



KØBENHAVNS KOMMUNE

Teknik- og Miljøforvaltningen

Byens Udvikling

NOTAT

Bilag 2

Rapport om de miljømæssige konsekvenser af lokalplan med tilhørende kommuneplantillæg for Christiansholm

Indholdsfortegnelse

1. Indledning

2. Høring af andre myndigheder

3. Resumé

4. Området og lokalplanens og kommuneplantillæggets indhold

5. Forhold til anden planlægning

6. Alternativer

7. Miljøbeskyttelsesmål

8. Miljømæssige konsekvenser

8.1. Bymiljø og landskab

8.2 Trafik

8.3 Forurening

8.4 Ressourceanvendelse og affald

8.5 Befolkning og sikkerhed

9. Overvågning

Bilag 1 Scoping

16-08-2016

Sagsnr.

2017-0118867

Dokumentnr.

2017-0118867-7

Sagsbehandler

Lars Østergaard

16-08-2016

~

**Sekretariat (Byens
Udvikling)**

Njalsgade 13
Postboks 348
2300 København S

Telefon
2630 5505

E-mail
BNIC@tmf.kk.dk

EAN nummer
5798009493149

1. Indledning

Københavns Kommune har i forbindelse med udarbejdelsen af lokalplan med tilhørende kommuneplantillæg for Christiansholm foretaget en vurdering (screening) af, om planforslagene forudsætter udarbejdelse af en miljørapport i henhold til lov om miljøvurdering af planer og programmer.

Efter § 3, stk. 1, nr. 3 i loven skal en myndighed udarbejde en miljøvurdering ved tilvejebringelse af andre planer (end nævnt i stk. 1), som fastlægger rammerne for fremtidige anlægstilladelser til projekter, når myndigheden vurderer, at planen kan få væsentlig indvirkning på miljøet.

Kommunen vurderer, at der skal udarbejdes en miljørapport. Der er herved taget hensyn til, at der muliggøres nybyggerier på tilsammen op til ca. 45.000 m² etageareal, der med en beliggenhed meget centralt i havnen vil ændre væsentligt på eksisterende forhold. Desuden er øen trafikalt svært tilgængelig med kun en adgangsvej, og mulig belastning af eksisterende veje på Christianshavn.

Derfor er denne miljørapport udarbejdet på baggrund af en nærmere vurdering (scoping) af hvilke emner, der bør inddrages i miljøvurderingen. Scopingnotatet er optrykt som bilag 1.

Miljørapporter skal udarbejdes med udgangspunkt i den form for plan, der er tale om. Her er det et lokalplanforslag og et kommuneplantillæg.

Miljørapporten skal være detaljeret nok til, at det er belyst, hvilke miljøaspekter det er relevant at tage hensyn til som en del af det samlede beslutningsgrundlag.

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

Miljørapporten er baseret på foreliggende viden. Der er herudover udarbejdet en undersøgelse af de trafikale forhold ved den planlagte bebyggelse.

2. Høring af andre myndigheder

I forbindelse med udarbejdelse af rapporten er i henhold til § 7, stk. 4 i lov om miljøvurdering af planer og programmer foretaget høring af følgende myndigheder:

Enheder i Københavns Kommune:
Økonomiforvaltningen
Kultur- og Fritidsforvaltningen

Børne- og Ungdomsforvaltningen
Sundheds- og Omsorgsforvaltningen
Socialforvaltningen
Beskæftigelses- og Integrationsforvaltningen
Center for Miljø
Københavns Museum
Center for Byggeri
Center for Trafik
Center for Park og Natur

Andre:

HOFOR
Dong Energy
Centralkommunernes Transmissionsselskab I/S
Trafikstyrelsen
Kulturstyrelsen

Høringssvar: Der er modtaget et høringssvar. HOFOR har ingen bemærkninger.

3. Resumé

Formålet med en miljørapport er at beskrive de miljømæssige konsekvenser ved etableringen og driften af de i lokalplanen og kommuneplantillægget muliggjorte anlæg og eventuelle alternativer. Samtidig er formålet, at offentligheden bliver informeret om planen og konsekvenserne for miljø og mennesker. Miljørapporten skal desuden pege på en række miljøindikatorer, som man vil overvåge, når planen gennemføres.

Overordnet set peger resultaterne af miljøvurderingen af lokalplanen og kommuneplantillægget på, at udviklingen af Christiansholm vil være positiv ikke bare for bydelen, men for store dele af byen som sådan. Der vil være en generel positiv effekt af udviklingen, fordi der sikres mulighed for at øen bliver et sted for hele byen, hvor man kan bo, arbejde og besøge kultur- og fritidsfunktioner, der rækker ud over lokalområdets behov.

Byarkitektonisk lægger planforslagene op til en væsentlig ændring af de eksisterende forhold, men det vurderes at de planlagte bebyggelser indpasser sig i den eksisterende række af byggeri langs havnen. Den nye bebyggelse på Christiansholm får en arkitektur og skala der respekterer og lærer af naboerne. Holmens og Christianshavns bygninger langs havneløbet er kendetegnet af de synlige skrå tagflader på de lange pakhuses facader, og de høje gavle mod havneløbet.

Bebyggelsen over og omkring de ny haller udformes som en nytolkning af dette stærke kendetegn, der er unikt for området

omkring Papirøen. Bebyggelsen får gavle, der alle er orienteret mod havneløbet, og lange tagprofiler, der taler i pakhusenes sprog.

De planlagte arealanvendelser vil medføre en mere intensiveret biltrafik til og fra Christiansholm end dagens situation. Der forventes en fremtidig trafikbelastning fra Trangravsvej på ca. 1.000 bilture ÅDT.

For at opretholde forudsætningerne fra de tidligere beregninger omkring trafikal fredeliggørelse af Prinsessegade flyttes Trangravsvejs tilslutning fra en placering syd for de fredede portnerboliger til en placering nord for. Dermed vurderer forvaltningen, at ca. halvdelen af de fremtidige bilture til og fra Christiansholm vil benytte sig af ruten via Holmen / Forlandet / Kløvermarksvej (der er muliggjort med åbningen af busslusen for almindelig biltrafik) og ca. halvdelen af de fremtidige bilture via Prinsessegade som den nuværende udnyttelse af Christiansholm forudsætter.

Med åbningen af Inderhavnsbroen forventes der en øget cykel- og gangtrafik – både til Christiansholm og Christianshavn/Amager generelt. Derfor foreslås der etableret en bred promenade langs Trangravsvej på vandsiden. Trangravsvej indrettes til lav hastighed, således at cykeltrafikken til og fra Christiansholm og Inderhavnsbroerne kan afvikles på kørebanen. Cykelruten foreslås adskilt på den sidste del af Trangravsvej, således at den grønne cykelrute afvikles i eget tracé langs den eksisterende Trangravsvej og biltrafikken i en ny vej.

Anlægsfasen vil medføre støj, luftforurening og tung trafik.

4. Området og lokalplanens og kommuneplantillæggets indhold

Lokalplanen udgør det planmæssige grundlag for udvikling af Christiansholm. I sammenhæng med havnen, Holmen og Christianshavn ønskes et område med udadvendte offentlige funktioner, boliger og udadvendte publikumsorienterede serