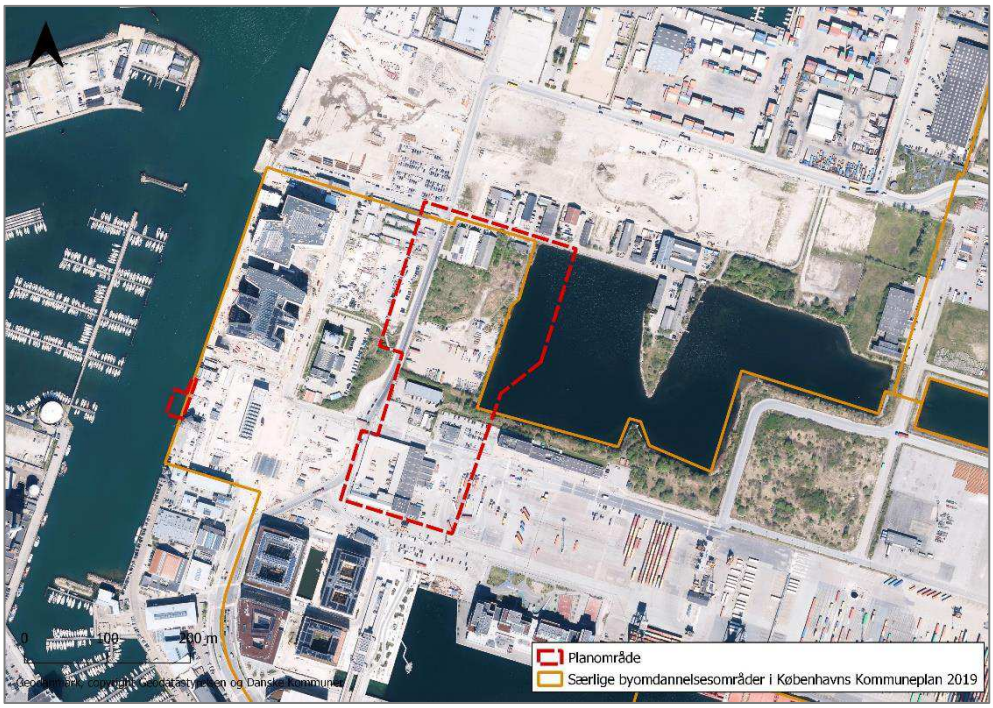
Særlige byomdannelsesområder

Dele af planområdet ligger i et område i Nordhavn, som er udpeget som et særligt byomdannelsesområde i Københavns Kommuneplan 2024, som vist på Figur 3-5. Det fremgår af kommuneplanens retningslinjer, at i lokalplaner for byomdannelsesområder kan arealer belastet med virksomhedsstøj udlægges til støjfølsom anvendelse, når der er sikkerhed for, at støjbelastning over de vejledende støjgrænser ophører i løbet af en periode, der ikke væsentligt overstiger 8 år efter lokalplanens bekendtgørelse. Hermed er der mulighed for at sætte gang i en gradvis omdannelse af området med boliger mv., og i en begrænset periode er det muligt, at virksomheder må overskride de vejledende støjgrænser med maksimalt 5 dB.

Byomdannelsesområdet forbliver uændret. Udpegningen giver også mulighed for at sikre driften af områdets fællesarealer og -anlæg gennem krav i lokalplan om dannelse af grundejerforening. Byomdannelsesområdet omfatter ikke det vandareal, der ligger inden for planområdets østlige havnekant.

På baggrund af ændringerne i planloven[3], som blev vedtaget i januar 2024, er det blevet muligt at fastsætte bestemmelser på vandarealer inden for havnebassiner, også udenfor byomdannelsesområder. Anvendelsen af vandarealet i Skudehavnen kan derfor reguleres i lokalplanen.

[3] Lovforslag nr. L 62, Folketinget 2023-24, Forslag til Lov om ændring af lov om planlægning og forskellige andre lov.mm.



Figur 3-5 *Særlige byomdannelsesområder udpeget i Københavns Kommuneplan 2024.*

3.3.4 Kommuneplanrammer

Planområdet er i dag omfattet af kommuneplanrammerne R19.C.2.9, R19.S.2.4, R19.H.2.2, R19.C.2.7, R19.V.2.5 som vist på Figur 3-6.

Størstedelen af planområdet ligger inden for R19.C.2.9, som udlægger området til boliger og serviceerhverv (C3) med en særlig bestemmelse (stjernebemærkning) vedrørende bl.a. områdets placering inden for byomdannelsesområdet Nordhavn og rækkefølgebestemmelserne samt særlige retningslinjer for udviklingen i området. Eftersom der er tale om områdetype C3, hvor der gælder særlige bestemmelser for bygningshøjder, kan der i lokalplan placeres byggeri ud mod Svanemøllehavnen i en højde på op til 38 m. Lokalplanen er i overensstemmelse med kommuneplanrammen.

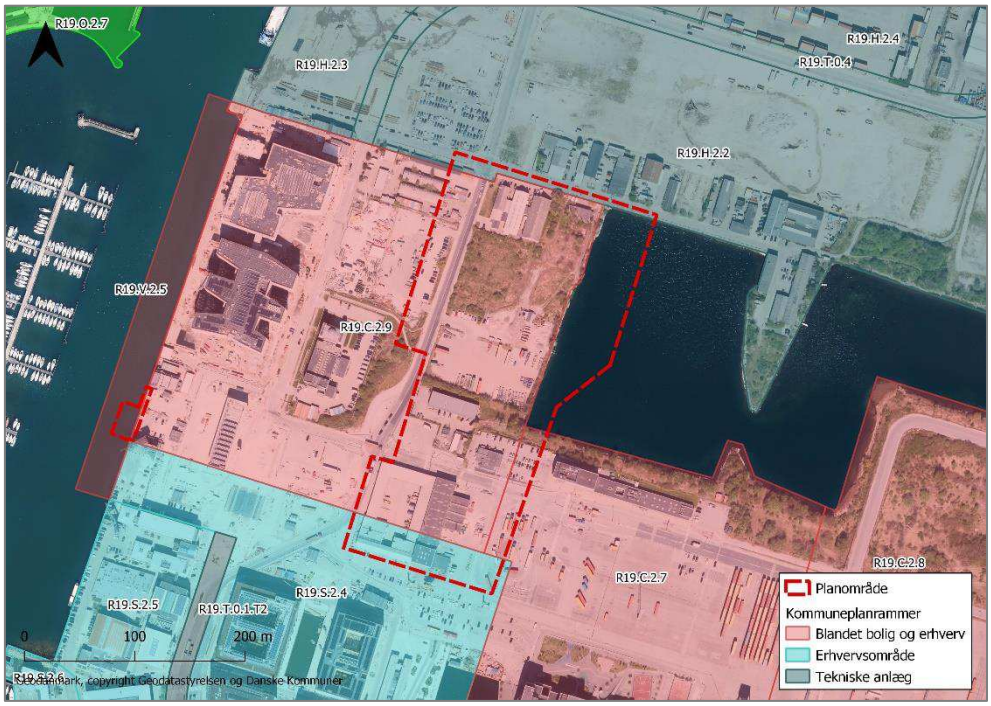
En del af den sydlige del af planområdet ligger inden for R19.S.2.4, som udlægger området til serviceerhverv (S3) med en særlig bestemmelse (stjernebemærkning) vedrørende bl.a. områdets placering inden for byomdannelsesområdet Nordhavn og rækkefølgebestemmelserne samt særlige retningslinjer for udviklingen i området.

En mindre del af den nordlige del af planområdet ligger inden for R19.H.2.2, som udlægger området til havneformål (H1) med en særlig bestemmelse (stjernebemærkning) vedrørende bl.a., at området er omfattet af rækkefølgebestemmelser.

En del af den østlige del af planområdet ligger inden for R19.C.2.7, som udlægger området til boliger og serviceerhverv (C2) med en særlig bestemmelse (stjernebemærkning) vedrørende bl.a. områdets placering inden for byomdannelsesområdet

Nordhavn og rækkefølgebestemmelserne samt særlige retningslinjer for udviklingen i området.

En mindre del af den sydvestligste del af planområdet ligger inden for R19.V.2.5, som udlægger området til husbåde med en særlig bestemmelse vedrørende bl.a. områdets placering inden for vandarealer i byomdannelsesområdet Nordhavn. Der kan placeres op til 10 husbåde.



Figur 3-6 Kommuneplanrammer inden for planområdet.

3.3.5 Lokalplaner

Planområdet er i dag omfattet af fem lokalplaner, hhv. lokalplan nr. 177, lokalplan nr. 373, lokalplan nr. 499, lokalplan nr. 500 og lokalplan nr. 594 som vist på Figur 3-7.

Størstedelen af planområdet er omfattet af lokalplan nr. 177 ”Københavns Havn”, som fastlægger områdets anvendelse til havneformål i form af handels-, lager-, oplags-, transport-, værksteds- og industrivirksomheder med tilhørende administration og lignende.

Den vestlige del af planområdet er omfattet af lokalplan nr. 373 ”Færgehavnsvej”, som ligeledes fastsætter områdets anvendelse til havneformål i form af handels-, lager-, oplags-, transport-, værksteds- og industrivirksomheder med tilhørende administration og lignende.

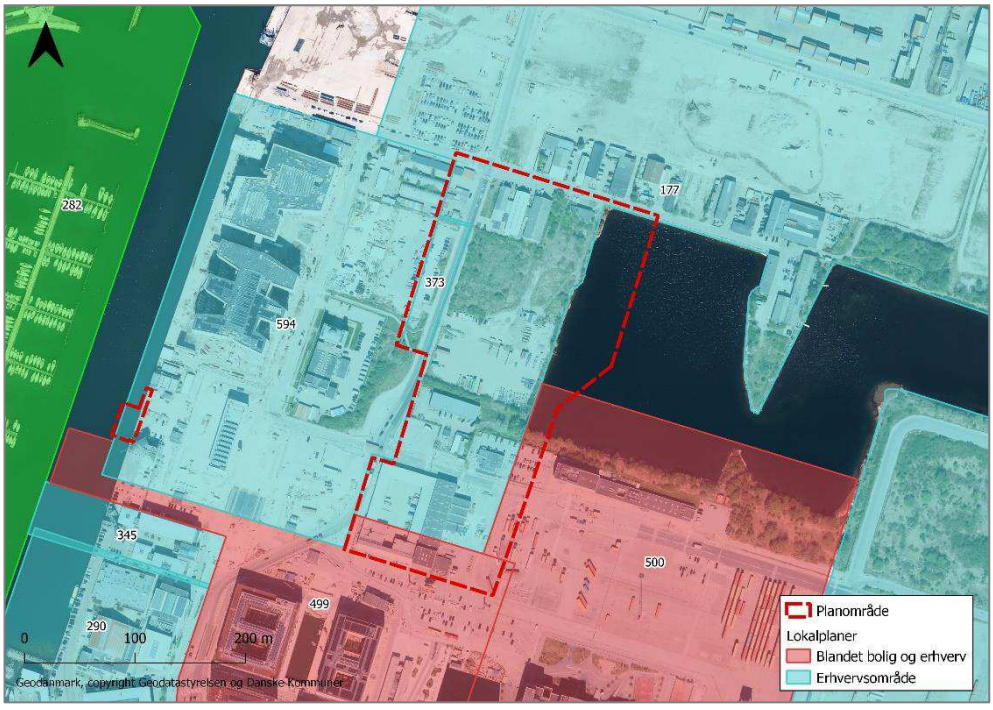
Den sydlige del af planområdet er omfattet af lokalplan nr. 499 ”Trælastholmen i Nordhavn”, som fastlægger områdets anvendelse til serviceerhverv, såsom administration, liberale erhverv, butikker, restauranter, hoteller, erhvervs- og fritidsunder-

visning, grundskoleundervisning samt håndværk og andre virksomheder, der naturligt kan indpasses i området. Lokalplanen muliggør etablering af kanaler, som forbinder Kalkbrænderiløbet med Øresund ved Orientkaj på den østlige del af Nordhavn.

Den sydvestlige del af planområdet er omfattet af lokalplan nr. 594 "Svanemølleholm", som fastlægger områdets anvendelse til serviceerhverv, såsom administration liberale erhverv, butikker, restauranter, hoteller, erhvervs- og fritidsundervisning, grundskoleundervisning samt håndværk og andre virksomheder, der kan indpasses i området. Der kan endvidere indrettes kollektive anlæg, institutioner, samt andre sociale, uddannelsesmæssige, kulturelle, sundheds- og miljømæssige servicefunktioner, der er forenelige med anvendelsen til serviceerhverv. Lokalplanen muliggør etablering af kanaler ud til Kalkbrænderiløbet, både i den nordlige og den sydlige del af planområdet.

Den østlige del af planområdet er omfattet af lokalplan nr. 500 "Levantkaj Vest", som fastlægger områdets anvendelse til helårsboliger og serviceerhverv, såsom administration, liberale erhverv, butikker, restauranter, hoteller, erhvervs- og fritidsundervisning, grundskoleundervisning samt håndværk og andre virksomheder, der naturligt kan indpasses i området. Lokalplanen muliggør etablering af kanaler, som forbinder Kalkbrænderiløbet med Orientbassinet og Skudehavnen.

Ved vedtagelse af lokalplanen for Svanemølleholm Øst muliggøres bl.a. anvendelse af området til boliger, institution og publikumsorienteret serviceerhverv, som ikke er muligt i størstedelen af området i dag. Ved vedtagelsen aflyses den del af ovenstående lokalplaner, som er beliggende inden for planområdet.



Figur 3-7 *Gældende lokalplaner inden for planområdet.*

3.3.6 Biodiversitetsstrategi 2022-2050

Med biodiversitetsstrategien sættes retningen for, hvordan Københavns Kommune skal sikre højere biodiversitet, større artsrigdom og mere og bedre natur i københavnernes hverdag frem mod 2050. Strategien omhandler biodiversiteten i København med fokus på mangfoldigheden af arter og levesteder for dyr og planter.

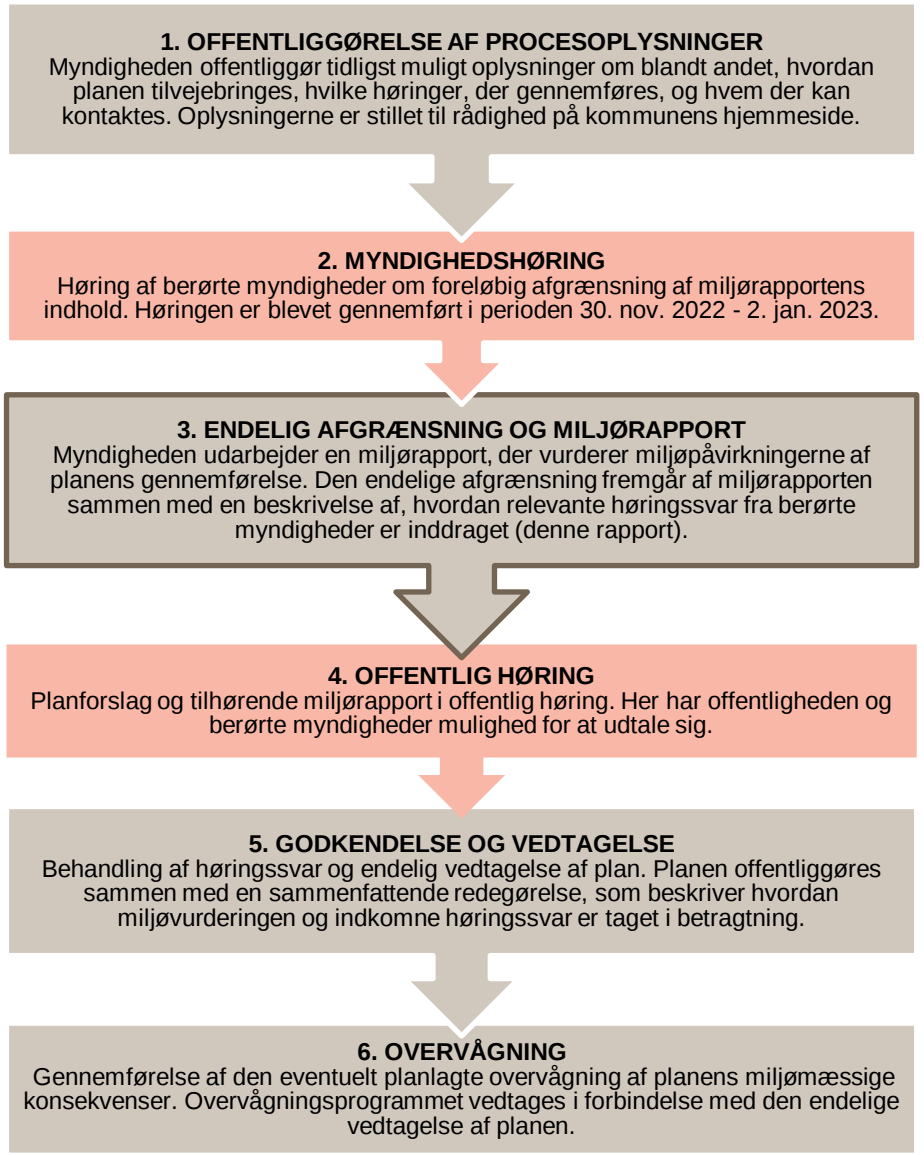
Københavns Kommune har fastsat en række mål frem mod 2050. Målene er delt op i nedenstående fire temaer samt en række mål der går på tværs:

- Tema 1: At bevare og forbedre den eksisterende biodiversitet.
- Tema 2: At skabe ny biodiversitet i byen.
- Tema 3: At understøtte viden og uddannelse om natur og biodiversitet.
- Tema 4: At skabe frivillige fællesskaber om biodiversitet.

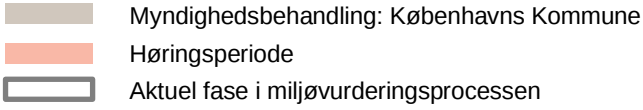
Udnyttelse af lokalplanen vil medføre fjernelse af alt eksisterende beplantning og etablering af byggeri, befæstede arealer og grønne områder. Den nuværende naturkvalitet i området vurderes på baggrund af naturregistreringen efter DGNB-kortlægningen at være af lav kvalitet og domineret af flere invasive arter. Den konkrete fremtidige positive påvirkning vil afhænge af, i hvor høj grad områderne begrønnes, hvor store arealer der udlægges til det og den efterfølgende naturkvalitet af områderne. Det vurderes, at naturkvaliteten af området kan blive forbedret, men det afhænger af størrelsen på grønne arealer og naturkvaliteten af dem.

4 Lovgrundlag og proces for miljøvurdering

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



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



4.1 Høring af berørte myndigheder

Afgrænsningsnotatet har været sendt i høring hos berørte myndigheder i perioden fra 30. november 2022 til 2. januar 2023, om bemærkninger til omfanget og indholdet af miljørapporten. De hørte myndigheder var:

- Københavns Museum
- Metroselskabet
- HOFOR
- Evida
- Energinet
- Ørsted og Radius
- Centralkommunernes Transmissionsselskab
- Sund & Bælt
- By & Havn
- Trafikstyrelsen
- Slots- og Kulturstyrelsen
- Naturstyrelsen
- Plan- og Landdistriktsstyrelsen
- Miljøstyrelsen
- Energistyrelsen
- Københavns Stift
- Transportministeriet
- Kystdirektoratet
- Ministeriet for Fødevarer, Landbrug og Fiskeri
- Statens Luftfartsvæsen
- Region Hovedstaden
- Vejdirektoratet

Dertil er en række forvaltninger og teams i Københavns Kommune blevet hørt.

Der er indkommet i alt 21 høringssvar, hvoraf 11 høringssvar indeholdt bemærkninger. Høringssvarene er indkommet fra følgende myndigheder: Københavns Museum, Metroselskabet, Centralkommunernes Transmissionsselskab I/S (CTR), Miljøstyrelsen, Teknik- og Miljøforvaltningen i Københavns Kommune, Københavns Stift, Evida og Trafikstyrelsen, Energistyrelsen, Miljøstyrelsen, Slots- og Kulturstyrelsen, Transportministeriet og Forsvarets Ejendomsstyrelse samt følgende afdelinger i Teknik- og Miljøforvaltningen: Virksomheder og Miljø, Jord og Grundvand, Vand og VVM, Byggesager Nord, Klimatilpasning Vest, Team SPILD samt udeservering og støj. Bemærkningerne gennemgås herunder. Håndtering af bemærkninger er angivet med *kursiv*.

Københavns Museum er enig i, at der bør udarbejdes en miljøvurdering og gør opmærksom på, at Nordhavn er udpeget som kulturmiljø, og at der således bør redegøres for, hvordan det nye byggeri vil påvirke hele kulturmiljøet. Københavns Museum bemærker yderligere, at området kan indeholde kulturlag under det opfyldte lag, og at museet skal kontaktes i god tid inden jordarbejder.

Vurdering er påvirkningen på kulturmiljøet medtages i miljøvurderingen.

Metroselskabet gør opmærksom på, at etablering af kanaler skal koordineres med metroanlægget inden for lokalplanområdet.

Ovenstående bemærkning er ikke relevant for miljøvurderingen.

Team SPILD i Teknik- og Miljøforvaltningen i Københavns Kommune bemærker, at ny kloak skal etableres som separat kloak. Projektet vil indgå i projekttillæg 2024 til spildevandsplan.

Københavns Kommunes spildevandsplan-team har efter indsendelse af høringssvar oplyst, at området allerede er optaget i spildevandsplanen og udlagt som planlagt separatkloakeret efter det 3-strengede princip, og at området derfor ikke kom med i spildevandsplanens 2024-tillæg. Ovenstående bemærkning har ikke betydning for miljøvurderingen.

Vand og VVM i Teknik- og Miljøforvaltningen bemærker i høringssvaret, at der inden for lokalplanområdet er et areal, som tilsyneladende ikke har været anvendt i mindst 20 år, og hvor det ikke kan udelukkes, at der er opstået natur af værdi, der kan være omfattet af naturbeskyttelseslovens § 3 om beskyttede naturtyper.

Københavns Kommune har efter indsendelse af høringssvar på baggrund af besigtigelser af arealet samt en DGNB-kortlægning af naturværdier vurderet, at arealet ikke lever op til kriterierne for at være omfattet af naturbeskyttelseslovens § 3.

Virksomheder og Miljø i Teknik- og Miljøforvaltningen bemærker, at der er følgende tre virksomheder i området med miljøbufferzoner, som strækker sig ind over planområdet: P.J. Diesel Engineering A/S, Udviklingsselskabet By & Havn (garageanlæg H51) samt Ørsted (Svanemølleværket). Garageanlæg H51 vil fraflytte adressen og tilsynsmyndigheden har ikke bemærket støjende forhold.

Støjpåvirkning fra P.J. Diesel Engineering A/S og Svanemølleværket vurderes i miljøvurderingen.

Energistyrelsen har ikke bemærkninger til miljøvurderingen, men gør opmærksom på, at der er meddelt tilladelse til geotermi inden for planområdet.

Ovenstående bemærkning har ikke betydning for miljøvurderingen.

Jord og Grundvand i Teknik- og Miljøforvaltningen gør opmærksom på, at Nordhavnstunellen etableres nord for området, og at der skal reinfiltreres grundvand lige syd for området. Der er ingen boringer til vandindvinding i planområdet, men der er dog en monitoreringsboring, som skal anvendes ved etablering af Nordhavnstunnellen. Hvis der skal graves kældre, kan det blive nødvendigt med grundvandssænkning.

Påvirkningen på grundvand vurderes ikke i miljøvurderingen, da der ikke er drikkevandsinteresser eller boringer til vandindvinding i området. Eventuel grundvandssænkning i forbindelse med anlægsarbejde skal vurderes for det konkrete projekt, når dette kendes.

Fiskeristyrelsen mener ikke, at hotelprammen vest for Kranparken vil genere det lokale erhvervsfiskeri.

Ovenstående bemærkning har ikke betydning for miljøvurderingen.

Klima og Byudvikling i Teknik- og Miljøforvaltningen anbefaler, at der i lokalplanen tages højde for oversvømmelsesrisici fra hav.

Vurdering af påvirkning fra oversvømmelse fra havet medtages i miljøvurderingen under miljøfaktoren materielle goder.

Slots- og Kulturstyrelsen har ingen bemærkninger, men gør opmærksom på, at museumslovens kap. 8 gælder for det kommende anlægsarbejde.

Ovenstående bemærkning har ikke betydning for miljøvurderingen.

Trafikstyrelsen har ingen bemærkninger, men vil gerne have bekræftet, at der ikke er tale om opfyld på søterritoriet.

Ovenstående bemærkning har ikke betydning for miljøvurderingen.

På baggrund af ovenstående høringssvar tilføjes miljøfaktorerne kulturarv og klimatiske faktorer til miljøvurderingen.

4.2 Afgrænsning, vurdering og kriterier

I afgrænsningsnotatet er de miljøfaktorer, der sandsynligvis vil blive påvirket af gennemførelsen af planforslagenes tiltag, identificeret og fastlagt.

Det er i afgrænsningsnotatet vurderet, at lokalplanforslaget ikke medfører væsentlige indvirkninger på følgende miljøfaktorer: Klimatiske faktorer og materielle goder.

I Tabel 4-1 angives miljøfaktor, planelement/indikator til karakterisering af miljøpåvirkningen, forventet mulig påvirkning samt metoden, som anvendes ved vurderingen af de sandsynlige miljøpåvirkninger for hver af de relevante miljøfaktorer. De forhold, som er inkluderet efter den gennemførte høring af berørte myndigheder, er markeret med rødt.

Tabel 4-1 *Miljøfaktor, planelement, mulig påvirkning samt metode. De forhold, som er inkluderet efter den gennemførte høring af berørte myndigheder, er markeret med rødt.*

Miljøfaktor	Planelement	Mulig påvirkning	Metode/datagrundlag
Biologisk mangfoldighed, flora og fauna	› Opførelse af ny bebyggelse på ubebyggede arealer › Nedrivning af eksisterende bebyggelse	› Dyre- og planteliv. › Yngle- og rasteområder for grønbroget tudse og flagermus	Besigtigelser foretaget af Københavns Kommune, DGNB-kortlægning af naturværdier
Befolkningen og menneskers sundhed	› Etablering af grønne byrum, det grønne loop og nye promenader, og træbrygger, pram › Øget trafik til og fra området › Trafik i anlægsfasen › Etablering af boliger og daginstitutioner › Støj i anlægsfasen	› Ny adgang til rekreative faciliteter › Ændrede trafikforhold › Trafik i anlægsfasen › Øget trafikstøj › Trafiksikkerhed › Støj fra eksisterende virksomheder	Kvalitativ vurdering med beskrivelse af eksisterende og fremtidige rekreative forhold. Trafiknotat og støjredegørelse Støjredegørelse Vurderes kvalitativt og erfaringsbaseret

Jord	› Opførelse af ny bebyggelse, bl.a. boliger og daginstitutioner på et forurenet areal › Anvendelse af Skudehavnen til rekreative aktiviteter	› Forurening af arealer til ophold og rekreative faciliteter	Miljøscreening af jordforurening samt sedimentanalyser af havbunden
Overfladevand	› Udgravning af kanaler, som forbinder Skudehavnen med Kalkbrænderiløbet › Håndtering af regnvand › Etablering af ny bebyggelse tæt på kysten	› Påvirkning på målsatte vandområder › Risiko for oversvømmelse fra havet	Vurdering iht. vandrammedirektivet og indsatsbekendtgørelsen, notater om sediment i Skudehavnen samt notat om vurdering af ny kanalforbindelse til Skudehavnen ift. hydrologiske forhold.
Luft og lugt	› Øget trafik › Etablering af boliger, daginstitutioner og rekreative arealer i nærheden af forurenende virksomheder	› Øget luftforurening › Udledning af emissioner af forurenende stoffer fra eksisterende virksomheder	Notat om vurdering af luftkvalitet
Kulturarv	› Nedrivning af eksisterende bebyggelse og ændret anvendelse inden for udpegningen af værdifulde kulturmiljøer	› Påvirkning på kulturarven i Nordhavn	Kvalitativ vurdering

Landskab og byrum	› Etablering af ny bebyggelse på areal, som i dag består af havnerelaterede virksomheder, med ubebyggede arealer samt oplag.	› Ændring af landskab og byrum › Ændret arealanvendelse og arealforbrug › Påvirkning på kysten i den kystnære del af byzonen	Kvalitativ vurdering
Kumulative effekter	› Kumulative påvirkninger i sammenhæng med andre planer eller projekter i området	› Ændrede rekreative forhold › Ændrede trafikforhold › Udgravning af kanaler › Påvirkning på kulturmiljø › Ændring af landskab og byrum	Kvalitativ vurdering

4.3 Tilgang og metode i miljøvurderingen

I de følgende kapitler gennemgås først miljøstatus for de miljøfaktorer, hvor der er identificeret en potentiel påvirkning i afgrænsningsnotatet. Herefter gennemføres en vurdering af, hvorvidt og i hvilket omfang initiativer og forslag forventes at medføre væsentlige indvirkninger på de udpegede miljøfaktorer.

Miljøvurderingens første del gennemføres som en vurdering af, hvorvidt og i hvilket omfang planforslagene forventes at medføre væsentlige indvirkninger på de udpegede miljøfaktorer, som er identificeret i afgrænsningsnotatet.

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

Miljøvurderinger af planer foretages på baggrund af den eksisterende viden og supplerende baggrundsrapporter og balanceres i overensstemmelse med planens detaljeringsniveau. Vurderingen tager udgangspunkt i, at miljøvurderingen er af udkastet til en lokalplan, der er den mest detaljerede plantype i det danske plansystem.

Den geografiske afgrænsning af miljøvurderingen omfatter det areal, der ligger inden for lokalplanområdet.

I miljøvurderingen anvendes følgende terminologi i vurderingen af påvirkningens karakter:

- **Væsentlig** påvirkning: Der forekommer mulige påvirkninger, som har et stort omfang og/eller langvarig karakter, er hyppigt forekommende eller sandsynlige.

- **Ingen** eller **ubetydelig** påvirkning: Der forekommer ingen indvirkning på miljøet eller der forekommer sandsynlige mindre påvirkninger, som er lokalt afgrænset, ikke-komplekse, kortvarige eller uden langtidseffekt og dermed ubetydelige.

5 Miljøstatus

I dette kapitel beskrives den nuværende miljøtilstand inden for planområdet.

5.1 Biologisk mangfoldighed, flora og fauna

5.1.1 Dyre- og planteliv

Planområdet består delvist af befæstede arealer og delvist af ruderat[4]. Fordelingen er ca. 60/40. Der er lavet en kortlægning af naturværdierne i de kategorier, som følger DGNB-standarden for byområder i projektområdet (Rambøll, Svanemølleholm DGNB. Kortlægning af biodiversitet, 2023). Kategoriseringen følger således tilstandsvurderingsskemaet med kategorierne A-C. I dette er A kategoriseret som "*Mange karakteristiske arter og strukturer med værdi som levested for lokal flora og fauna*", B som "*Nogle karakteristiske arter og strukturer med værdi eller potentiale for udvikling*" og C som "*Ingen karakteristiske arter eller strukturer med værdi eller potentiale for udvikling*".

I planområdet viser kortlægningen arealer, som vurderes til B og C værdi. Se Figur 5-1.

Figur 5-1 *Resultat for kortlægning af A, B og C arealer i og omkring planområdet (Rambøll, Svanemølleholm DGNB. Kortlægning af biodiversitet, 2023).*

[4] Ruderat er en botanisk betegnelse for arealer som byggepladser, havnearealer, jernbaneterræner m.m., som ligger ubenyttede hen og som er overladt til naturlig succession. Der er ofte en særlig flora og fauna knyttet til disse arealer.

Arealerne er inddelt efter kategorier, som fremgår af Figur 5-2

Figur 5-2 *Fordeling af arealkategorier (Rambøll, Svanemølleholm DGNB. Kortlægning af biodiversitet, 2023)*

Som det fremgår af Figur 5-2 findes der et areal med krat og næringsrigt ruderat i den sydvestlige del af planområdet samt et tidvist oversvømmet areal i den nordøstlige del af planområdet. Overalt i området findes der mange invasive arter. De hyppigst forekommende er armensk brombær, sildig gyldenris, canadisk bakkestjerne og rynket rose. Derudover er der på de næringsrige substrater forekomster af problemarter som f.eks. stor nælde (Rambøll, Svanemølleholm DGNB. Kortlægning af biodiversitet, 2023).

Københavns Kommune har på baggrund af besigtigelser af arealet samt ovenstående kortlægning af naturværdier vurderet, at arealet ikke lever op til kriterierne for at være omfattet af naturbeskyttelseslovens § 3.

Efter besigtigelsen er der etableret en parkeringsplads på et areal mellem Færgehavnsvej og Skudehavnen, se Figur 5-3. Størstedelen af arealet var i naturkortlægningen registreret som Kategori C enten som befæstet område eller næringsrige substrater. En mindre del af arealet var dog i Kategori B – Krat og buske med blomstring. Det drejer sig om beplantningen langs Færgehavnsvej og havnebassinet samt et mindre areal tæt på Færgehavnsvej.

Figur 5-3 *Den sorte asfaltflade mellem Færgehavnsvej og Skudehavnen er en nyetableret parkeringsplads, der er etableret efter naturregistreringen i 2023.*

Fugle

For at beskrive fugleforekomsterne i planområdet er der brugt de tre databaser arter.dk, Naturbasen og Dansk Ornitologisk Forenings database "DOF-basen".

Der findes en del registreringer af fugle i eller i umiddelbar nærhed omkring planområdet på arter.dk. Nogle findes inden for planområdet og nogle som ynglende i den vestlige del af Skudehavnen eller i ruderatområderne omkring havnen. På DOF-basen, hvor en del af data for arter.dk trækkes fra, kan der søges på fugle, som udviser yngleadfærd. Af nyere registreringer inden for eller umiddelbart omkring planområdet er der registreret følgende arter med yngleadfærd (territoriehævdende, på rede, syngende etc.). I Tabel 5-1 fremgår art, årstal og evt. bemærkning.

Tabel 5-1 *Nyere registreringer af fugle, som udviser yngleadfærd.*

Art	År	Bemærkning
Digesvale	2020+2021+2022	Ynglende umiddelbart uden for planområdet i det rustne bolværk langs nordsiden af Skudehavnen.
Husrødstjert	2019+2020+2021+2022	Registreret syngende inden for og umiddelbart uden for planområdet.
Knopsvane	2021+2022	Registreret på rede i Skudehavnens vestlige bassin nær planområdet.
Tornirisk	2021	Registreret syngende i vestlig del af planområdet.
Rødstjert	2020+2021	Registreret syngende i områdets nordlige del.
Nattergal	2021	Registreret syngende i området.
Gærdesmutte	2021	Registreret i syngende i området omkring Skudehavnen.
Landsvale	2021	Registreret syngende i området.

Gråspurv	2021	Registreret territoriehævdende i den nordlige del af området.
Stenpikker	2020	Registreret syngende umiddelbart vest for planområdet.
Gærdesanger	2020+2021	Registreret syngende i den nordlige del af planområdet samt vest for området.
Løvsanger	2020	Registreret syngende i områdets nordlige del.
Lille lappedykker	2020	Registreret med unger i Skudehavnens sydlige del.

Nedenfor er uddybet to af de bemærkelsesværdige arter.

Isfugl

Der findes en del vinterregistreringer af isfugl i Skudehavnen på arter.dk. Det vurderes, at isfugl anvender havnen som overvintringslokalitet og sandsynligvis fanger små fisk som hundestejler, som er tilknyttet det brakke vand. Der er ikke noget som indikerer, at isfugl anvender havnen som yngleområde.

Digesvale

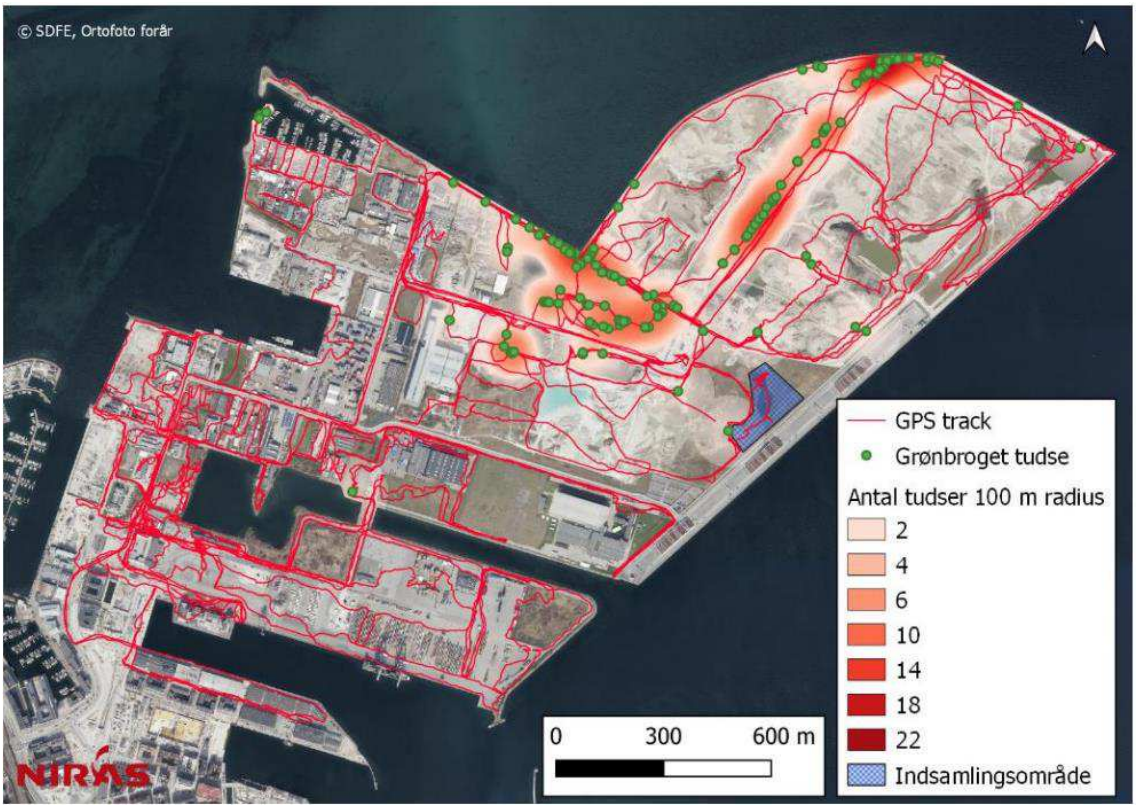
Der findes nye registreringer på arter.dk af digesvaler. Registreringerne viser, at digesvalerne flere år i træk har ynglet i det rustne bolværk umiddelbart syd for Skudehavnsvej. Registreringer findes i den nordøstlige del af planområdet eller umiddelbart uden for planområdet. Det antages, at der kan være en unøjagtighed i registreringen.

5.1.2 Grønbroget tudse

Planområdet er sammen med den øvrige del af Nordhavn blevet inventeret for grønbroget tudse i 2022 (NIRAS, Paddeundersøgelser 2022., 2022a). Inventeringen er et omfattende studie, som både omfatter kortlægning af potentielle ynglesteder for padder og faktisk anvendte ynglesteder for grønbroget tudse. Der blev foretaget besigtigelser den 27. april, 2., 16. og 21. maj, samt 18. og 29. juni, hvor der blev undersøgt, om der var vand i lavningerne, samt lyttet efter kvækkende individer og søgt efter æg/ægstrenge og haletudser (NIRAS, 2022a).

Der blev fundet 23 potentielle ynglelokaliteter i Nordhavn og af disse lokaliteter blev der observeret kvækkende hanner af grønbroget tudse 9 steder, mens der efterfølgende blev fundet yngel i 4 af dem. Derudover blev der fundet DNA (via eDNA undersøgelser) fra grønbroget tudse i 3 vandhuller. Skrubtudse blev også observeret i flere af vandhullerne (NIRAS, 2022a). Alle yngleområder er beliggende nord for Oceanvej og således uden for planområdet.

For at kortlægge udbredelsen af grønbroget tudse på land (raste- og fourageringsområder) i Nordhavn, blev området gennemgået efter mørkets frembrud, da tudserne normalt gemmer sig om dagen og kommer frem for at fouragere om natten. Feltarbejdet foregik i perioden 29. juni til 30. august, hvor det blev forsøgt at afdække hele projektområdet. Ruterne, der blev gennemgået under feltarbejdet, fremgår af Figur 5-4 (NIRAS, 2022a).



Figur 5-4 *Udbredelsen af grønbroget tudse blev undersøgt i Nordhavn ved at gennemgå området efter solnedgang. GPS track (rød streg) viser de steder hvor der blev gået. De grønne prikker viser fund af grønbroget tudse. Den røde gradient (heatmap) viser tætheden af observerede tudser inden for 100 meter (red.) (NIRAS, 2022a).*

Resultaterne viste, at tudserne er centreret omkring jorddepoterne mod nord og omkring de to søer, som er anlagt tidligere ved Nordhavnstippen. Derudover sås enkelte strejfende tudser, f.eks. omkring Skudehavnen, samt en enkelt nær vejdirektoratets projektområde (Nordhavnstunnelen). Det vurderes, at denne strejfer kan være kommet svømmende gennem havnen, da området har skråningsanlæg, der tillader overgang fra vand til terræn. Den kan dog også være vandret langs kajen. Resultaterne viser, at 75% af tudserne er fundet indenfor 230 m til nærmeste ynglelokalitet og 90% inden for 290 m (NIRAS, 2022a).

Planområdet består af befæstede arealer samt ruderater. Der blev ikke fundet nogen individer af grønbroget tudse inden for planområdet, ligesom der heller ikke blev fundet vandsamlinger, der kunne fungere som ynglevandhuller.

Grønbroget tudse er en pionerart, som trives i områder uden vegetation og med forstyrrelse. Netop dette forhold har givet en stor bestandsudvikling grundet opfyldningsarbejderne af landområdet ved Oceankaj. Bestanden af grønbroget tudse synes ud fra de fund og fra kortlægning af ynglevandhuller primært at være tilknyttet til Ydre Nordhavn.

5.1.3 Flagermus

Der er gennemført en undersøgelse af flagermus i træer og bygninger inden for og umiddelbart omkring planområdet i 2022 (NIRAS, 2022b). Området blev besigtiget den 16. maj og 5. juli med henblik på besigtigelse af 6 bestående bygningsværker foruden træer og trægrupper i området (NIRAS, 2022b).

Bygninger og træer blev underkastet en udvendig inspektion, med registrering af potentielle adgangsveje og rastemuligheder for flagermus. Alle karakteristika af potentiel værdi for flagermus, som kunne observeres fra jorden, blev noteret. Hvert træs og hver bygnings samlede egnethed for flagermus blev vurderet for sig. Der blev ikke gennemført indvendige besigtigelser af loftsrum etc. Enkelte steder var det dog muligt at foretage indvendige besøg i bygninger (NIRAS, 2022b).

Der er blevet lyttet flagermus i både yngleperioden (d. 2-3. august 2022), i sensommeren (d. 7-8. september) efter mellemkvarterer jf. retningslinjerne i forvaltningsplanen. Der blev desuden gennemført to efterårslytninger efter territoriehævdende skimmelflagermus (red.) (NIRAS, 2022b).

Levestedsvurderingen peger på, at nogle af bygningerne i området er egnede til flagermus. Ved den efterfølgende flagermusundersøgelse blev to arter registreret i området: Dværgflagermus og skimmelflagermus. Ingen af de observerede flagermus blev dog set i tilknytning til områdets bygninger. Generelt var der et meget begrænset antal flagermus, der blev registeret på undersøgelsesnætterne.

Derudover er efterårsforekomst af skimmelflagermus (revirsyngende hanner) i bygningerne undersøgt. Der blev kun hørt et enkelt fjernt kald på den ene af de to lytteaftener.

På baggrund af de gennemførte undersøgelser konkluderes det, at de undersøgte bygninger i området, ikke indeholder beskyttede yngle- og rasteområder for flagermus. Undersøgelsen konkluderer desuden, at der ikke er nogen træer, som er egnede for flagermus (NIRAS, 2022b).

5.2 Befolkningen og menneskers sundhed

5.2.1 Rekreative forhold

Planområdet er et tidligere havneområde med enkelte erhvervshavneaktiviteter i mindre og større værksteds- og lagerbygninger. Området mod Skudehavnen består fortrinsvis af ubebyggede arealer, der er bevokset med selvplantede buske og mindre træer samt grusarealer. Planområdet indeholder ikke rekreative faciliteter, og er ikke udlagt eller anlagt til rekreativ anvendelse.

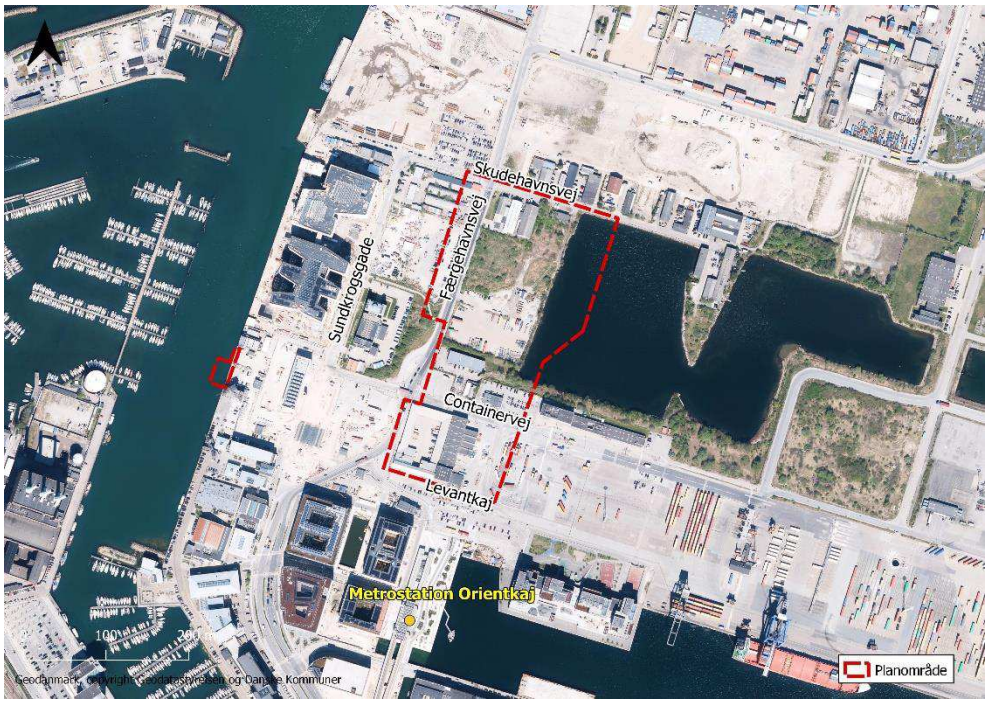
5.2.2 Trafikale forhold

Planområdet vejbetjenes i dag fra Færgehavnsvej, Containervej og Levantkaj via Sundkrogsgade. Trafikken er domineret af anlægs- og erhvervstrafik. Vejnettet i

området anlægges i takt med den fortsatte udbygning af Nordhavn. Det omkringliggende vejnet fremgår af Figur 5-5.

Nordhavnsområdet er vejbetjent af Sundkrogsgade, som løber vest for planområdet.

Den primære kollektive trafik består i dag af metrolinjen M4 med stop ved Orientkaj, som er beliggende ca. 200 m syd for planområdet samt buslinje 164, som stopper ved Orientkaj Station.



Figur 5-5 Vejnet omkring planområdet.

5.2.3 Støj

I henhold til planlovens § 15 a, stk. 1, må en lokalplan kun udlægge støjbelastede arealer til støjfølsom anvendelse, hvis planen med bestemmelser om etablering af afskærmningsforanstaltninger mv. kan sikre den fremtidige anvendelse mod støjgener.

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

Støj fra vejtrafik

Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier for støj fra vejtrafik fremgår af Miljøstyrelsens vejledning om støj fra veje[5], og er gengivet i Tabel 5-2 herunder. Grænseværdierne gælder for årsmiddelværdien af støjen udendørs i frit felt.

Tabel 5-2 Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier for støj fra vejtrafik.

Område	Grænseværdi, Lden, dB
Rekreative områder i eller nær byområder (parker, kolonihaver, nyttehaver, turistcampingpladser).	53
Boligområder (boligbebyggelse, daginstitutioner m.v., udendørs opholdsarealer).	58
Offentlige formål (hospitaler, uddannelsesinstitutioner, skoler).	58
Liberale erhverv m.v. (hoteller, kontorer m.v.).	63

Det fremgår af lokalplanforslaget, at støjniveauet ikke må overskride følgende værdier målt i L_{den} (dB):

- Udendørs opholdsarealer i forbindelse med boliger, grundskoler, daginstitutioner og hospitaler: 58
- Udendørs opholdsarealer i forbindelse med hoteller, kontorer mv.: 63

Indendørs med delvist åbne vinduer:

- Boligers opholdsrum og daginstitutioners opholdsrum: 46
- Hoteller: 51

Indendørs med lukkede vinduer:

- Hotellers, boligers og daginstitutioners opholdsrum: 33
- Administration og liberale erhverv: 38

[5] Miljøstyrelsen, Støj fra veje – vejledning nr. 4, 2007.

I henhold til retningslinjer i Københavns Kommuneplan 2024 må nye boliger som hovedregel ikke etableres, hvis trafikstøjen i dag og i fremtiden må forventes at overstige 68 dB på facaden.

Støj fra jernbane (metro)

Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier for støj fra jernbaner fremgår af et tillæg fra juli 2007 til Miljøstyrelsens vejledning om støj og vibrationer fra jernbaner[6], og er gengivet i Tabel 5-3.

Tabel 5-3 Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier for støj fra jernbaner.

Område	Grænseværdi, Lden, dB	Grænseværdi, Lden, dB, indendørs med åbne vinduer
Rekreative områder i eller nær byområder (parker, kolonihaver, nyttehaver, turistcampingpladser).	59	-
Boligområder (boligbebyggelse, daginstitutioner m.v., udendørs opholdsarealer).	64	52
Offentlige formål (hospitaler, uddannelsesinstitutioner, skoler).	64	52
Liberale erhverv m.v. (hoteller, kontorer m.v.).	69	57

I tillæg til ovennævnte støjgrænser gælder der en grænseværdi for maksimalniveauet, L_{Amax} på 85 dB.

I henhold til retningslinjer i Københavns Kommuneplan 2024 skal det ved nyt boligbyggeri i eksisterende støjbelastede byområder sikres, at det indendørs støjniveau med delvist åbne vinduer ikke overstiger 52 dB fra jernbanetrafik i soverum og primære opholdsrum.

Ekstern støj fra virksomheder

Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier for støj fra virksomheder fremgår af Miljøstyrelsens vejledning om ekstern støj fra virksomheder[7], og er gengivet i Tabel

[6] Miljøstyrelsen, Støj og vibrationer fra jernbaner – vejledning nr. 1, 1997 – tillæg, 2007.

[7] Miljøstyrelsen, Ekstern støj fra virksomheder – vejledning nr. 5, 1984.

5-4. Grænseværdierne er angivet som det A-vægtede ækvivalente korrigerede støjniveau, støjbelastningen.

Tabel 5-4 Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier for støj fra virksomheder.

Område	$L_{aeq, 8t}$ Mandag – fredag kl. 07-18 Lørdag kl. 07-14	L_{aeq} Mandag – fredag kl. 18-22 Lørdag kl. 14-22 Søn- og helligdage kl. 07-22	L_{aeq} Alle dage kl. 22-07
Blandet bolig- og erhvervsbebyggelse	55	45	40

Planområdet er beliggende i et byomdannelsesområde. Hvis et område er udlagt til byomdannelsesområde i kommuneplanen, er det muligt i medfør af planlovens § 15 a, stk. 2, i en lokalplan at udlægge støjbelastede arealer til støjfølsom anvendelse, når det sikres, at overskridelsen af de vejledende støjgrænseværdier for ekstern støj fra virksomheder er bragt til ophør i løbet af en periode, der ikke væsentligt overstiger 8 år fra offentliggørelsen af den endeligt vedtagne lokalplan. Håndtering af støjen i overgangsperioden er beskrevet i Miljøstyrelsens vejledning om ekstern støj i byomdannelsesområder[8]. I udpegede byomdannelsesområder muliggøres det, at de vejledende grænseværdier lempes med 5 dB i overgangsperioden.

5.2.4 Støj i anlægsfasen

Københavns Kommune fastsætter støjgrænser for bygge- og anlægsarbejder. Dermed må aktiviteter, der finder sted inden for normal arbejdstid, dvs. hverdage, mandag til fredag mellem kl. 07:00 og 18:00 støje op til 70 dB(A) målt som et gennemsnit over en arbejdsdag på 8 timer.

Uden for normal arbejdstid må støjen ikke overstige 40 dB(A). Det betyder i praksis, at det ikke er muligt at bruge maskiner eller elektrisk værktøj.

Københavns Kommunes fastsatte grænseværdier for støj ved anlægsarbejde er forenklede værdier i forhold til Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier for ekstern støj fra virksomheder, som normalt er retningsgivende for støj fra virksomheder.

[8] Miljøstyrelsen, Ekstern støj i byomdannelsesområder – vejledning nr. 3, 2003.

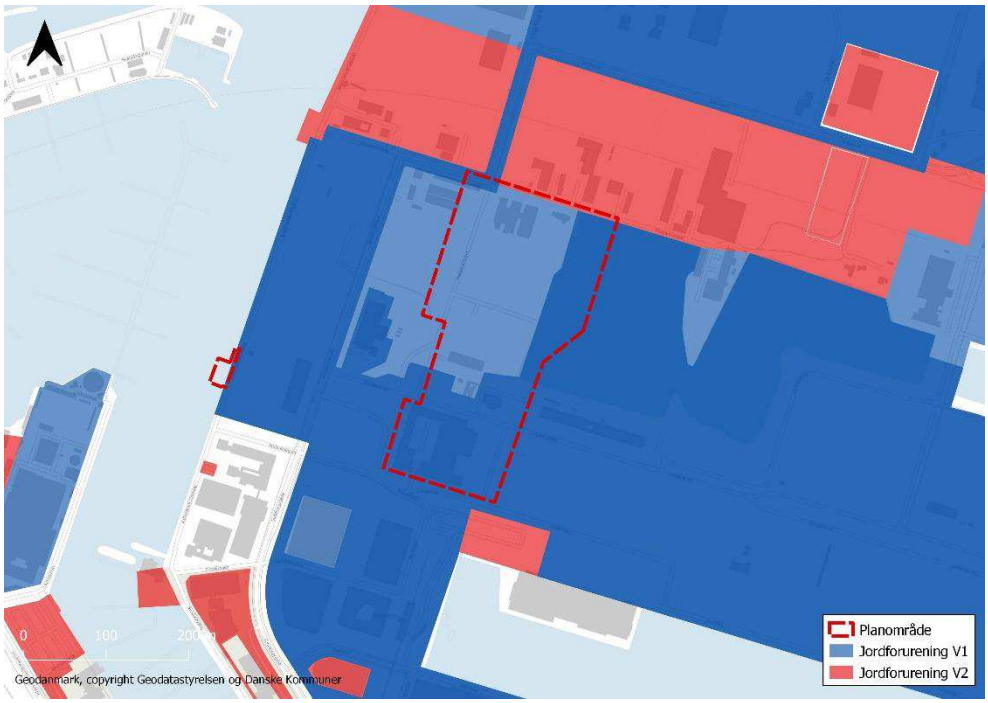
5.3 Jord og havnesedimenter

5.3.1 Jordforurening

Landarealet

Planområdet er kortlagt som jordforurenet på vidensniveau 1 (V1), som vist på Figur 5-6. Et areal kortlægges på vidensniveau 1, hvis aktiviteter på arealet kan være kilde til jordforurening på arealet.

Arealet er kortlagt på vidensniveau 1 på baggrund af viden om tidligere erhverv på lokaliteten, som omfatter bl.a. kemisk industri, jern- og metalvareindustri og autoreparationsværksteder.



Figur 5-6 *Kort over jordforurening. Med stiplet rød farve: lokalplanområdets foreløbige afgrænsning. Blå farve: V1-kortlagte arealer. Rød farve: V2-kortlagte arealer.*

By & Havn har fået foretaget undersøgelser af jorden ved hjælp af boringer. Da arealet er kortlagt på V1 stilles der krav om, at forureningsgraden af overskudsjord fra overjord og fyldlag dokumenteres med 1 analyse pr. 30 ton, ved en forklassificering af jorden. By & Havn har i første omgang foretaget en indledende miljøscreening, hvor der er udtaget 1 prøve pr. 100 ton. Der er foretaget 451 boringer (EKJ Rådgivende Ingeniører AS, 2021).

I flere af boringerne er der påvist forurening med olieprodukter. Der er påvist chlorerede opløsningsmidler i to boringer, (EKJ Rådgivende Ingeniører AS, 2021).

Skudehavnen

Der er foretaget en undersøgelse af niveauerne af forurenende stoffer i sedimentet i Skudehavnen og Skudeløbet. Ved undersøgelsen er der blevet indsamlet 42 sedimentprøver fra 14 forskellige prøvetagningsstationer i havnen, se Figur 5-7. Prøveindsamlingen blev gennemført d. 16. februar 2016 (Orbicon, Skudehavnen og Skudeløbet - Sedimentanalyser og geofysisk undersøgelse, April 2016).

Figur 5-7 Oversigtskort over sedimentprøvetagningsstationer.

Sedimentets forureningsgrad er vurderet i forhold til Klapvejledningen[9]. Sammenligningen med klapvejledningen giver overordnet en vurdering af, hvor forurenet sedimentet er i forhold til de grænseværdier, som normalt bruges i forbindelse med håndtering af sediment i havmiljøet. I Klapvejledningen anvendes begreberne 'nedre' og 'øvre' aktionsniveau. Det nedre aktionsniveau angiver et gennemsnitligt baggrundsniveau for stofferne, hvor der ikke forventes biologiske effekter. Det øvre aktionsniveau angiver det niveau, hvor der kan være begyndende biologiske effekter (Orbicon, Skudehavnen og Skudeløbet - Sedimentanalyser og geofysisk undersøgelse, April 2016).

Undersøgelsen konkluderer, at sedimentet generelt er kraftigst forurenet i det vestlige bassin i Skudehavnen, som er en del af planområdet, sammenlignet med det østlige bassin samt Skudeløbet. Ved sammenligning med Klapvejledningens nedre

[9] Miljøministeriet, Vejledning fra By- og Landskabsstyrelsen – Dumpning af optaget havbundsmateriale - klapning, Vejl.nr. 9702 af 20/10/2008.

og øvre aktionsniveau vurderes det, at sedimentet fra det vestlige bassin er forurenet med flere af tungmetallerne (cadmium, kobber, kviksølv, bly og zink). En enkelt prøve i det vestlige bassin viser desuden forurening med TBT.

5.4 Overfladevand

5.4.1 Målsatte vandområder

Statens vandområdeplaner fastsætter krav til kvaliteten af vandmiljøet, herunder vandløb, søer, kystvande og grundvand. Lokalplanområdet er omfattet af forslag til Vandområdeplan 2021-2027 for vandområdedistrikt Sjælland, som fastsætter en række målsætninger, heriblandt mål om, at alle vandområder skal opnå mindst ”god økologisk tilstand” eller ”godt økologisk potentiale” samt ”god kemisk tilstand”. Lokalplanen må således ikke forringe eller forhindre vandområders mulighed for at opnå de fastsatte økologiske eller kemiske målsætninger.

Tilstanden for det målsatte kystvandområde er senest vurderet i basisanalyse for vandområdeplanen 2021-2027. I basisanalysen beskrives den aktuelle tilstand af de målsatte overfladevandområder ved brug af tilstandsklasser på baggrund af fastlagte indikatorer og kvalitetselementer med fastsatte værdier for miljømålet "god tilstand".

For kystvande klassificeres den økologiske tilstand inden for tilstandsklasserne: Høj, god, moderat, ringe eller dårlig.

- Høj tilstand: Ingen eller kun ubetydelig afvigelse fra uberørte forhold.
- God tilstand: Svag afvigelse fra uberørte forhold
- Moderat tilstand: Mindre grad af afvigelse fra uberørte forhold, men signifikant større end for god tilstand.
- Ringe tilstand: Større afvigelse fra uberørte forhold med væsentlige ændringer i de biologiske kvalitetselementer.
- Dårlig tilstand: Alvorlige ændringer, hvor store dele af de relevante biologiske samfund, der ville være til stede under uberørte forhold, ikke er til stede.

I det følgende gives et overblik over den aktuelle tilstand af Nordlige Øresund i henhold til basisanalysen for 2021 – 2027, se Tabel 5-5 og Tabel 5-6.

Området har en målsætning om god økologisk og kemisk tilstand. Aktuelt har området moderat økologisk tilstand og ikke-god kemisk tilstand på grund af overskridelser af miljøkvalitetskravet for antracen, nonylphenoler, bly, kviksølv, cadmium og BDE.

Tabel 5-5 Økologisk tilstand/potentiale (kvalitetselement) (Vandplandata.dk).

Kvalitetselement	Miljømål	Økologisk tilstand/potentiale
Fytoplankton	God økologisk tilstand	God økologisk tilstand
Rodfæstede planter (dækfrøede)	God økologisk tilstand	God økologisk tilstand
Bentiske invertebrater	God økologisk tilstand	Moderat økologisk tilstand
Vandets klarhed	God økologisk tilstand	Ikke anvendelig
Iltforhold	God økologisk tilstand	Ikke anvendelig
Nationalt specifikke stoffer	God økologisk tilstand	Ikke-god økologisk tilstand

Tabel 5-6 Kemisk tilstand (vandplandata.dk).

	Miljømål	Tilstand
Kemisk tilstand	God kemisk tilstand	Ikke-god kemisk tilstand

Skudehavnen er et næsten aflukket vandområde, som er forbundet til Skudeløbet via et rør gennem Skagerrakvejs vejdæmning. Området er derfor kendetegnet ved, at der ikke er nogen gennemstrømmende cirkulation og at vandskifte udelukkende sker ved vandstandsændringer og lagdelt densitetsdrevet cirkulation i perioder (DHI, 2024).

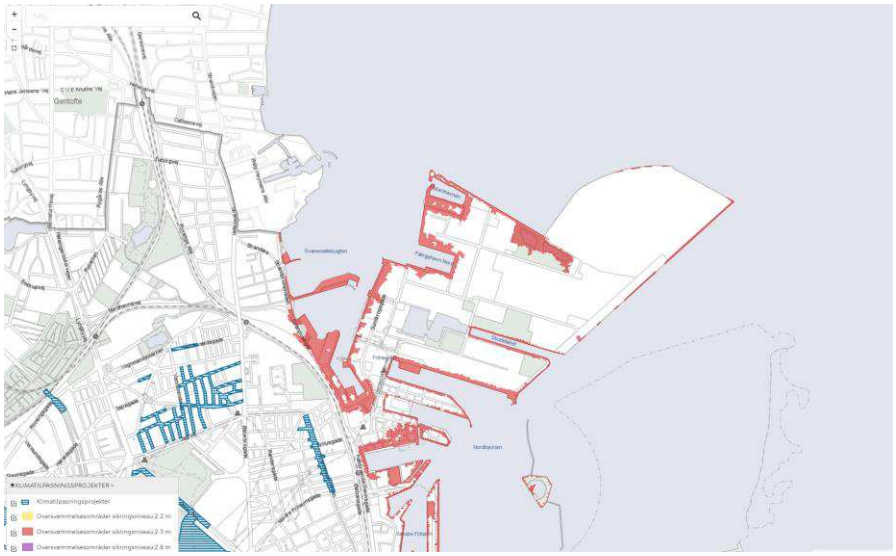
5.4.2 Håndtering af regnvand

Planområdet er separatkloakeret, således at spildevandet ledes til kloak og regnvandet udledes til recipient.

Prognoser for fremtidens vejr peger på, at der vil komme flere kraftige regnvejr i form af skybrud. I dag er København flere steder ikke sikret mod skybrud. Skybrud giver store udfordringer, som er forskellige fra område til område.

Københavns Kommunes Skybrudsplan 2012 (Københavns Kommune, Skybrudsplan 2012, 2012) anbefaler, at København sikres til skadesvoldende oversvømmelser ved skybrud, der statistisk set kun sker én gang hvert 100. år. Skadesvoldende oversvømmelse betyder, at der står over 10 cm vand på overfladen.

I forslag til Københavns Kommuneplan 2024 er der et oversvømmelseskort, som viser den forventede udbredelse af vand på overfladen ved en 100-års-hændelse for hhv. regn og oversvømmelse fra havet. Planområdet er ikke i risiko for oversvømmelse fra regn eller hav (Københavns Kommune, Klimatilpasning, 2024).



Figur 5-8 Oversvømmelseskort (Københavns Kommune, Klimatilpasning, 2024).

5.4.3 Oversvømmelse fra havet

Klimaforandringerne vil medføre varmere og generelt vådere vejr samt havvandstigninger og hyppigere stormflod, hvilket betyder, at Københavns kystområder i fremtiden vil være mere sårbare over for oversvømmelser. Så længe der ikke er anlagt en samlet ydre sikring vil flere områder i København således være eksponeret for oversvømmelse fra havet.

I henhold til planlovens § 11a, stk. 1, nr. 18 har Københavns Kommune udpeget områder, der kan blive udsat for oversvømmelse eller erosion. Området ligger ikke i et udpeget risikoområde jf. kommunens udpegning af potentielt oversvømmelsestruede områder. Planområdet ligger i et område, som ved en 100-års-hændelse i 2110 potentielt kan være udsat for oversvømmelsesfare fra havet.

Det fremgår af Københavns Kommuneplan 2024, at København skal sikres mod stormflod ved et ydre sikringsanlæg, der skal planlægges som en samlet løsning, hvor der koordineres med nabokommunerne. Der er endnu ikke vedtaget konkrete løsninger og sikkerhedsniveauer for en samlet ydre sikring.

5.5 Luft

5.5.1 Luftkvalitet

For at beskytte befolkningen mod sundhedsskadelige effekter af luftforurening er der opstillet grænseværdier for, hvor meget forurening i luften, der kan accepteres. Grænseværdierne er opstillet for en række sundheds- og miljøskadelige stoffer, dvs. partikler (PM_{10}, $PM_{2,5}$ og partikelantal), nitrogendioxid (NO_2), nitrogenoxider (NO_x), svovldioxid (SO_2), bly, benzen, kulilte (CO) og ozon (O_3) samt visse tungmetaller.

I Danmark overvåger Miljøstyrelsen i samarbejde med DCE – Nationalt Center for Miljø og Energi luftens indhold af forurening. Luftkvaliteten overvåges vha. en række målestationer, som er placeret i Københavnsområdet, Aarhus, Odense og Aalborg samt på en række målestationer uden for byerne. Siden 2017 har der ikke været observeret overskridelser af de gældende grænseværdier for luftkvalitet.

Den lokale luftkvalitet på vejene omkring planområdet kan ses på Figur 5-9 og Figur 5-10. Der er ikke overskridelser af grænseværdierne i området.

Figur 5-9 *Udklip fra "Luften på din vej" af modelleret årskoncentration af PM_{10}. Årsmiddel i 2019 er 16,1 µg/m³ (grænseværdien er 40 µg/m³) (DCE - Nationalt Center for Miljø og Energi, 2023).*

Figur 5-10 *Udklip fra "Luften på din vej" af modelleret årskoncentration af NO_2. Årsmiddel i 2019 er 13 µg/m³ (grænseværdien er 40 µg/m³) (DCE - Nationalt Center for Miljø og Energi, 2023).*

5.5.2 Udledning af forurening fra virksomheder

Forurenende virksomheder reguleres via en miljøgodkendelse, der, hvis der er udledning til luft, sætter krav til emission / direkte udledning samt til koncentrationen af forurenende stoffer og lugt i omgivelserne (immissionskoncentrationen). I forhold til diffus emission sættes typisk driftsvilkår, der er tilpasset den enkelte virksomhed og de aktiviteter, der kan medføre diffus støvemission.

B-værdien (bidragsværdi) er en grænseværdi for den enkelte virksomheds bidrag til luftforureningen i omgivelserne. B-værdier anvendes af myndighederne i forbindelse med regulering af virksomheders udledning af forurenende stoffer til udeluften. Skorstene og afkast dimensioneres, så der sikres en tilstrækkelig fortynding af udledningen til atmosfæren, så B-værdierne overholdes. Dimensioneringen foretages ved hjælp af OML-modellen.

B-værdien gælder uden for virksomhedens skel, uanset hvor den højeste immissionskoncentration forekommer.

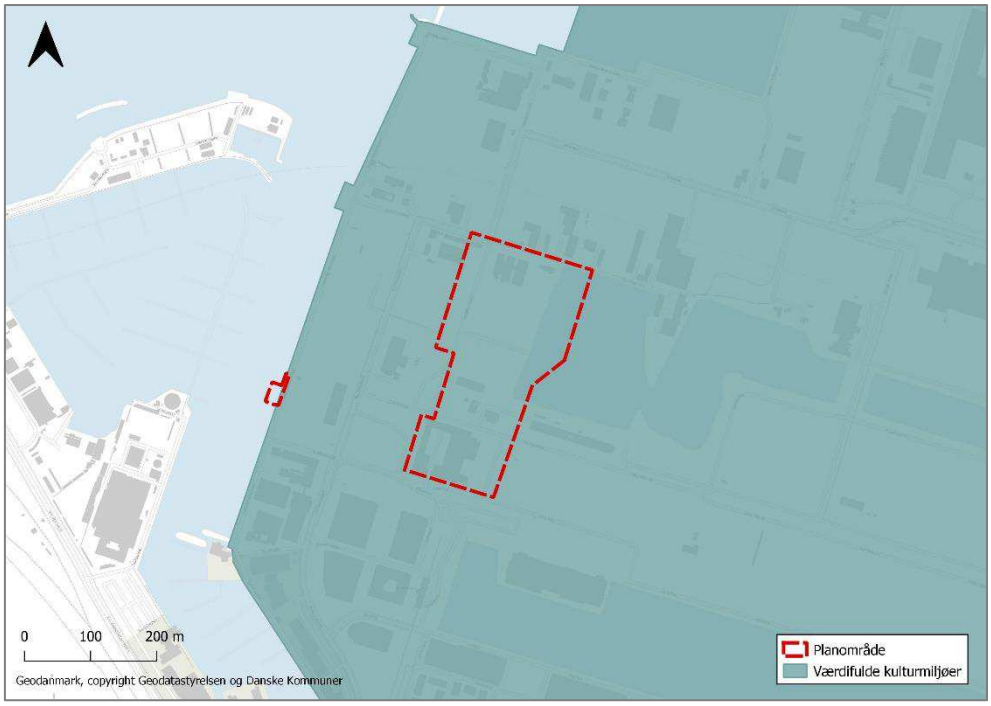
Typisk beregnes immission i 1,5 meters højde. Hvis mennesker opholder sig i højere bebyggelser (etageejendomme, kontorer, fabrikslokaler m.v.) skal B-værdien overholdes i alle relevante højder.

5.5.3 Planlægning på arealer belastet af lugt, støv eller anden luftforurening

Planloven[10] fastsætter bestemmelser for planlægning i områder, som er belastet af luftforurening fra virksomheder. I henhold til planlovens § 15 b, stk. 1, må en lokalplan *"kun udlægge arealer, der er belastet af lugt, støv eller anden luftforurening fra produktionsvirksomheder, transport- og logistiskvirksomheder og husdyrbrug til boliger, institutioner, kontorer, rekreative formål m.v., hvis lokalplanen med bestemmelser om bebyggelsens højde og placering kan sikre den fremtidige anvendelse mod en sådan forurening."*

5.6 Kulturarv

Nordhavn er i Københavns Kommuneplan 2024 udpeget som værdifuldt kulturmiljø, som vist på Figur 5-11.



Figur 5-11 Udpegning af værdifuldt kulturmiljø i Københavns Kommuneplan 2024.

De bærende bevaringsværdier i Nordhavn er i kommuneplanen defineret som:

- Fiskerihavnen med omliggende arealer som et stemningsfuldt miljø, der anvendes til erhvervsfiskere, sejlklubber og værft.
- Århusgadeområdet med sin tætte bygningsstruktur med smalle gyder, små irregulære pladser og varierede arkitektur og skala.

[10] Lovbekendtgørelse nr. 1157 af 1. juli 2020 om planlægning.

- Markante enkeltbygninger og elementer på Sandkaj, Sundmolen, Fortkaj, Stubkaj, Sundmolen og Sundkrogsgade.

- Kran- og jernbanespor, kajkanter, bolværker mv.

Planområdet ligger i den del af Nordhavn, hvor de bevaringsværdige dele knytter sig til den tidligere industrihavn. Ved Kalkbrænderiløbet mod vest har industrihavnen sat sig spor med kraner, jernbanespor, betonkanter og kajindfatninger. Mod øst har Skudehavnen sat sine spor i form af slæbesteder, sammenstyrtede indfatninger, et kranfundament, bløde kanter, samt en vild og selvgroet beplantning.

Bebyggelsesstrukturen i den gamle skudehavn bestod af bygninger, der lå vinkelret på vandlinjen, så både og grej kunne trækkes op på land mellem bygningerne.

I forbindelse med udarbejdelse af lokalplanen er der gennemført en undersøgelse af, om der findes bevaringsværdige bygninger inden for lokalplanområdet. Undersøgelsen konkluderer, at der ikke er bygninger, som er registreret i SAVE-registret og der er ingen bygninger, der er udpeget som bevaringsværdige.

5.7 Landskab og byrum

Planområdet er etableret ved opfyldning. Dele af de ubebyggede arealer er befæstet med asfalt og en del af de ubebyggede arealer fremstår med græsser, buske og mindre træer.

Skudehavnen er et atypisk vandrum i Nordhavn, da der ikke er direkte adgang til havneløbet. Skudehavnen har flere steder 'skrå og grønne kanter', og er således anderledes end Nordhavns andre kanaler, bassiner og havneløb, der har et fast bolværk.

Planområdet ligger inden for den kystnære del af byzonen i en afstand af ca. 1 km fra kysten ved Øresund. På grund af den betydelige afstand samt de mellemliggende bebyggelser og anlæg opfattes området imidlertid ikke som en del af kysten.

6 Miljøvurdering

6.1 Biologisk mangfoldighed, flora og fauna

Til vurdering af lokalplanens påvirkning på biologisk mangfoldighed, flora og fauna anvendes følgende indikatorer:

Dyre- og planteliv:

- Registrerede fugle og ynglende fugle i området.

Grønbroget tudse:

- Anvendelse af området som levested.
- Fund af enkeltindivider.
- Identifikation af vandsamlinger og hvorvidt de anvendes som ynglevandhuller.

Flagermus:

- Risiko for tab af levesteder og drab af enkeltindivider.

Datagrundlag og metode for vurderingen fremgår af Tabel 4-1.

6.1.1 Dyre- og planteliv

Udnyttelse af lokalplanen vil medføre fjernelse af alt eksisterende beplantning og etablering af byggeri, befæstede arealer og grønne områder. Den nuværende naturkvalitet i området vurderes på baggrund af naturregistreringen efter DGNB-kortlægningen at være af lav kvalitet og domineret af flere invasive arter. Da området i høj grad domineres af invasive arter, primært på næringsrige substrater vurderes det, at nye grønne områder med beplantning let vil kunne forbedre naturindholdet i området. Dette er vurderet ud fra størrelsen på arealet, som beplantes i området, ud fra plantelisten som anvendes og ud fra det areal, som er beplantet i dag. Påvirkningen på dyre- og planteliv vurderes derfor som **ubetydelig**. Den konkrete påvirkning vil dog afhænge af, hvordan området forvaltes. Hvis området koloniseres med invasive arter, eller får vegetation domineret af enkelte arter vil naturkvaliteten forventeligt være tilsvarende den som findes i dag. Det kan dog ikke vurderes på dette plan, da planen ikke regulerer dette forhold.

Fugle

De fugle, som er registreret inden for planområdet, vil fortrænges fra området ved realisering af planen. Fuglene må ikke påvirkes i yngleperioden jf. fuglebeskyttelsesdirektivet, og det kommende anlægsarbejde skal være opmærksom på dette forhold. Arterne, som er registreret som ynglefugle beskrives nedenfor i grupper baseret ud fra yngleadfærd og valg af habitat.

Ynglende fugle i umiddelbar nærhed af planområdet kan også risikere at blive fortrængt især i anlægsperioden.

Husrødstjert og stenpikker

Husrødstjert og stenpikker er typiske arter, som findes i havne- og industriområder. Husrødstjert findes også i store byer, da den foretrækker store bygninger, omgivet af åbent, vegetationsløst areal, som det f.eks. forekommer i havne- og industrikvarterer. Disse områder har træk til fælles med det central- og sydeuropæiske bjerglandskab, som er artens oprindelige hjemsted (Dansk Ornitologisk Forening, dofbasen, 2024a). Stenpikker yngler spredt over hele landet, hyppigst ved kysterne. Inde i landet træffer man den f.eks. i grusgrave, på større byggepladser eller andre steder med lav eller ringe vegetation (Dansk Ornitoligsk Forening , 2024c). Ved realisering af planen vurderes nuværende ynglesteder at blive påvirket. Under anlæg af bydelen vurderes der potentielt at kunne opstå midlertidige ynglesteder for især stenpikker, som yngler på netop arbejdspladser. Begge arter vurderes derfor at yngle på Nordhavn, og at der vil være andre steder, hvor de kan yngle. Når bydelen er anlagt, vurderes husrødstjert potentielt at kunne kolonisere området.

Knopsvane og lille lappedykker

Knopsvane og lille lappedykker er begge vandfugle, som opholder sig på vand og som typisk yngler ved rørsump. Ved realisering af lokalplanen vurderes begge arter potentielt at blive fortrængt fra området i anlægsfasen. Det skyldes, at realisering af planen medfører, at vandområdet forbindes med Københavns Havn via en kanal. Dette vil forventeligt medføre så omfattende anlægsarbejder, at støj, forstyrrelse og midlertidig forringelse af vandkvalitet vil fortrænge fuglene som ynglefugle.

Landsvale

Landsvale yngler typisk i eller på bygninger med udhæng og har derfor ingen ynglemuligheder i planområdet i dag. Området kan dog fungere som fourageringsområde. Realisering af planen vurderes at medføre en ubetydelig påvirkning på landsvale, da Nordhavn har mange andre sprøjtefri områder, hvor landsvale kan søge føde. Efter realisering kan der potentielt komme flere mulige ynglesteder afhængig af byggeriet udformning. Dog har moderne byggeri sjældent svalereder da de mangler udhæng eller tomme bygninger.

Tornirisk, rødstjert, nattergal, gærdesmutte, gråspurv, gærdesanger og løvsanger

Fælles for disse arter er, at de yngler i krat, buske og træer, som findes i små spredte forekomster for. Ved realisering af planen, vurderes disse arter at blive fortrængt i anlægsfasen. Afhængig af den kommende beplantning i området, kan flere af arterne kolonisere området på sigt. Arterne, som kan forventes at kolonisere området, er derfor almindelige arter knyttet til byen. De mest sandsynlige til at kolonisere området er derfor gærdesmutte, gråspurv, gærdesanger og løvsanger.

Isfugl

Realisering af lokalplanen vil medføre, at der graves kanaler, som forbinder skudehavnen til Svanemøllehavnen. Isfugl vurderes at være tilknyttet Skudehavnens brakke vandmiljø, hvor der sandsynligvis er forekomst af mindre fiskearter som hundestejler. Udgravning af kanaler vil medføre ophvirvling af sediment, ændringer i salinitet og fjernelse af nuværende skjul og levesteder for småfisk. Dette kan medføre, at isfugl fortrænges i anlægsfasen ved realisering af planen. Hvorvidt fuglen genindvandrer til området, vil afhænge af det konkrete projekt. Det vurderes derfor, at isfugl sandsynligvis vil fortrænges fra området som vinterlokalitet ved realisering af lokalplanen.

Digesvaler

Digesvalerne som yngler ved bolværket umiddelbart syd for Skudehavnsvej ud mod Skudehavnen vil sandsynligvis fortrænges ved realisering af lokalplanen. Det skyldes, at der vil komme en del forstyrrelse fra anlægsaktiviteter og fra øget menneskelig færdsel og et potentielt tab af levesteder, afhængig af den konkrete placering af redepladserne. Digesvaler har ifølge DOF oplevet en markant nedgang i bestanden (Dansk Ornitologisk Forening, 2024b). For den konkrete bestand af ynglende digesvaler kan der derfor potentielt være en væsentlig påvirkning afhængigt af anlægsarbejdets karakter og tilgængeligheden for andre ynglepladser lokalt.

Forud for realisering af planen skal redepladserne fra digesvalerne identificeres. Findes der reder fra digesvaler inden for planområdet må de ikke ødelægges i perioden 1. april til 31. august jf. artsfredningsbekendtgørelsen[11].

Konklusion: Realisering af lokalplanen vil i anlægsfasen fortrænge langt størstedelen af de arter, som yngler der i dag. Stenpikker kan potentielt bruge arbejdsarealerne som yngleområde. Lokalplanområdet vurderes at udgøre et levested af lav kvalitet på grund af de få grønne strukturer, som dyr og planter kan leve på. Omvendt udgør Nordhavn i sin helhed en vigtig rastelokalitet og fjernelse af de egnede strukturer for fugle midlertidigt vil nedbringe antallet af rastesteder. Inddragelse af lokalplanområdet vurderes trods fortrængning af visse fuglearter i anlægsfasen, som ubetydelig for ynglefugle. Det skyldes at Nordhavn også har andre tilsvarende områder, som ynglefuglene kan anvende. Der vurderes således ikke at komme en nedgang i bestandene, som følge af den midlertidige fortrængning.

Efter realisering vurderes områdets naturkvalitet på sigt at blive forbedret, da lokalplanen muliggør nye grønne områder med beplantning af bedre naturkvalitet end den eksisterende. Ligeledes kan digesvaler anvende bolværket som ynglepladsen. Der vurderes på den baggrund at være **en ubetydelig påvirkning.**

6.1.2 Grønbroget tudse

Der er ingen indikation på, at planområdet anvendes som levested for grønbroget tudse. Der er dog fundet et enkelt strejfende individ relativt tæt på planområdet.

Det vurderes, at planområdet kan bebygges, uden at det påvirker områdets økologiske funktionalitet for grønbroget tudse. Der vil derfor ikke være en påvirkning. Dette er tilfældet, selv om der graves kanaler, som kan adskille Nordhavn fra de øvrige arealer, da det kun er det Ydre Nordhavn, som er levested for grønbroget tudse. Dette vurderes på baggrund af den omfattede registrering efter arten, som blev lavet i 2022 (NIRAS, 2022a). Ved realisering af planen skal det sikres, at byggepladsen ikke bliver koloniseret af grønbroget tudse. Hvis der findes grønbroget tudse i forbindelse med anlægsarbejdet, skal der laves afværgeforanstaltninger.

Konklusion: Det vurderes, at der vil være **ingen påvirkning** på grønbroget tudse.

[11] Bekendtgørelse nr. 521 af 25/03/2021 om fredning af visse dyre- og plantearter og pleje af tilskadekomment vildt.

6.1.3 Flagermus

Planområdet er vurderet til ikke at indeholde egnede levesteder (inkluderende yngle- og rasteområder) for flagermus. Ligeledes er der ikke registreret aktivitet fra revirsyngende hanner af skimmelflagermus i efteråret, en flagermusart som ellers er meget hyppig i Storkøbenhavn.

Konklusion: På den baggrund vurderes planområdet ikke at medføre hverken tab af levesteder eller risiko fra drab af enkeltindivider. Den økologiske funktionalitet for flagermusene, som lever i København, vurderes således at være uændret ved en realisering af plangrundlaget. Der er derfor **ingen påvirkning.**

6.2 Befolkningen og menneskers sundhed

Til vurdering af lokalplanens påvirkning på befolkningen og menneskers sundhed anvendes følgende indikatorer:

Rekreative forhold:

- Ændret anvendelse af området til rekreative aktiviteter.

Trafikale forhold:

- Den forventede fremtidige trafik (beregninger).
- Andelen af tung trafik.
- Trafikafvikling på Sundkrogsgade (kapacitetsberegning).
- Trafiksikkerhed: Indretning af veje og kryds, ændrede adgangsforhold og sammensætningen af trafikanter.

Støj:

- Beregning af støj.
- Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier for støj.

Datagrundlag og metode for vurderingen fremgår af Tabel 4-1.

6.2.1 Rekreative forhold

Lokalplanen muliggør etablering af flere rekreative arealer og aktiviteter, som kan anvendes af beboere i området og andre brugere.

Lokalplanen giver mulighed for, at der kan etableres to nye vandkanaler, der vil have potentiale som et nyt rekreativt element. Kanalerne forbinder, sammen med lokalplanen for den vestlige del af Svanemølleholm (Lokalplan 594), lokalplanområdet til Svanemøllehavnen, hvor der også findes flere roklubber.

Arealerne langs vandet ud til Skudehavnen er i lokalplanen udlagt til opholdsarealer og rekreative områder. På baggrund af de seneste planlovsændringer vil der kunne planlægges på vandarealer inden for planområdets østlige havnekant i Skudehavnen. Dermed vil lokalplanen gøre det muligt, at man vil kunne planlægge for zoner til vandaktivitet, herunder at lægge til med en båd i den nordlige kanal. I Skudehavnen vil der være mindre træbrygger og fokus på natur med mulighed for menneskelig interaktion ved vandet og rekreative ophold.

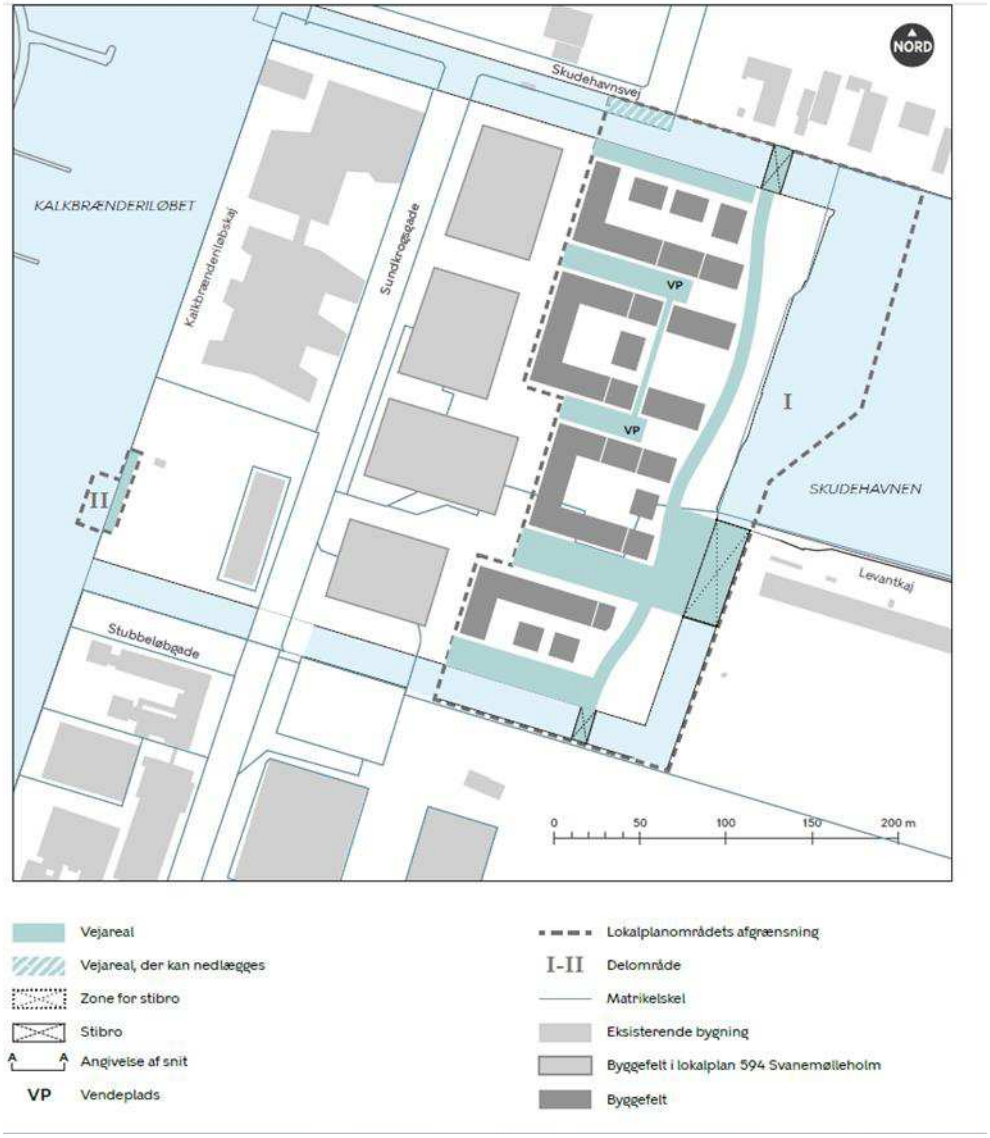
Gang- og cykelforbindelsen "det grønne loop" går gennem planområdet. Stien langs Skudehavnen bliver dermed en del af det sammenhængende rekreative stisystem i Nordhavn.

Konklusion: Det vurderes, at planen vil have en **væsentlig positiv påvirkning** på de rekreative forhold i området, da lokalplanen muliggør en større rekreativ anvendelse af området end det, der er muligt i dag.

6.2.2 Trafikale forhold

Vejadgang til planområdet vil foregå fra Sundkrogsgade vest for området. Sundkrogsgade løber gennem Svanemølleholm i nord-sydgående retning. Holmegaden, som er den primære adgangsvej til lokalplanområdet, tilsluttes til Sundkrogsgade i et nyt signalanlæg. I 2027 åbner Nordhavnstunnellen, så der vil være to primære vejadgange til Nordhavn, og dermed aflastes trafikken på Sundkrogsgade.

Svanemølleholm Øst vil med lokalplanen blive et "lukket" område, hvor lokalgader og stræder ender blindt uden mulighed for gennemkørsel på nær for renovation og brand, der kan køre i et loop ml. byggefelterne BF 6.9a og 6.9b. Planlagte veje i lokalplanen fremgår af nedenstående Figur 6-1.



Figur 6-1 Planlagte veje inden for lokalplanområdet.

I dag er trafikken domineret af anlægs- og erhvervstrafik, men dette vil ændres i takt med udviklingen.

Den kollektive trafik til området udgøres primært af metro, og metrostationen 'Orientkaj' på Trælastholmen er beliggende umiddelbart syd for planområdet. Metrostationen ligger i en afstand af ca. 200 m fra planområdet. Der etableres desuden busstoppesteder på Sundkrogsgade. På grund af planområdets tætte beliggenhed til højklasset kollektiv trafik og gode cykelforhold stilles der færre p-pladser til rådighed. Efter anbefaling fra Københavns Kommunes Teknik- og Miljøforvaltning anvendes kommunens parkeringsnorm (Københavns Kommuneplan 2024) med en reduktion på 20 % (Rawmobility, 2024).

For cyklister er der adgang til planområdet via 'det grønne loop'. Det grønne loop løber hen over den østlige del af planområdet ud mod Skudehavnen. Der er desuden cykelstier langs Sundkrogsgade og Holmegaden, og der er generelt fortove

langs alle veje. Internt i planområdet kan cyklende og gående benytte lokalgaden og stræderne, hvor biltrafikken er begrænset. Med udlæg af cykelstier og fortove muliggøres etablering af trafiksikre adgangsforhold for bløde trafikanter (Rawmobility, 2024).

Trafikbelastning

I forbindelse med udarbejdelse af lokalplanforslaget er der udført beregninger af den forventede fremtidige trafik. Beregninger er foretaget på baggrund af en række forudsætninger. Forudsætninger og resultater beskrives nærmere herunder.

Beregningen af trafik til og fra Svanemølleholm er foretaget på baggrund af, at der ikke er gennemkørende trafik til og fra Levantkaj og at Nordhavnstunnellen er åben for trafik. Det fremgår af lokalplanens redegørelse, at der skal være bilparkeringspladser i området svarende til kommuneplanens (Københavns Kommuneplan 2024) parkeringspladser, dog med en reduktion på 20 %.

Der etableres i alt ca. 406 parkeringspladser i området omkring Svanemølleholm, hvoraf bebyggelsen på Svanemølleholm Øst udløser ca. 128 p-pladser. Ca. 365 p-pladser etableres i konstruktion (uden for planområdet) og ca. 41 i terræn (heraf ca. 9 pladser inden for planområdet). P-pladserne i konstruktion forventes dels som offentligt tilgængelige p-pladser i et p-hus og dels i private kældre forbeholdt erhverv. P-pladserne til bolig lægges i p-huset (uden for planområdet). Det antages, at 75 % af p-pladserne i p-huset dobbeltudnyttes (4,0 ture pr. dag), og at der på de resterende pladser ikke er udskiftning. Det svarer til en turrate for alle p-husets pladser på 3,0 ture pr. plads. P-pladser i p-kældrene er forbeholdt erhverv og forudsættes til 2,2 ture pr. plads. P-pladserne tæt på daginstitutionen vurderes at generere 30 ture pr. plads (Rawmobility, 2024).

På baggrund af ovenstående forudsætninger er der beregnet en samlet døgntrafik på ca. 1.400-1.500 bilture for Svanemølleholm øst for Sundkrogsgade (Rawmobility, 2024).

Andelen af tung trafik på Sundkrogsgade udgør 12 % af døgntrafikken. På de øvrige vejstrækninger i planområdet vurderes andelen af tung trafik at udgøre 1-5 % (Rawmobility, 2024).f

Der er i 2019 udarbejdet en kapacitetsberegning for trafikafviklingen på Sundkrogsgade. Kapacitetsberegningen er udført for ét scenarie: fire kørespor og to signalregulerede T-kryds på Sundkrogsgade. Den overordnede konklusion for kapacitetsberegningen er, at det set fra et trafikafviklingsmæssigt synspunkt vil være uproblematisk at etablere denne løsning. Siden beregningen er trafikmængderne reduceret på både Sundkrogsgade og Holmegade mod øst, hvilket må forventes at forbedre trafikafviklingen i krydset, som betjener Svanemølleholm Øst. Hverken overkørslerne/sidevejen på Holmegaden eller krydset mellem Holmegaden og det grønne loop vurderes pga. de forholdsvis lave trafiktal at give betydelige trafikafviklingsmæssige udfordringer (Rawmobility, 2024).

I anlægsfasen vil der være kørsel med materialer til og fra planområdet, som vil påvirke de omkringliggende veje. De konkrete anlægsaktiviteter vil blive fastlagt nærmere i forbindelse med den konkrete planlægning for projektet.

Nordhavn har i mange år været planlagt som byudviklingsområde og har igennem en årrække været under transformation, hvor arealerne nærmest Kalkbrænderigade er udviklet først. Det er derfor velkendt, at der vil være omfattende anlægsaktiviteter i Nordhavn i de kommende mange år. Den kommende anlægstrafik til og fra planområdet er dermed ikke en særlig situation, men en mindre del af den anlægstrafik, der forventes at komme i Nordhavn. Transformationen af Nordhavn har betydet, at der i indretning af kryds og nye veje er taget hensyn til, at der vil være en del anlægstrafik, som skal sameksistere med den øvrige hverdagstrafik i Nordhavn. Det forventes derfor ikke, at anlægstrafikken som følge at realiseringen af lokalplanområdet, vil påvirke de trafikale forhold i Nordhavn væsentligt.

Konklusion: Udvikling inden for planområdet vil medføre øget trafik til og fra området i forhold til i dag, men den samlede trafik vurderes at være på et niveau, som ikke kan forventes at give problemer med kapacitet og trafikafvikling. Påvirkningen vurderes dermed som **ubetydelig**. Påvirkning på de trafikale forhold i anlægsfasen vurderes ligeledes som **ubetydelig**.

Trafiksikkerhed

På Sundkrogsgade, som er beliggende vest for planområdet, vil der være en hastighedsbegrænsning på 40 km/t. Internt i planområdet vil der være en hastighedsbegrænsning på op til 30 km/t og vejene etableres som enten cykelgade eller opholds- og legeområde (Rawmobility, 2024).

Fra Sundkrogsgade etableres Holmegade som vejforbindelse mod øst som vejadgang til parkeringsanlæggene og de interne lokalgader. På Holmegade etableres der cykelsti og fortov i begge sider. Holmegaden indrettes med vendeareal for renovationskøretøj med cykelstier udenom, en dobbeltrettet cykelsti eller fællessti i midten samt fortov. Overskydende arealer anvendes til beplantning, cykelparkering, nedgravede affaldsbeholdere mv. Cykelstier og fortove ledes udenom vendearealet for renovationskøretøj. Frem mod 'det grønne loop' kan stierne eventuelt samles i midten af Holmegade. (Rawmobility, 2024).

Det er som udgangspunkt foreslået i trafiknotatet, at lokalgaderne i planområdet etableres som opholds- og legeområde. Da lokalgaderne er blinde uden gennemkørende trafik, vurderes der at være god mulighed for at opholde sig i gaderummet. En udfordring ved opholds- og legeområdet kan være at skabe gode sammenhængende tilgængelighedsløsninger og trygge forhold for børn og ældre trafikanter i de perioder, hvor der vil være afsætningstrafik, varelevering, renovationskørsel og lign. For at skabe et sikkert område kan kørebanen markeres i en afvigende farve eller anden belægning. Et alternativ til opholds- og legeområdet er cykelgadezone. Kørsel med bil vil stadig være tilladt, men cykelgadezonen kan sende et signal om, at det er den transportform, der prioriteres i området. En fordel ved cykelgadezonen er, at der etableres et fortov, som skaber tryghed for fodgængere (Rawmobility, 2024).

Det vurderes, at den største mængde af cyklister vil køre til og fra Svanemølleholm via gang- og cykelforbindelsen i 'det grønne loop'. Der forventes kun en mindre andel cyklister på Sundkrogsgade. En stor del af de gående forventes at være orienteret i retning syd/sydøst mod metrostationen på Trælastholm. Det er derfor vigtigt, at loopets krydsning med Holmegaden udformes, så trafiksikkerhed og fremkommelighed for cyklende og gående har høj prioritet (Rawmobility, 2024).

Der etableres en bred gang- og cykelforbindelse – 'Det grønne loop' - i planområdets østlige del. Det anbefales, at cykelstien opretholdes med en bredde på 6 meter, så den tilgodeser forskellige typer transportmidler som f.eks. el-cykler, løbehjul, ladcykler mv, som har forskellige hastighedsniveauer. Den brede cykelsti kan i trafikintensive perioder være svær eller utryg at krydse, og det foreslås derfor, at der i udvalgte punkter etableres støttepunkter, så kun én retning krydses ad gangen (Rawmobility, 2024).

Skoletrafikken vil som udgangspunkt finde sted via alle vejene i området, men størstedelen af de bløde trafikanter forventes at færdes i 'det grønne loop' (Rawmobility, 2024).

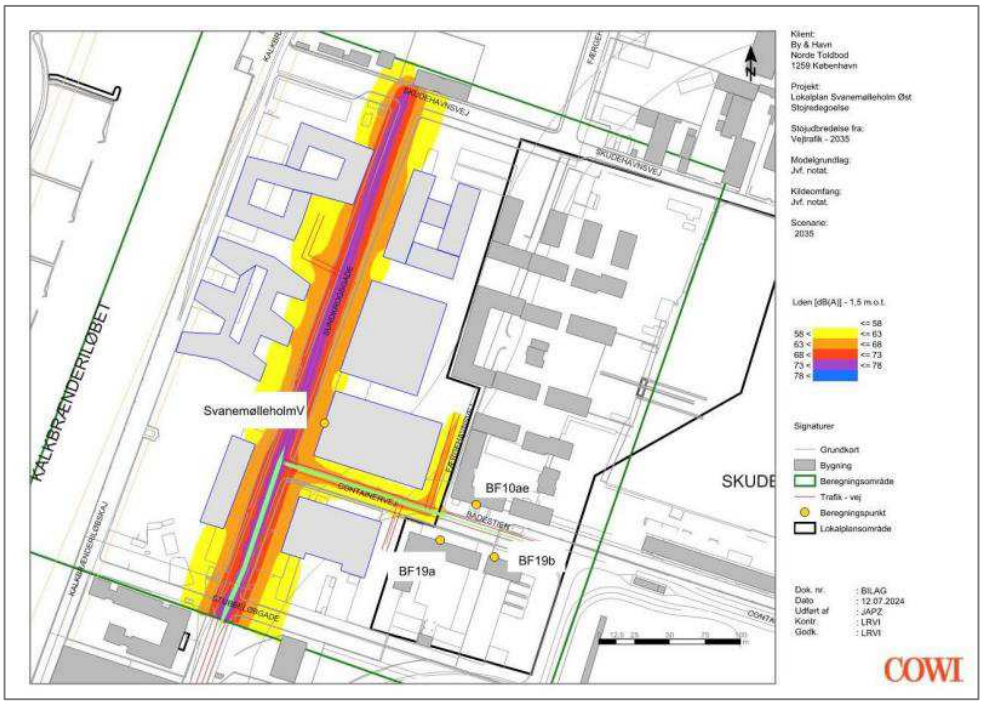
Konklusion: Det vurderes, at påvirkningen på trafiksikkerheden i området generelt vil være **ubetydelig**, da der etableres hastighedsbegrænsning, fortove og cykelstier langs vejene, separat cykel- og fodgængertrafik i 'det grønne loop' samt begrænset biltrafik i området og prioritering af gående og cyklister.

6.2.3 Støj

I forbindelse med miljøvurderingen er der udarbejdet en støjredegørelse, hvori der er foretaget beregninger af støj fra vejtrafik, jernbaner og virksomheder (COWI, Vurdering af støj for Svanemølleholm Øst, 2024). Beregningerne er foretaget på baggrund af årsdøgntrafik (ÅDT) for år 2035. Trafiktallene er fremsendt af RAWMobility.

Støj fra vejtrafik

Beregningsresultatet for støj fra vejtrafik viser, at grænseværdien for støj fra vejtrafik er overholdt i hele planområdet. Erhvervsbyggeriet vest for lokalplanområdet er udsat for støjniveauer over grænseværdien for liberale erhverv på L_{den} = 63 dB på enkelte områder af facaden ud mod Sundkrogsgade. (COWI, Vurdering af støj for Svanemølleholm Øst, 2024).



Figur 6-2 *Støjudbredelseskort for støj fra vejtrafik i 2035 (COWI, Vurdering af støj for Svanemølleholm Øst, 2024).*

Konklusion: Støjberegninger viser, at vejtrafikken ikke medfører en påvirkning fra støj, som overskrider de vejledende støjgrænseværdier inden for lokalplanområdet. Der vurderes derfor at være **ingen påvirkning**.

Støj fra jernbane (metro)

Beregningsresultatet for støj fra metro viser, at grænseværdien for støj fra metro i drift L_{den} = 64 og grænseværdien for det maksimale støjniveau fra metro i drift L_{Amax} = 85 dB er overholdt ved samtlige facader og de udendørs opholdsarealer i hele planområdet, som vist på støjudbredelseskortene i Figur 6-3. (COWI, Vurdering af støj for Svanemølleholm Øst, 2024).

Figur 6-3 *Støjudbredelseskort for støj fra metrotrafik (COWI, Vurdering af støj for Svanemølleholm Øst, 2024).*

Konklusion: Støjberegninger viser, at grænseværdierne for støj fra jernbane (metro) er overholdt i hele planområdet, og der vurderes derfor at være **ingen støjpåvirkning** fra metroen.

Støj fra virksomheder

Der er foretaget beregning af ekstern støj fra nedenstående fire støjende virksomheder, som vurderes at kunne give anledning til støjniveauer over grænseværdierne i planområdet (COWI, Vurdering af støj for Svanemølleholm Øst, 2024):

- Container Care A/S, Baltikavej 23
- Norrecco A/S, Kattegatvej 35
- LOXAM, Kattegatvej 19
- Stabrand Spedition ApS, Skagerakvej 8

Der er foretaget beregninger på facaderne af de planlagte bygninger inden for planområdet.

I vurderingen af støj fra virksomheder er der taget hensyn til virksomhedernes miljøgodkendelse. For de virksomheder, hvor der er lavet beregninger, er der indgået aftale med virksomheden om nedbringelse af støjen til det aktuelle niveau, som sikrer, at de kommende støjgrænser for den fremtidige anvendelse overholdes. For virksomheder, som ikke har en miljøgodkendelse, er der taget udgangspunkt i, at

virksomheden har en støjgrænse på 70/70/70 i skel til nabo, som er de vejledende grænseværdier for ekstern støj fra virksomheder i erhvervs- og industriområder.

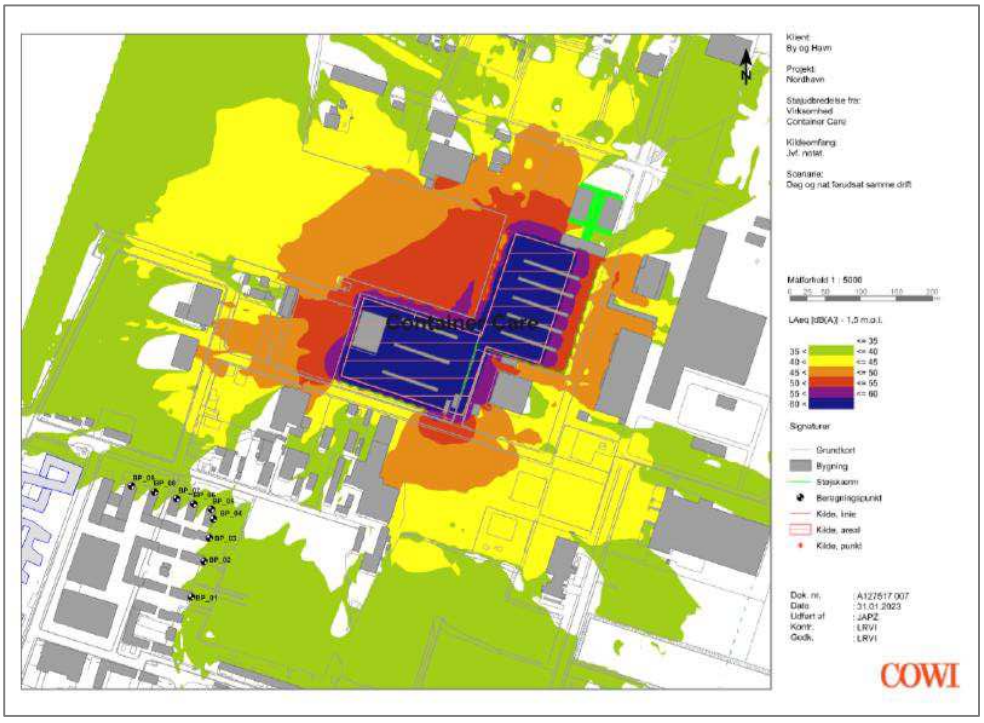
Følgende virksomheder, som er beliggende i nærheden af planområdet, vurderes ikke at give anledning til støj over grænseværdierne: P.J. Diesel Engineering A/S (er fraflyttet området) og DK Jern og Metalhandel A/S.

Container Care A/S

Virksomhedens støjvilkår er ikke kendt, og der er derfor taget udgangspunkt i, at virksomheden har en støjgrænse i skel til nærmeste virksomhed på 70 dB hele døgnet.

Det fremgår af støjudbredelseskortet på Figur 6-4, at støjgrænseværdierne er overholdt på alle udendørs opholdsarealer herunder i området for beboelsesprammen. Facadepunktsberegninger viser, at aktiviteterne giver anledning til overskridelser af støjgrænseværdierne for boliger på Svanemølleholmen Øst. Dette er dog kun i natperioden mellem kl. 06 og 07, hvor støjgrænseværdierne er overskredet med op til 2 dB.

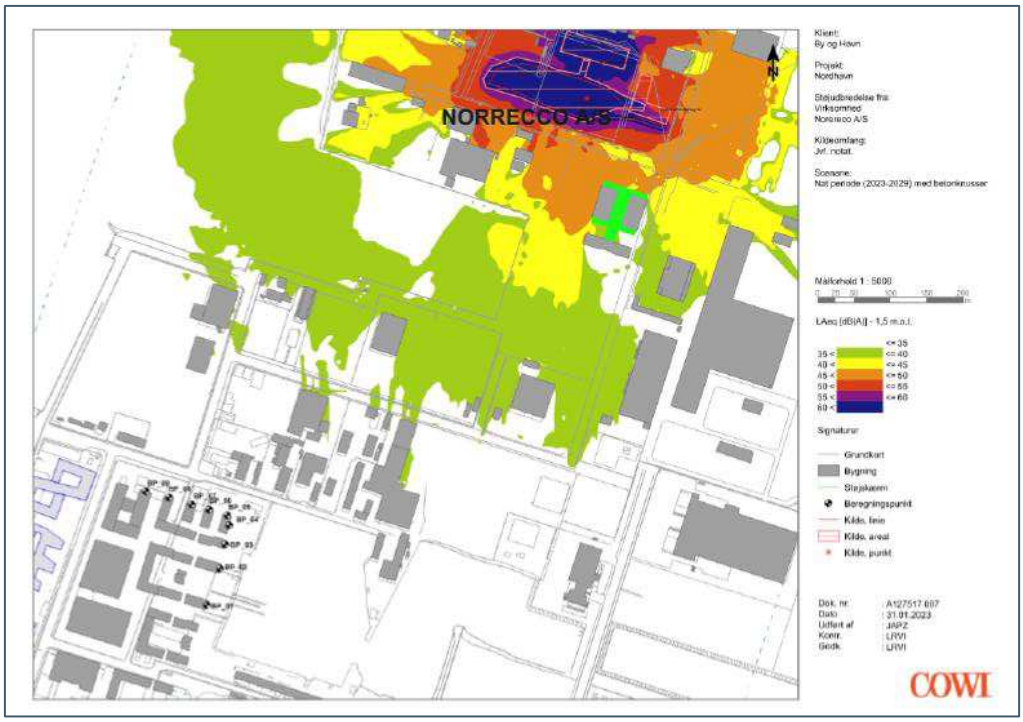
Container Care forventes fortsat at være i området, når boligerne på Svanemølleholm Øst ibrugtages. By & Havn har i november 2024 indgået en ny lejeaftale med Container Care, som sikrer, at Container Care kun udfører støjende aktiviteter på arealet i tidsperioden 07-17 på hverdage. Støjen må ikke overskride 45 dB. Virksomheden må ikke udføre støjende aktiviteter lørdag eller søndag.



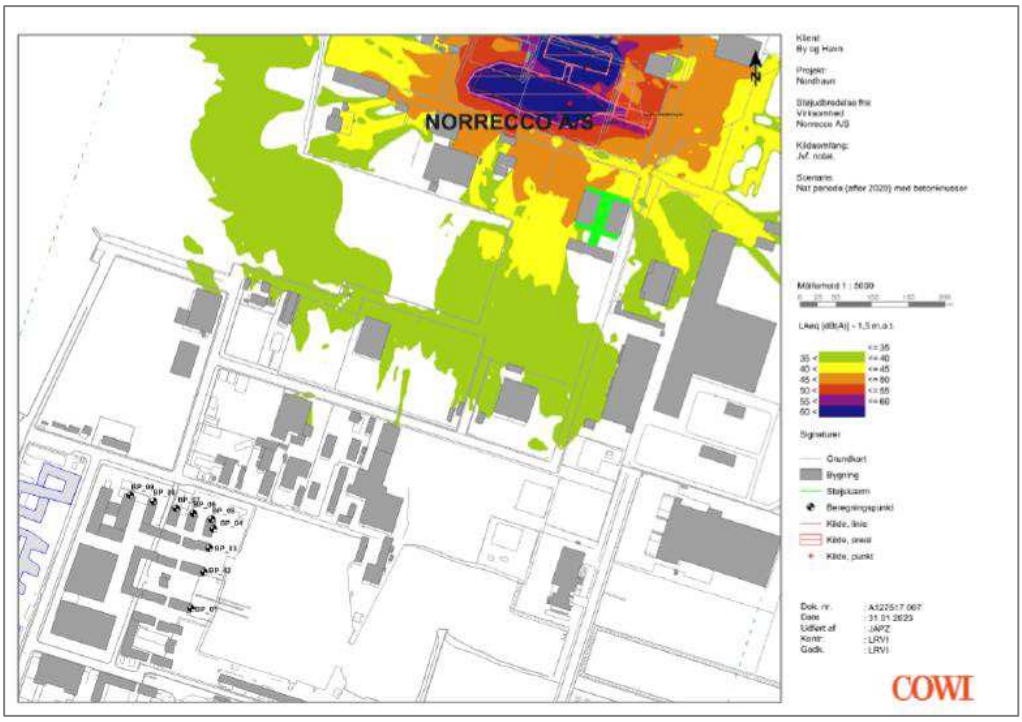
Figur 6-4 *Støjudbredelseskort for ekstern støj fra virksomheden Container Care A/S – dag og nat forudsat samme drift (COWI, Vurdering af støj for Svanemølleholm Øst, 2024).*

Norrecco A/S

Det fremgår af støjudbredelseskortene på Figur 6-5 og Figur 6-6, at aktiviteterne hos Norrecco ikke giver anledning til overskridelse af støjgrænserne på facader eller udendørs opholdsarealer ved Svanemølleholm Øst herunder også i området for prammen (ikke vist på kortet). Facadepunktsberegninger viser, at det højeste beregnede støjniveau er 34 dB(A) i dagperioden og 31 dB(A) i natperioden.



Figur 6-5 *Støjudbredelseskort for ekstern støj fra virksomheden Norrecco – natperiode (2023-2029) med betonknuser (COWI, Vurdering af støj for Svanemølleholm Øst, 2024).*

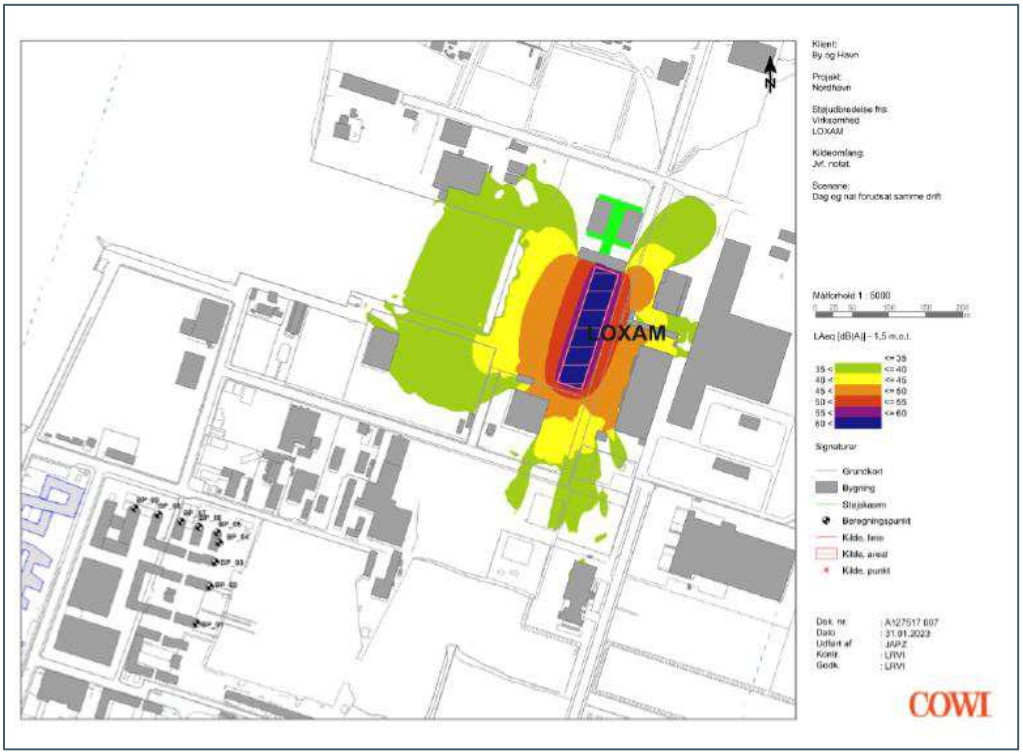


Figur 6-6 *Støjudbredelseskort for ekstern støj fra virksomheden Norrecco – natperiode (efter 2029) med betonknuser (COWI, Vurdering af støj for Svanemølleholm Øst, 2024).*

LOXAM

Der er taget udgangspunkt i, at virksomheden har en støjgrænse i skel til nærmeste virksomhed på 70 dB hele døgnet.

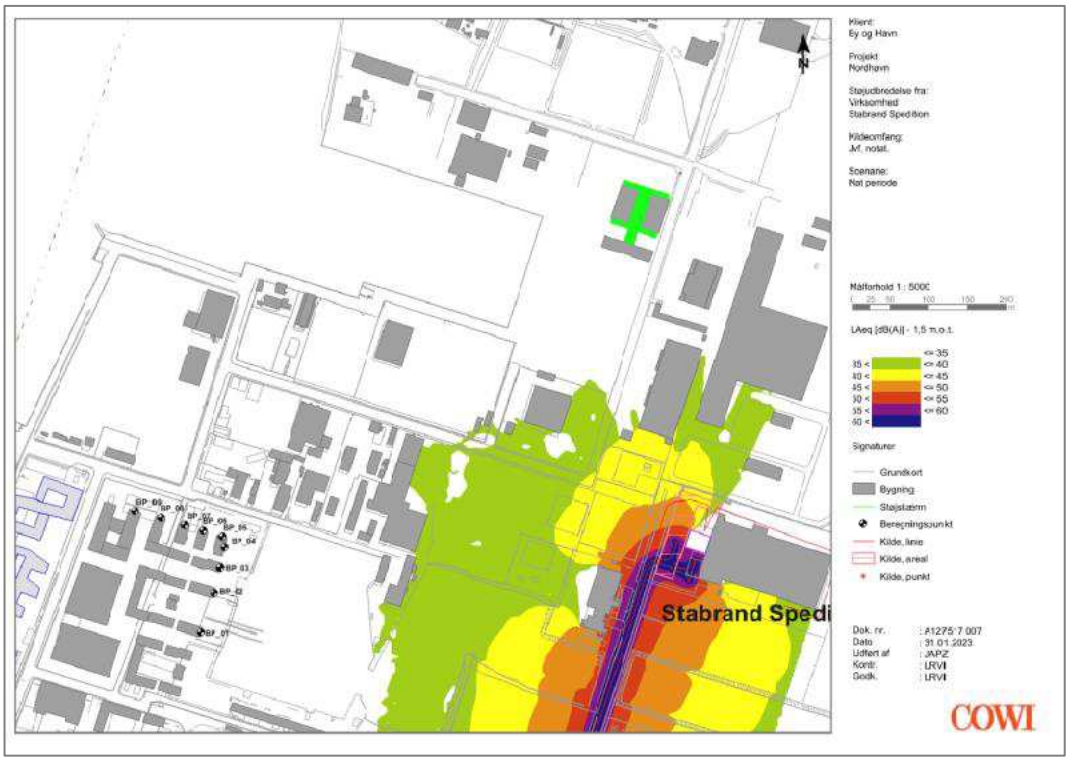
Det fremgår af støjudbredelseskortet på Figur 6-7, at aktiviteterne hos LOXAM ikke giver anledning til overskridelse af støjgrænserne på facader eller udendørs opholdsarealer ved Svanemølleholm Øst herunder også i området for prammen (ikke vist på kortet). Facadepunktsberegninger viser, at det højeste beregnede støjniveau er 26 dB (A) i dag- aften- og natperioden.



Figur 6-7 *Støjudbredelseskort for ekstern støj fra virksomheden LOXAM – dag og nat forudsat samme drift (COWI, Vurdering af støj for Svanemølleholm Øst, 2024).*

Stabrand Spedition ApS

Det fremgår af støjudbredelseskortet på Figur 6-8, at aktiviteterne hos Stabrand Spedition ApS ikke giver anledning til overskridelse af støjgrænserne på facader eller udendørs opholdsarealer ved Svanemølleholm Øst herunder også i området for prammen (ikke vist på kortet). Facadepunktsberegninger viser, at det højeste beregnede støjniveau er 31 dB(A) i dag- aften- og natperioden.



Figur 6-8 *Støjudbredelseskort for ekstern støj fra virksomheden Stabrand Spedition ApS – natperiode (COWI, Vurdering af støj for Svanemølleholm Øst, 2024).*

Svanemølleværket

I forbindelse med udvikling af Nordhavnsområdet har Rambøll gennemført en orienterende beregning af den eksterne støj fra Svanemølleværket (Rambøll, 2019).

Der er gennemført tre beregningsscenarier, hvoraf det fremgår, at hvis gasturbinen er langtidskonserveret og hvis den skal tages i drift, skal den støjdæmpes. Med en støjdæmpet gasturbine giver værket anledning til støjniveauer på op til 32 dB(A) ved Svanemølleholm Vest-området. Derved kan det konkluderes, at støjgrænseværdierne på 40 dB(A) ved Svanemølleholm Øst, som er beliggende i større afstand fra værket, overholdes.

Beboelsesprammen er beliggende i kortere afstand til Svanemølleværket. Svanemølleholm Øst er beliggende i ca. 365 meters afstand fra værket. På baggrund af Rambølls beregninger er der foretaget en overslagsberegning ved beboelsesprammen, som er beliggende i ca. 220 meters afstand fra værket, og støjniveauet ved prammen vurderes til ca. 36 dB(A). Støjgrænseværdien på 40 dB(A) er dermed overholdt (COWI, 2024).

Konklusion: De vejledende støjgrænseværdier for støj fra virksomheder overskrides med 2 dB i natperioden hos virksomheden Container Care A/S

Der er indgået ny lejeaftale med Container Care, som sikrer, at virksomheden overholder de vejledende støjgrænseværdier for boliger i lokalplanområdet. Det vurderes på den baggrund, at der vil være **ingen påvirkning** med støj fra virksomhederne.

6.2.4 Støj i anlægsfasen

Lokalplanen muliggør anlægsarbejde i forbindelse med opførelse af boliger, kommunale funktioner i form af institutioner og mulighed for publikumsorienterede serviceerhverv.

Anlægsarbejdet vil skulle overholde Københavns Kommunes støjgrænser for bygge- og anlægsarbejder, der indenfor normal arbejdstid er fastsat til 70 dB.

Anlægsarbejdet vil bestå af almindeligt anlægsarbejde, kørsel med materialer, samt kørsel indenfor planområdet med anlægsmaskiner. De konkrete anlægsaktiviteter vil blive fastlagt nærmere i forbindelse med den konkrete planlægning for projektet.

Planområdet og dets omgivelser er i dag i transformation. Den eksisterende arealanvendelse er karakteriseret ved produktionserhverv og kontorfaciliteter. Transformationen af området er længerevarende, og derfor forventes det, at området stadig i anlægsfasen for det med vedtagelsen af nærværende plan muliggjorte byggeri, vil have en karakter som den nuværende. Der vil dermed være eksisterende anlægsaktiviteter og støjpåvirkninger som følge heraf indenfor området, og påvirkningen ved nærværende anlægsaktiviteter vil dermed ikke ændre væsentligt på det eksisterende støjbidrag inden for området og på naboområder.

Konklusion: Støjpåvirkningen ved anlægsaktiviteterne vurderes derfor ud fra vidensniveauet på nærværende planniveau at være ikke væsentlig **(ingen/ubetydelig påvirkning)**, da området stadig vil være i transformation og det generelle støjbidrag derfor vil være defineret af de eksisterende aktiviteter.

6.3 Jord og havnesedimenter

Til vurdering af lokalplanens påvirkning på jord anvendes følgende indikatorer:

- Håndtering af jord og sediment.
- Ændret arealanvendelse.

Datagrundlag og metode for vurderingen fremgår af Tabel 4-1.

6.3.1 Jordforurening

Landarealet

Planområdet er beliggende i et tidligere havneområde ud til Skudehavnen i et område, der er skabt ved opfyldning mellem 1964 og 1970. Området er i dag præget af enkelte erhvervshavneaktiviteter i mindre og større værksteds- og lagerbygninger. Området mod Skudehavnen består fortrinsvis af ubebyggede arealer, der er bevokset med selvplantede buske og mindre træer samt grusarealer.

Undersøgelser viser, at jorden kan være forurenet typisk med tungmetaller og olieprodukter i fyldlaget. Forureningen stammer både fra opfyldningen og den efterfølgende anvendelse af området. Kortlægningsniveau fremgår af Figur 5-6.

Plangrundlaget muliggør bebyggelse og anvendelse af arealerne til daginstitution, rekreative aktiviteter mv. Denne arealanvendelse vil ikke medføre en øget jordforurening eller medføre en risiko for dette. Et mindre areal placeret i den vestlige havnekant langs med Kalkbrænderiløbskaj muliggør lokalisering af en pram, hvilket ikke vil ikke kræve gravearbejde. Denne arealanvendelse vil ej heller medføre øget jordforurening eller risiko for dette.

Efter vedtagelse af plangrundlaget vil der ske gravearbejder. Al håndtering af jord i forbindelse med anlægsarbejder inden for planområdet skal ske efter jordforureningslovens forskrifter. Påvirkningen af miljøet på grund af håndtering af forurenet jord samt risikoen for yderligere forurening vurderes på den baggrund ikke at være væsentlig.

Konklusion: Undersøgelserne viser, at jorden er forurenet. Jordhåndtering skal ske efter jordforureningslovens forskrifter, og arealanvendelsen, som muliggøres af lokalplanen, vil ikke medføre risiko for yderligere forurening. Påvirkningen af miljøet på grund af håndtering af forurenet jord samt risikoen for yderligere forurening vurderes på den baggrund at være **ubetydelig**.

Skudehavnen

Planen muliggør etablering af kanaler, nye promenader, og træbrygger ud mod Skudehavnen, som skal anvendes til rekreative aktiviteter såsom sejlads, motionsture, ophold og andre fritidsaktiviteter langs kanalerne og Skudehavnen. Skudehavnen har tidligere været anvendt som havn for mindre skibe samt forskellige industrivirksomheder. De forskellige aktiviteter, som har foregået i havnen gennem tiden, har medført, at sedimentet i havnen og i jorden på kajen er forurenet.

På grund af den kraftige forurening i det vestlige bassin, som ligger øst for lokalplanområdet, kan der være behov for, at sedimentet her skal håndteres, f.eks. ved at det overdækkes eller fjernes (Orbicon, April 2016). Det er også en mulighed, at sedimentet ikke berøres, men bliver liggende.

Løsninger som overdækning eller fjernelse af forurening kan tilgodese mange forskellige aktiviteter, eventuelt i forskellige delområder, men der forventes også at være begrænsninger, blandt andet i forhold til badning, som ikke kan anbefales på lav vanddybde ved overdækning (capping). Hvis sedimentet ikke berøres, men bliver liggende, kan det medføre at menneskelig aktivitet som f.eks. badning i området skal forbydes.

Den efterfølgende anvendelse af planområdet til rekreative aktiviteter vurderes ikke at medføre risiko for yderligere forurening.

Konklusion: Undersøgelser viser, at der er forurening i det vestlige bassin. Anlægsarbejder i bassinet skal følge miljølovgivningens forskrifter, så det sikres, at menneskers sundhed ikke påvirkes hverken under anlægsarbejde eller den efterfølgende rekreative anvendelse af planområdet. Det konkluderes på denne baggrund, at påvirkningen er **ubetydelig**.

6.4 Overfladevand

Til vurdering af lokalplanens påvirkning på overfladevand anvendes følgende indikatorer:

Målsatte vandområder:

- Forringelse eller hindring af målopfyldelse for det målsatte vandområde Nordlige Øresund.

Håndtering af regnvand:

- Løsninger til afledning og rensning af regnvand samt håndtering af skybrud.

Oversvømmelse fra havet:

- Løsninger til sikring mod vandstandsstigning.

Datagrundlag og metode for vurderingen fremgår af Tabel 4-1.

6.4.1 Målsatte vandområder

Lokalplanen muliggør udgravning af kanaler. Kanalerne vil forbinde Skudehavnen med kanaler, som er muliggjort med de tidligere vedtagne lokalplaner 594, 499 og 500, og derved skabe forbindelse mellem Kalkbrænderiløbet, Yderhavnen og Svanemøllebugten, der begge indgår i det målsatte kystvandområde Nordlige Øresund (DKCOAST6).

Som beskrevet i afsnit 6.3.1 vil kanalerne udgraves i V1-kortlagt område og vil forbinde Skudehavnen med Kalkbrænderiløbet. Bundsedimentet i Skudehavnen er kraftigt forurenet blandt andet med tungmetallerne kviksølv, bly og cadmium. Tidligere udførte undersøgelser af sedimentet i Svanemøllehavnen har også vist forhøjede koncentrationer af blandt andet bly og kviksølv i bundsedimentet i nærområdet for kanalernes udløb. Udgravningen af kanalerne og den efterfølgende hydrauliske kontakt mellem Skudehavnen og Kalkbrænderiløbet kan således have en påvirkning på det målsatte kystvandområde Nordlige Øresund, hvis bundsediment fra Skudehavnen føres ud i Kalkbrænderiløbet (Orbicon, April 2016).

DHI har vurderet de fremtidige hydrologiske forhold i Skudehavnen efter udgravning af kanalerne. Etablering af kanaler som forbinder Kalkbrænderihavnen med Orientbassinet og Skudehavnen vil bevirke, at Svanemøllehavnen, Kalkbrænderihavnen og Skudehavnen ikke længere fremstår som næsten aflukkede bassiner (Skudehavnen og Skudeløbet er forbundet via et større åbent rør), men i stedet vil kunne opleve en form for svag gennemstrømning overlejret af en kraftigere udvekslingsdynamik. Med udgangspunkt i de tidligere studier er de største kortvarigt forekommende kanalvandføringer estimeret og omregnet til en strømhastighed i et relevant kanaltværsnit. Ud fra disse strømhastigheder er det vurderet, at strømhastighederne i Skudehavnen ikke på noget tidspunkt vil overstige 0,2 m/s og at risikoen for erosion og opslæmning af kontamineret bundsediment dermed vil være meget lille.

Vandmasserne og deres udskiftning i Svanemøllebugten og Havneløbet er begge påvirket og styret af vandudvekslingen mellem Østersøen og Kattegat. Kanalernes gennemstrømning er lille i forhold til den øvrige vandudveksling, som præger de to områder, og kanalforbindelserne har derfor ikke nogen egentlig betydning for vandområdet hydrologisk set. (DHI, 2024).

Der er både miljø- og sundhedsfarlige stoffer iblandt de forurenende stoffer, som er blevet bundfældet i sedimentet i Skudehavnsbassinet igennem mange år. Tilstedeværelsen af de miljø- og sundhedsfarlige stoffer i bundsedimentet udgør ikke nogen sundhedsfare i sig selv, men stofferne vil ved ophvirvling af bundsedimentet, i forbindelse med f.eks. gravearbejder eller pga. forhøjet strømningshastighed i Skudehavnsbassinet, kunne frigives til vandsøjlen og dermed udgøre en sundheds- og/eller miljøfare. Det er således påvirkningen af havbunden i Skudehavnsbassinet, der er afgørende for, om stofferne frigives til vandsøjlen.

DHIs hydrauliske analyser viser, at etableringen af en kanalforbindelse til Svanemøllehaven, som forudsat i lokalplanforslaget, ikke vil bevirke nogen nævneværdig ændring i strømningshastighed end den eksisterende situation, hvorfor DHI konkluderer, at en åbning af kanalen mod Svanemøllehavnen ikke i sig selv vil medvirke til en frigivelse af de miljøfarlige forurenende stoffer i havbundssedimentet. Dog anbefaler DHI, at der forud for godkendelse af et projekt for åbning af kanalen, udarbejdes modelberegninger af den ændrede strømnings påvirkninger af Skudehavnsbassinets vandmiljøkvalitet.

De forhøjede værdier af tungmetaller/PAH'er og andre kemiske forbindelser i bundsedimentet i Skudehavnsbassinet må, med baggrund i DHI's notat vedrørende de hydrologiske forhold, ligeledes forventes ikke at forringe eller hindre målopfyldelse for det målsatte vandområde Nordlige Øresund. Det må på den baggrund konkluderes, at det ikke er sandsynligt, at en åbning af kanaler fra Skudehavnsbassinet til Svanemøllehavnen, som forudsat i lokalplanforslaget, vil påvirke tilstandsklassifikationen af det målsatte vandområde Nordlige Øresund. På denne baggrund må det forventes, at lokalplanen kan vedtages i overensstemmelse med Indsatsprogrambekendtgørelsens § 8, stk. 2.

Konklusion: Det vurderes, at åbning af kanaler fra Skudehavnen til Svanemøllehavnen **ikke vil forringe eller forhindre målopfyldelse for det målsatte vandområde Nordlige Øresund**. Forud for tilladelse til åbning af kanalen, skal der udarbejdes modelberegninger af den ændrede strømnings påvirkninger af Skudehavnsbassinets vandmiljøkvalitet.

6.4.2 Håndtering af regnvand

Håndtering af regnvand skal ske i overensstemmelse med Københavns Kommunes Spildevandsplan 2018, hvilket betyder, at regnvand fra planområdet skal håndteres efter det tre-strengede system med henholdsvis sanitært spildevand, vejvand og regnvand. Vejvand skal renses inden udledning. Tag- og overfladevand skal i nødvendigt omfang renses inden udledning. Udledning af regnvand sker til Øresund lokalt.

Ved opsamling og udledning til Øresund uden forudgående rensning kan der være risiko for, at forurenende stoffer fra byggeri og befæstede arealer føres ud i vandmiljøet. Planområdet er kortlagt som jordforurenet på vidensniveau 1 (V1). Undersøgelser viser, at jorden kan være forurenet typisk med tungmetaller og olieprodukter i fyldlaget. Det fremgår af en analyse fra Orbicon (Orbicon, November 2016), at der ikke er konstateret udsivning fra de kortlagte forureninger på land fra arealerne, der grænser op til Skudehavnsbassinet. Ændring af landarealernes befæstelse eller nedsivning på arealerne, vil dog kunne medføre en ændring af nedsivningen af forurening til vandområdet. Det forventes derfor, at der ikke gives tilladelse til at nedsive regnvandet lokalt.

Planområdet kan blive påvirket med oversvømmelse ved skybrud. I Københavns Kommunes Skybrudsplan 2012 anbefales en metode til skybrudssikring af København. Metoden er en kombination af løsninger, som både kan håndtere skybrud og nedbringe belastningen af kloaknettet på alle andre nedbørsdage. Det anbefales som hovedgreb, at hovedparten af nedbøren fra et skybrud skal ledes til havet/havnen i stedet for til kloak, mens en mindre del skal udledes til ferske vande (Københavns Kommune, Skybrudsplan 2012, 2012). Det fremgår af lokalplanens redegørelse, at området separatkloakeres og at regnvand ikke ledes til kloak, hvilket dermed er i overensstemmelse med skybrudsplanen.

I skybrudsplanen er der lavet en prioritering af, i hvilke områder i København, løsninger og indsatsområder skal prioriteres. Nordhavn, hvor planområdet er beliggende, har en lav prioritet. Planområdet er heller ikke omfattet af et klimatilpasningsprojekt og ligger uden for områder, som er i risiko for oversvømmelse, jf. oversvømmelseskortet (Københavns Kommune, Klimatilpasning, 2024). Det fremgår af lokalplanens redegørelse, at udformning af byggeri og terræn skal ske på en sådan måde, at vandet håndteres på overfladen og strømmer væk fra bygningerne og mod kanalerne og havnen. Det fremgår desuden af lokalplanens bestemmelser, at bygninger skal opføres i minimum kote 2,5 m, så bygningerne sikres mod vandstandsstigning. Dette vil være med til at sikre bygningerne mod vandskader og er i overensstemmelse med skybrudsplanens anbefalinger.

Konklusion: Lokalplanen er i overensstemmelse med spildevandsplanen, da regnvand håndteres efter det tre-strengede princip for spildevand, vejvand og regnvand. Vejvand og regnvand skal om nødvendigt renses inden udledning. Der forventes ikke at blive givet tilladelse til nedsivning pga. jordforurening. Planområdet ligger uden for områder, der er i risiko for oversvømmelse. Nedbør fra skybrud ledes til havnen/Øresund og byggeri og terræn udformes på en sådan måde, at vandet håndteres på overfladen og strømmer væk fra bygningerne. Dette er i overensstemmelse med skybrudsplanens anbefalinger og forventes at sikre bygningerne mod vandskader. Der vurderes at være **ingen påvirkning**.

6.4.3 Oversvømmelse fra havet

Lokalplanen muliggør etablering af ny bebyggelse i et område beliggende tæt ved kysten og som vurderes at være i risiko for oversvømmelse fra havet ved en 100-års-hændelse i 2100. Ved oversvømmelse af området kan der ske skade på materielle goder i form af bygninger, infrastruktur og byrum.

Det fremgår af lokalplanen, at planområdet skal sikres i forhold til en vandstandsstigning i forbindelse med en stormflod på op til 2,5 m. Bygninger skal opføres i mindst kote 2,5 m og skal sikres mod stormflod.

Konklusion: Lokalplanens bestemmelser om sikring i mindst kote 2,5 m vil sikre området mod skader på bygninger, infrastruktur mv. i forbindelse med en stormflod. Der vurderes at være **ingen påvirkning.**

6.5 Luft

Til vurdering af lokalplanens påvirkning på luft anvendes følgende indikatorer:

- Aktiviteter som kan påvirke luftkvaliteten.

Datagrundlag og metode for vurderingen fremgår af Tabel 4-1.

6.5.1 Udledning af forurening fra virksomheder

Planområdet er beliggende i Nordhavn, hvor der findes flere virksomheder, der udleder forurenende stoffer, som kan have en påvirkning på luftkvaliteten i området.

For at identificere, hvilke virksomheder, der potentielt kan påvirke luftkvaliteten i planområdet, er der blevet foretaget en besigtigelse af området d. 13. oktober 2019. Følgende virksomheder er blevet identificeret (COWI, Vurdering af luftkvalitet - udviklingsområde på Svanemølleholmen, 2024):

- Container Care
- P.J. Engineering
- Svanemølleværket

Der er også foretaget en vurdering af luftforurening fra virksomhederne DK Jern og Metalhandel ApS, Dufour A/S samt Marius Pedersen A/S. Virksomhederne er fraflyttet området og en vurdering af virksomhedernes påvirkning på luftkvaliteten er derfor ikke længere aktuel for denne miljøvurdering.

I supplement til ovennævnte virksomheder vurderes også, hvorvidt etablering af Nordhavnstunnelen vil få en betydning for luftkvaliteten i udviklingsområdet, både under anlæg og drift samt hvorvidt HOFORs energicentral i Kranparken kan udgøre en gene.

Virksomhedernes placering fremgår af Figur 6-9.

Figur 6-9 Oversigtskort over nærmeste virksomheder mv. til udviklingsområdet Svanemølleholm. Udviklingsområdet er markeret med grønt. De vurderede virksomheder og tunnelportal er markeret med rød. Placering er ikke mål-fast. *(COWI, Vurdering af luftkvalitet - udviklingsområde på Svanemølleholmen, 2024)*.

I perioden siden besigtigelsen er hhv. DK Jern og Metalhandel samt Dufour flyttet fra området, og areal for Container Care er reduceret. De to førstnævnte virksomheder udgår derfor af vurderingen.

CMP Værkstedscenter, Levantkaj 1, 2150 Nordhavn forventes i 2024 at flytte til nye lokaliteter i forbindelse med containerterminalen længere mod nord og vurderes derfor heller ikke.

Virksomheder placeret på Nordsøvej ligger > 500 meter fra planområdet og indgår derfor ikke i vurderingerne.

De enkelte virksomheder vurderes herunder.

Container Care

Virksomheden Container Care er beliggende på Baltikavej 23, som er i en afstand af ca. 370 m nordøst for planområdet. Virksomheden udfører opbevaring og reparation af containere.

Virksomheden vurderes ikke at have aktiviteter, der påvirker luftkvaliteten i området (COWI, Vurdering af luftkvalitet - udviklingsområde på Svanemølleholmen, 2024).

P.J. Diesel Engineering ApS

Virksomheden P.J. Diesel Engineering er beliggende på Skudehavnsvej 14, som er inden for planområdet. Virksomheden udfører engineering services til skibsbranchen inklusive reparation af motordele.

Det har ikke været muligt at få detaljerede oplysninger om virksomhedens emission, men på baggrund af tilsynsnotat og det, som virksomheden selv har oplyst

ved telefonisk kontakt, vurderes de ikke at have aktiviteter, der påvirker luftkvaliteten i området (COWI, Vurdering af luftkvalitet - udviklingsområde på Svanemølleholmen, 2024).

Virksomheden er under nedrivning på adressen. Emissioner fra virksomheden inden for området vil dermed bringes til ophør.

Svanemølleværket

Svanemølleværket er beliggende ca. 400 meter sydvest for området. Svanemølleværket er et kraftvarmeanlæg, som de seneste år udelukkende har produceret fjernvarme til det Københavnske fjernvarmenet.

Der er tidligere udført beregninger, der viste, at de beregnede immissionskoncentrationsværdier ikke overskrider B-værdierne i området i højder under 45 meter. Der vil derfor ikke ske overskridelser med den planlagte højde inden for planområdet.

Det vurderes, at Svanemølleværket ikke har aktiviteter, der kan påvirke luftkvaliteten i området (COWI, Vurdering af luftkvalitet - udviklingsområde på Svanemølleholmen, 2024).

Energicentral Kranparken

HOFOR har etableret en ny energicentral i Kranparken. Energicentralen består af en spildevandspumpestation med et udluftningsrør, en fjernkølingscentral og en ny varmepumpe til fjernvarme. Energianlæggene er baseret på fjernkøling og varmepumper med ammoniak som kølemiddel i et lukket system. Der er således ikke forbrænding med emissioner, og anlæggene har under normal drift ingen emissioner til omgivelserne.

Det er, i forbindelse med udarbejdelse af lokalplan for erhvervsområdet ved Svanemølleholm, blevet vurderet, at eventuelle luftgener ikke vil udgøre en gene. I det afstanden til planområdet er længere end til erhvervsområdet, og at prammen ligger i umiddelbar nærhed til erhvervsområdet, vurderes det, at eventuelle lugtgener fra udluftningsrøret ikke medføre gener for en fremtidig forureningsfølsom anvendelse inden for planområdet (COWI, Vurdering af luftkvalitet - udviklingsområde på Svanemølleholmen, 2024).

Etablering af Nordhavnstunnel

Vejdirektoratet skal bygge en 1,4 km lang tunnel under Svanemøllebugten, der forbinder Nordhavnsvejtunnellen og Strandvænget med Kattegatvej i Nordhavn. Anlægsprojektet er beliggende ca. 80 m nord for planområdet. Anlægsperioden er fra 2020-2027.

I miljøkonsekvensvurderingen for Nordhavnstunnel er det anført, at anlægsarbejdet vil medføre et øget energiforbrug samt emissioner af luftforurenende stoffer inklusive diffust støv fra udgravning og håndtering af jord mv. Emissionerne vil komme fra lastbiler og pramme, som benyttes til transport af materialer, affald og jord og fra brug af entreprenørmaskiner på land og på havet. Det er anført, at transporten primært vil ske ad Motorring 3, Helsingørmotorvejen og Nordhavnsvej, og virkningen

på lokal luftkvalitet langs vejene vurderes at være lille. De aktiviteter, der under anlægsperioden vil påvirke luftkvaliteten, vil ikke overskride de gældende grænseværdier for luftkvalitet.

I driftsfasen, når Nordhavnstunnelen er taget i brug, vil luftkvaliteten lokalt omkring tunnelportalerne blive påvirket som følge af emissioner fra bilerne, der kører ud af tunnelen. Beregninger viser, at der er risiko for overskridelse af grænseværdier for luftkvalitet i en afstand af op til 50 m fra tunnelåbningen. Da planområdet er beliggende mere end 50 meter fra tunnelåbningen, vurderes det, at der ikke vil være en påvirkning på planområdet, når Nordhavnstunnellen er i drift (COWI, Vurdering af luftkvalitet - udviklingsområde på Svanemølleholmen, 2024).

Konklusion: Det vurderes på baggrund af ovenstående vurderinger, at udledning af forurening fra virksomheder vil have **ingen påvirkning** på luftkvaliteten inden for planområdet.

6.6 Kulturarv

Til vurdering af lokalplanens påvirkning på kulturarv anvendes følgende indikatorer:

› Placering af bebyggelse og beplantning.

Datagrundlag og metode for vurderingen fremgår af Tabel 4-1.

Lokalplanen muliggør, at al eksisterende bebyggelse fjernes og at der opføres 40.000 m² etagebyggeri i en højde på op til 24 m. Der anlægges to nye vandkanaler i den nordlige og sydlige del af planområdet. Bebyggelsesplanen i lokalplanen er lagt på en sådan måde, at karakteren af det eksisterende kulturmiljø kan bevares. Dette gøres ved, at kajkantens karakter mod Skudehavnen som 'skrå og grøn' genfortolkes og beplantningens træk samt den bygningsarkitektoniske karakter videreføres. Lokalplanen giver mulighed for, at der kan etableres træbrygger, som tidligere har været i lokalplanområdet.

De bærende bevaringselementer nævnt i afsnit 5.6, der ligger til grund for udpegningen af Nordhavn som kulturmiljø, findes ikke i lokalplanområdet. Områdets karakter som ubebygget oplagsplads, med en ureguleret beplantning vil dog forsvinde.

Der er ingen enkeltbygninger i lokalområdet, som er registreret i SAVE registeret, og der er ingen bygninger, der er udpeget som bevaringsværdige i Kommuneplanen 2024.

Konklusion: Lokalplanens bebyggelsesplan og bestemmelser om beplantning sikrer, at kulturhistoriske værdier i området bevares. Påvirkningen vurderes dermed som **ubetydelig**.

6.7 Landskab og byrum

Til vurdering af lokalplanens påvirkning på landskab og byrum anvendes følgende indikatorer:

- Placering af bebyggelse og bebyggelsens højde.
- Ændret arealanvendelse.

Datagrundlag og metode for vurderingen fremgår af Tabel 4-1.

Omdannelsen af Nordhavn til et nyt bykvarter betyder, at landskabet i området er under konstant forandring. En realisering af lokalplanen vil betyde en ændring af de landskabelige forhold i lokalplanområdet fra industriområde bestående af virksomheder, ubebyggede arealer og oplag til et nyt bykvarter med boliger, daginstitutioner og rekreative arealer. Planen muliggør etablering af bebyggelse i en højde på op til 24 meter, hvor det i dag kun er muligt at bygge i op til 8 meters højde, hvilket kan have en negativ visuel og landskabelig påvirkning.

I forhold til de eksisterende forhold vil der ske en ændring af landskabet, byrummet og de visuelle forhold. I forhold til de omkringliggende områder, hvor der allerede er vedtaget lokalplaner, som muliggør ændringer af Nordhavn fra industriområde til boliger og serviceerhverv med nye tilsvarende højder, vil ændringerne være mindre markante.

Der vil være en positiv påvirkning på planområdets landskabelige værdi som rekreativt areal, da området ændres fra ubefæstede arealer, som anvendes til oplag og industri, til grønne områder, der kan anvendes til rekreative aktiviteter.

Konklusion: Det vurderes, at der vil være en **væsentlig positiv og negativ påvirkning** på landskab, byrum og visuelle forhold.

6.8 Kumulative effekter

De aktiviteter, som muliggøres med planen, kan have kumulative effekter i sammenhæng med andre planer eller projekter, som beskrives nærmere herunder.

6.8.1 Lokalplaner i området – nr. 613, 594, 549, 500, og 499

I overensstemmelse med den overordnede strukturplan for Nordhavn er der vedtaget lokalplaner i områderne omkring planområdet, som muliggør fremtidig byudvikling i Nordhavn.

Rekreative forhold

De aktiviteter, som muliggøres med lokalplanforslaget, vil sammen med de allerede vedtagne planer for byudvikling i Nordhavn kunne have positive kumulative effekter for de rekreative forhold, da der etableres flere rekreative muligheder i Nordhavn,

som kan anvendes på tværs af de andre planområder. Væsentlige positive kumulative påvirkninger vurderes at være sandsynlige.

Trafikale forhold

De aktiviteter, som muliggøres med lokalplanforslaget, vil sammen med de allerede vedtagne planer for byudvikling i Nordhavn kunne medføre ændrede trafikale forhold både i forhold til biltrafik og kollektiv trafik. Væsentlige kumulative trafikale påvirkninger vurderes at være usandsynlige

Overfladevand

De aktiviteter, som muliggøres med lokalplanforslaget, vil sammen med de allerede vedtagne planer for byudvikling i Nordhavn kunne medføre ændringer i vandgennemstrømningen som følge af udgravning af kanaler. Lokalplanerne muliggør i sammenhæng udgravning af kanaler, som åbner op for gennemstrømning af vand fra Skudehavnen, som er er forurenet, til Kalkbrænderiløbet. Væsentlige kumulative påvirkninger vurderes som usandsynlige, jf. afsnit 6.4.

Kulturmiljø

De aktiviteter, som muliggøres med lokalplanforslaget, kan sammen med de allerede vedtagne planer for byudvikling i Nordhavn medføre en påvirkning på det udpegede værdifulde kulturmiljø, som omfatter hele Nordhavn. Væsentlige kumulative påvirkninger vurderes som usandsynlige.

Landskab og byrum

De aktiviteter, som muliggøres med lokalplanforslaget, vil sammen med de allerede vedtagne planer for byudvikling i Nordhavn kunne medføre kumulativ påvirkning på landskab og byrum i Nordhavn. Væsentlige positive og negative kumulative påvirkninger på landskab og byrum vurderes som sandsynlige.

Jord

Flere rekreative arealer vil betyde, at der vil blive etableret flere områder med følsom arealanvendelse, som skal sikres mod risiko for kontakt med forurenet jord. Væsentlige kumulative påvirkninger vurderes som usandsynlig.

6.8.2 Nordhavnstunnellen

Planområdet grænser mod nord op til den fremtidige Nordhavnstunnel. Nordhavnstunnellen løber under Svanemøllehavnen og Kalkbrænderiløbet. Tunnelen bliver 1,4 km lang og starter ved Nordhavnsvej og ender ved Kattegatvej i Nordhavn.

På nuværende tidspunkt er den eneste mulighed for at komme til Nordhavn via Sundkrogsgade. Med etablering af Nordhavnstunnellen, vil der blive ændret på de trafikale forhold og det vil blive nemmere at komme til og fra Nordhavn i takt med udbygningen af området. Væsentlige positive kumulative påvirkninger på trafikafviklingen vurderes som sandsynlig.

6.8.3 Spidslastanlæg ved Svanemølleværket

HOFOR gør sig overvejsler om at etablere et spidslastanlæg ved Svanemølleværket. Der er på nuværende tidspunkt ikke kendskab til fremtidige planer eller konkrete projekter for anlægget, og eventuelle fremtidige kumulative miljøpåvirkninger kan derfor ikke vurderes nærmere.

7 Miljømålsætninger

I dette kapitel gennemgås de miljømålsætninger, som ikke allerede er omfattet af den øvrige miljøvurdering og det vurderes, hvordan planen tager hensyn til disse miljømål. Målsætningerne fremgår af Tabel 7-1.

Tabel 7-1 Miljømålsætninger.

Emne	Målsætninger	Vurdering
FN's 17 verdensmål	Verdensmål for bæredygtig udvikling, som er væsentlige i den fysiske planlægning:	
	› Delmål 3.6 Sundhed og trivsel: *"Inden 2020 skal antallet af globale dødsfald og tilskadekomster som følge af trafikulykker halveres."*	› I overensstemmelse – lokalplanen påvirker ikke trafiksikkerheden væsentligt.
	› Delmål 3.9 Sundhed og trivsel: *"Inden 2030 skal antallet af dødsfald og sygdomstilfælde som følge af udsættelse for farlige kemikalier samt luft-, vand- og jordforurening væsentligt reduceres."*	› I overensstemmelse – Lokalplanen medfører ikke øget risiko for forurening.
	› Delmål 11.2 Bæredygtige byer og lokalsamfund: *"Inden 2030 skal der skabes adgang for alle til sikre, tilgængelige og bæredygtige transportsystemer (…)."*	› I overensstemmelse – Lokalplanområdet har adgang til bæredygtig transport.
	› Delmål 11.4 Bæredygtige byer og lokalsamfund: *"Indsatsen for at beskytte og bevare verdens kultur- og naturarv skal styrkes."*	› I overensstemmelse – lokalplanen indeholder bestemmelser, der sikrer bevaring af kulturhistoriske værdier.
	› Delmål 15.5 Livet på land: *"Der skal tages omgående og væsentlig handling for at begrænse forringelse af naturlige levesteder, stoppe tab af biodiversitet og, inden 2020, beskytte og forhindre udryddelse af truede arter."*	› I overensstemmelse – lokalplanen medfører ikke forringelse af arter levesteder.
Fingerplan 2019	› For det indre storbyområde gælder det, at kommuneplanlægningen skal sikre, at byudvikling, byomdannelse og lokalisering af byfunktioner sker inden for den eksisterende byzone og med hensyntagen til mulighederne for at styrke den kollektive trafik.	› I overensstemmelse – byudvikling sker i eksisterende byzone og i overensstemmelse med planerne for metroen.

Handlingsplan for vejstøj 2018-2023	› Mål om at reducere antallet af støjbelastede boliger i København.	› I overensstemmelse – lokalplanen indeholder bestemmelser om, at Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier for støj skal overholdes.
Biodiversitetsstrategien 2022-2025	› Sikring af højere biodiversitet, større artsrigdom og mere og bedre natur i københavnernes hverdag frem mod 2050.	› I overensstemmelse – lokalplanen vurderes at bidrage til forbedring af naturkvaliteten, da den indeholder bestemmelser om beplantning.
Københavns Kommuneplan 2024	Mål om byudvikling: › At byudviklingen i København møder den lokale efterspørgsel på boliger og arbejdspladser og bidrager til en klimavenlig byudvikling i hovedstadsområdet. › At der i projekter nær Københavns Kommunes kommunegrænser sikres sammenhæng og koordinering med nabokommunen, f.eks. i forhold til skybruds- og stormflodssikring, forsyning, mobilitet og trafik, byrum og grønne arealer. Mål om trafik: › At biltrafikken i 2030 maksimalt udgør 20 pct. Af alle ture, der foretages i København, samt at antallet af ture fordeler sig på mindst 25 pct. Gang, 25 pct. Cykling og 25 pct. Kollektiv transport. › At København samarbejder med de øvrige kommuner i hovedstadsområdet og Region Hovedstaden om at etablere et samlet net af supercykelstier med henblik på at skabe god fremkommelighed for cykler over længere distancer. › At byudvikling af regional betydning koordineres med udbygningen af Københavns og hovedstadsområdets overordnede infrastruktur, herunder særligt den kollektive trafik. Mål om rekreation og natur: › At der arbejdes for etablering af nye større grønne områder i nye bydele indenfor maksimalt	› I overensstemmelse med mål om byudvikling – lokalplanen sikrer plads til nye boliger og erhverv i henhold til den lokale efterspørgsel. › I overensstemmelse med mål om trafik – lokalplanen prioriterer cykling og kollektiv trafik. › I overensstemmelse – lokalplanen muliggør etablering af nye grønne områder og rekreativ anvendelse

	500 meter i vejledende gåafstand fra de nye boliger. › At der arbejdes for etablering af nye større grønne områder i nye bydele indenfor maksimalt 500 meter i vejledende gåafstand fra de nye boliger. › At der arbejdes for etablering af nye større grønne områder i nye bydele indenfor maksimalt 500 meter i vejledende gåafstand fra de nye boliger.	af havnen og vandområderne, bl.a. til fritidsaktiviteter.

8 Afværgeforanstaltninger

Det fremgår af miljøvurderingslovens § 4 punkt g, at miljørapporten skal indeholde oplysninger om planlagte foranstaltninger for at undgå, begrænse og så vidt muligt opveje enhver væsentlig negativ indvirkning på miljøet ved planens gennemførelse.

I forbindelse med realisering af planen skal det sikres, at byggepladsen og midlertidige vandsamlinger ikke bliver koloniseret af grønbroget tudse.

Der er ikke identificeret øvrige miljømæssige påvirkninger, som vurderes at være så væsentlige, at der er behov for implementering af afværgeforanstaltninger.

9 Overvågning

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

Der er i miljøvurderingen ikke identificeret væsentlige miljøpåvirkninger, der medfører behov for særskilt overvågning.

10 Referencer

By & Havn, COBE, SLETH, Sangberg, & Rambøll. (december 2018). *NORDHAVN Revision af strukturplanen fra 2009.*

COWI. (2024). *Vurdering af luftkvalitet - udviklingsområde på Svanemølleholmen.*

COWI. (2024). *Vurdering af støj for Svanemølleholm Øst.*

Dansk Ornitoligsk Forening . (2024c). *dofbasen*. Hentet fra Stenpikker: https://dofbasen.dk/danmarksfugle/art/11460

Dansk Ornitologisk Forening. (2024a). *dofbasen*. Hentet fra Husrødtjert: https://dofbasen.dk/danmarksfugle/art/11210

Dansk Ornitologisk Forening. (2024b). *Digesvale*. Hentet fra Dofbasen: https://dofbasen.dk/danmarksfugle/art/09810

DCE - Nationalt Center for Miljø og Energi. (15. Marts 2023). *Luften på din vej*. Hentet fra http://lpdv.spatialsuite.dk/spatialmap

DHI. (2024). *Vurdering af ny kanalforbindelse til Skudehavnen.*

EKJ Rådgivende Ingeniører AS. (2021). *Svanemølleholm, 2150 Nordhavnen - Miljøscreening/Grovmasket forklassificering.*

Københavns Kommune. (2012). *Skybrudsplan 2012.*

Københavns Kommune. (28. November 2024). *Klimatilpasning*. Hentet fra Københavns Kommuneplan 2024: https://kp24.kk.dk/retningslinjer/energi-og-miljoe/klimatilpasning

MOE/Tetraplan. (2021). *Trafikal analyse for Nordhavn 2021.*

NIRAS. (2022a). *Paddeundersøgelser 2022.* Udarbejdet for Udviklingsselskabet By og Havn I/S.

NIRAS. (2022b). *Svanemølleholm. Undersøgelse og vurdering af bygninger i forhold til flagermus.* Udarbejdet til Udviklingsselskabet By og Havn I/S.

Orbicon. (April 2016). *Skudehavnen og Skudeløbet - Sedimentanalyser og geofysisk undersøgelse.*

Orbicon. (November 2016). *Screening af mulighed for rekrativ brug af Skudehavnen i Københavns Nordhavn.*

Rambøll. (2019). *Beregning af støj fra Svanemølleværket til ny ejendom Sundkrogsgade.*

Rambøll. (2023). *Svanemølleholm DGNB. Kortlægning af biodiversitet.* Udarbejdet for By og Havn.

Rawmobility. (2024). *Trafiknotat - Vej- og stibetjening af Svanemølleholm Øst.*

Bilag A Afgrænsningsnotat

Klima og Byudvikling
Teknik- og Miljøforvaltningen

Afgrænsningsnotat **for miljøvurdering af planforslag Svanemølleholm Øst,** version 2, den 29. november 2023

29. november 2023

2022-0139495

Ifølge lov om miljøvurdering af planer og programmer og konkrete projekter (VVM) (lovbekendtgørelse nr. 4 af 3. januar 2023) skal lokalplanens sandsynlige væsentlige påvirkning af miljøet vurderes. På næste side finder du miljøscreeningen, hvor der er udpeget en række miljøhensyn, som planen kan påvirke. Hvis der er sandsynlighed for, at miljøet påvirkes væsentligt af planen, skal der udarbejdes en miljørapport. Hvis der skal udarbejdes en miljørapport, ændres overskriften på screeningsskemaet. Skemaet viser afgrænsningen, også kaldet scoping, hvor der argumenteres for, hvilke hensyn, der skal vurderes yderligere i miljørapporten. Husk at dokumentet skal være i endelig form, når afgørelsen om miljøvurdering offentliggøres, så vi har beslutningsgrundlaget for vores afgørelse helt på plads. Screeningen af om der skal laves en miljøvurdering er først færdig, når lokalplanforslaget offentliggøres.

Vejledning til berørte myndigheder
I miljøhøringen er det de berørte myndigheders opgave at kommentere på det udfyldte skema og gøre opmærksom på, hvis der er risiko for miljøpåvirkninger, som ikke fremgår af skemaet. De berørte myndigheder gennemgår deres fagområde eller myndighedsområde i skemaet. Nogle myndigheder og faggrupper er angivet i skemaet, men er ikke begrænset til alene at kigge på disse miljøhensyn. De berørte myndigheder kan altså kommentere på flere miljøhensyn og gennemgår skemaet i forhold til den viden, der er til rådighed på nuværende tidspunkt samt niveauet af planlægningen og myndighedsbehandlingen.

Vejledning til udfyldning
Klima og Byudvikling laver en screening ud fra et nyt plangrundlag eller ud fra en ændring i eksisterende plangrundlag. Det vurderes, om ændringen medfører en påvirkning på miljøet.

Sådan vurderes miljøhensynene i screeningsskemaet

- Er der tale om en påvirkning?
- Hvad består denne påvirkning i?
- Vurder om ændringen eller påvirkningen af området er positiv, negativ eller neutral og sammenlign med en situation, hvor planen ikke gennemføres.

Når man tager stilling til, hvorvidt miljøet bliver påvirket væsentligt eller i mindre grad, skal det overvejes

- Hvor sandsynlig og hyppig er påvirkningen?
- Hvordan vurderes påvirkningens udstrækning både geografisk (overskrider den grænser til andre kommuner eller lande?) og ift. befolkningen, som kan blive berørt?
- Vurderes påvirkningen at være midlertidig eller permanent?
- Har påvirkningen kumulativ (ophobende) karakter, eller kan påvirkningen føres tilbage, når den først er sket (reversibilitet)?

Klima og Byudvikling
Område for Byplanlægning
Njalsgade 13
2300 København S

EAN-nummer
5798009809452

Det er meget vigtigt at begrunde, hvorfor vi sætter krydset, som vi gør. Screeningsskemaet og vores afgørelse er en del af politikernes beslutningsgrundlag, og det er et af formålene med miljøvurderingsloven, at beslutningstagerne skal være oplyst om miljømæssige forhold, inden der træffes beslutning. Screeningsskemaet vedlægges ikke lokalplanforslaget, hvis der ikke er udarbejdet en miljørapport.

Det er især vigtigt med en fyldestgørende begrundelse, når krydset sættes i "muligvis væsentlig påvirkning". Det er som udgangspunkt ikke nok at skrive at skrive, at miljøforhold som støjproblematikker eller trafikale forhold afklares senere. Det skal begrundes, hvorfor der er en støj- eller trafikproblematik, og hvorfor den ikke er væsentlig. De nærmere løsninger afklares i lokalplanprocessen.

Miljøscreening af forslag til Svanemølleholm Øst og kommuneplantillæg

Forvaltningerne er ved at udarbejde et lokalplanforslag for Svanemølleholm Øst med kommuneplantillæg. Grundejerne ønsker at udvikle området med private og almene boliger, to daginstitutioner og i mindre grad publikumsorienterede serviceerhverv. Der ønskes i alt etableret omkring xx m^2, hvoraf langt størstedelen vil være boliger, ca. 38.000 m^2 til boliger og 2.000 m^2 til daginstitutioner. Projektet har et omfang, som betyder, at der skal udarbejdes et forslag til lokalplan samt tillæg til kommuneplanen.

Bydel	Østerbro (Nordhavn)
Matrikler	matr.nr. 6 Frihavnskvarteret, matr.nr. 6383, samt dele af umatrikulerede vandarealer Udenbys Klædebo Kvarter
Grundareal	40.000 m²
Ny anvendelse	Boliger, institutioner og i mindre grad publikumsorienterede serviceerhverv
Nyt etageareal	Ca. 40.000 m²
Nye P-pladser	Mellem 82-129 stk.

INDLEDENDE SCREENING

Revideret 28. november 2023

Screening	Ja	Nej	Begrundelse
1) Forventes planforslaget at kunne påvirke internationale naturbeskyttelsesområder? (§ 8, stk. 1, nr. 2 i miljøvurderingsloven)		X	Lokalplanområdet ligger ikke indenfor eller i nærheden af Natura 2000 områder.
2) Fastlægger planforslaget rammerne for fremtidige anlægstilladelser til projekter, som er omfattet af bilag 1 og 2 i miljøvurderingsloven? (§ 8, stk. 1, nr. 1 i miljøvurderingsloven)	X		Lokalplanen muliggør etablering af kanaler som er omfattet af bilag 2, pkt. 10 litra F til loven. De konkrete projekter for kanalbyggeri vil i øvrigt blive anmeldt til Københavns Kommune og Trafikstyrelsen efter VVM- reglerne/bekendtgørelsen Det bemærkes at, miljøvurderingsloven også omfatter VVM (Miljøstyrelsen har udarbejdet et skema, som bygherre udfylder)
3) Hvis ja i 2): Er der alene tale om mindre ændringer ift. gældende planlægning for området, eller fastlægger planforslaget kun anvendelsen af et mindre område på lokalt plan? (§ 8, stk. 2 nr. 1 i miljøvurderingsloven)	X		Planforslaget fastlægger kun anvendelsen af et mindre område på lokalt plan.

MILJØSCREENING / MILJØSCOPING

Revideret 28. november 2023, benyttes efter § 8, stk. 2, nr. 2 og § 11

Miljøhensyn (Faggruppe / myndighed)	**Vurdering (X)**			**Begrundelse**
	Muligvis væsentlig påvirkning	**Mindre / ikke væsentlig** påvirkning	**Ikke relevant**	
Arkitektur og kulturarv				
Byarkitektonisk værdi *(Byplan)*		X		Lokalplanen skal give mulighed for opførelse af et moderne boligområde ved vandet, samt husbåd i form af hotelpram ved Kalkbrænderiløbskaj ud for Kranparken. Byområdet vil blive byarkitektonisk integreret med de nye naboområder Trælastholmen og Århusgadekvarteret og arkitekturen vil have referencer til det gamle havneområde.
Bevaringsværdige eller fredede bygninger og anlæg *(Byplan og KBH Museum)*			X	Ingen af bygningerne i eller omkring lokalplanområdet er fredede eller bevaringsværdige.
Kulturmiljøer *(Byplan og KBH Museum)*		X		Hele Nordhavn er udpeget som kulturmiljø, fordi områderne samlet rummer en overordnet fortælling Lokalplanens bestemmelser vil sikre, at den nye bebyggelse med arkitektonisk udformning og materialevalg får reference til det nuværende havneområde og i sig selv udgør et bidrag til områdets fremtidige kulturhistorie og karakter.
Fortidsminder og fortidsmindebeskyttelses-linjen *(BPM og KBH Museum)*			X	Der er ingen fortidsminder i lokalplanområdet, og området ligger ikke indenfor en fortidsmindebeskyttelseslinje.
Trafik i byggefasen i forhold til, om trafikken får indvirkning på kulturarv *(Byplan)*			X	Området er et tidligere havneområde. Trafik i byggefasen vurderes ikke at have indvirkning på kulturarv.
Landskab, natur og grønne områder				
Nærhed til grønne områder og rekreation *(Byplan)*	X			Dele af projektet etableres på ubebygget areal, der i dag fremstår som et grønt område med græsser, buske og mindre træer. Projektet vil højne kvaliteten af de grønne områder langs Skudehavnen, og indrette dem, så de kan anvendes til rekreation. Lokalplanen skal med bestemmelser om infrastruktur og begrønning sikre bedre adgang/tilgængelighed.
Landskabelig værdi *(Byplan)*	X			Dele af projektet etableres på ubebygget areal, der i dag fremstår som et grønt område med græsser, buske og mindre træer. Projektet vil medføre en ændring af landskabet. Husbåd i form af hotelpram ved Kalkbrænderiløbskaj på vandareal.
Dyre- og planteliv, diversitet og træer *(Byplan / BPM Natur)*	X			Miljøvurderingen skal undersøge dyre- og planteliv og anvise, hvordan planen bedst tager hensyn til dette.

Fredninger, §3 natur, Natura2000 området samt beskyttede bilag IV arter *(BPM Natur)*	X			Miljøvurderingen skal klarlægge, om grønbroget tudse, der er observeret i 2006 i et område ca. 400 m fra projektområdet, også lever i projektområdet. Der er indenfor lokalplanområdet ingen naturtyper, der er omfattet af naturbeskyttelseslovens § 3. Planen forventes ikke at kunne påvirke Natura2000-områder.
Beskyttelseslinjer for søer, åer, skove og strande *(BPM)*		X		Der er ingen søer, strande eller skove, men lokalplanområdet ligger inden for den kystnære del af byzonen i en afstand af ca. 1 km fra kysten ved Øresund. På grund af den betydelige afstand samt de mellemliggende bebyggelser og anlæg opfattes området imidlertid ikke som en del af kysten.
Trafik i byggefasen i forhold til områder eller landskaber, der har anerkendt beskyttelsesstatus *(Byplan)*		X		Der er indenfor lokalplanområdet ingen naturtyper, der er omfattet af naturbeskyttelseslovens §3. Det vurderes ikke at påvirke den kystnære del.
Befolkningen og menneskers sundhed				
Vindforhold *(Byplan)*			X	Planen indebærer byggeri på åbne arealer, og vil ikke medføre vind, da der kun er meget lidt eksisterende bebyggelse i området. Det forventes, at områdets vindgener med de nye bebyggelser vil blive reduceret, da byggeriets forventes at kunne give læ i forhold til den herskende vindretning fra vest/sydvest.
Skyggevirkninger *(Byplan)*		X		Planen indebærer byggeri på åbne, ubebyggede arealer mod øst og vil ikke medføre skygge, da der kun er lidt eksisterende bebyggelse i området. Det må forventes, at der kan komme en skyggevirkning mod det planlagte erhvervsområde vest for lokalplanområdet. Det vurderes dog ikke at være større skyggevirkninger, end hvad der er forventeligt i et byområde som Nordhavn. Hotelprammen vil være 360 m2 og 7 m høj.
Trafikstøj i byggefasen *(Byplan)*	X			Der vil være støj fra trafik til betjening af byggepladser i byggefasen. Byggeriet vurderes at være et længerevarende byggeri
Trafikstøj (den gennemførte plan) *(Byplan)*	X			Projektet vil øge trafikken på Sundkrogsgade og Containervej. Miljøvurderingen skal undersøge, om boligerne vil blive påvirket af støjen fra lastbiler i området, dvs. om projektet vil øge antallet af støjbelastede boliger i København og hvordan det i så fald skal håndteres.
Materielle og kulturelle goder *(Byplan)*		X		Planen tilfører boliger og servicefunktioner til et område, der i dag kun indeholder erhverv og industri.
Sundhed og tryghed *(Byplan)*		X		Projektet vil i mindre grad øge forureningen. Bestemmelser i lokalplanen med begrænsninger for parkering skal begrænse trafikken og dermed også luftforurening. Projektet vil kunne øge trygheden i Nordhavn i kraft af øget anvendelse og mere byliv.
Svage grupper *(Byplan)*			X	Planen vil skulle overholde bygningsreglementets bestemmelser om tilgængelighed. Projektområdet ligger ikke i nærheden af udsatte byområder.
Lys og refleksioner *(Byplan)*		X		Planen påvirker ikke eksisterende boliger, da der ikke muliggøres større, lysende reklamer eller anden lysforurening.
Trafik				

Trafiksikkerhed *(Byplan)*		X		Lokalplanen vil optage bestemmelser, der sikrer trafiksikkerheden indenfor området. Herunder etableres cykelforbindelsen ” det grønne loop”.
Energiforbrug og emissioner fra trafik *(Byplan)*		X		Med ambitionen om en delvis bilfri bydel, herunder optimale forhold for cyklister og tæt adgang til det offentlige transportsystem arbejdes for mindst muligt behov for biler og dermed mindst mulige emissioner med uforbrændte kulbrinter og CO2. Området ligger stationsnært ved Orientkaj Metrostation, hvilket understøtter, at behov for selvstændig biltransport kan nedsættes. Det forventes, at parkeringsnorm reduceres med 50 % ifht. kommuneplanen i området. Der er således ikke væsentlige forøgelser eller ændringer, i det der relativt set er tale om minimale stigning i energiforbrug og emissioner som følge af trafikken. Projektet forventes ikke at ville påvirke trafikken på Sundkrogsgade og Containervej væsentligt, men emnet skal undersøges i miljøvurderingen.
Trafikmønstre *(Byplan)*	X			Planen ændrer ikke på trafikmønsteret i området, hvor Sundkrogsgade bliver adgangsvejen til området.
Trafikale konsekvenser i byggefasen *(Byplan)*	X			Det vurderes, at de eksisterende trafikale forhold i byggefasen vil medføre ændring i trafikmængder (typisk mere og tungere trafik). Dette vurderes også at kunne påvirke omkringliggende gaders trafikafvikling og parkering.
Forurenende virksomheder og risiko				
Nye virksomheder i planområdet *(BPM Virksomheder)*			X	Lokalplanens anvendelsesbestemmelser vil ikke muliggøre nye forurenende virksomheder i området.
Jordforurening, grundvand og overfladevand				
Jordforurening *(BPM Jord)*	X			Bygningerne kræver ikke større udgravninger, men der skal i overensstemmelse med den overordnede Strukturplan etableres kanaler. Der skal derfor køres jord væk, som muligvis er forurenet.
Grundvandsforhold og -forurening *(BPM Jord og BPM Vand)*			X	Der er ingen drikkevandsinteresser eller boringer i området.
Risiko for oversvømmelse *(Byplan og Klimaenhederne)*			X	Der er ikke behov for at indarbejde bestemmelser om skybrudssikring eller stormflodssikring i lokalplanen. Skybrudssikring: Der indarbejdes i lokalplanen bestemmelser, der sikrer gennemførelse af et skybrudssikringsanlæg. Stormflod: Der indarbejdes i lokalplanen bestemmelser, der sikrer området mod en stormflod.
Afledning af spildevand *(Byplan)*			X	Afledning af spildevand sker efter reglerne i Spildevandsplanen. Den sikrer, at der er kapacitet til afledning af regnvand i lokalplanområdet.
Ressourceanvendelse				
Arealforbrug *(Byplan)*	X			Planforslagene medfører et større bebygget areal og dermed arealforbrug i det bebyggelsesprocenten hæves fra ca. 60 pct. til 100 pct. I planen anvises byggefelter og maksimal etagehøjde. Der inddrages ikke nyt land ved opfyldninger.
Energiforbrug og CO_2-belastning *(Byplan)*		X		Området certificeres efter DGNB system for byudviklingsområder og byggeriet opføres efter bygningsreglementets krav til energioptimering. Der tages derfor højde for såvel energiforbruget til opførelsen af byggeriet såvel som det efterfølgende energiforbrug til driften af byggeriet. Der

				muliggøres ikke anvendelser, som påvirker energiforbrug, -produktion og CO2-belastning væsentligt.
Vandforbrug *(Byplan)*		X		Ændring af anvendelse fra havneformål til boliger/serviceerhverv kan øge vandforbrug samlet set. Dog muliggøres der ikke anvendelser, som påvirker vandforbruget væsentligt.
Produkter, materialer og råstoffer *(Byplan / BPM Vand)*		X		Området certificeres efter DGNB system for byudviklingsområder. Der muliggøres ikke ressourceudvinding.
Affald og genanvendelse *(Byplan og Affald og Ressourcer)*		X		Der vil i lokalplanen blive stillet krav om, at der skal afsættes plads til opsamling af kildesorteret affald. Planen påvirker ikke væsentligt det eksisterende miljø i forhold til affald og genanvendelse. Der kommer ikke farligt affald, der skal håndteres.
Afgørelse				**Begrundelse**
Skal der foretages en miljøvurdering? *(Byplan)*	**Ja**			Dele af projektet etableres på ubebygget areal, der i dag fremstår som et grønt område med græsser, buske og mindre træer. Miljøvurderingen skal undersøge om transformering og arealforbrug af projektet vil medføre en væsentlig ændring, bl.a. for muligt dyre- og planteliv, og i så fald skal miljøvurderingen håndtere konsekvenserne af planen. Endvidere skal jordforureningen undersøges i forhold til anlæg af kanaler og om trafikken vil påvirkes på Sundkrogsgade/Containervej. Lokalplanen muliggør etablering af kanaler som er omfattet af bilag 2, pkt. 10f) til miljøvurderingsloven. De konkrete projekter for kanalbyggeri vil i øvrigt blive anmeldt ti Københavns Kommune og Trafikstyrelsen efter VVM- reglerne/bekendtgørelsen.
Sum: *(i alt sættes 33 krydser)*	Sum: 10	Sum: 14	Sum: 9	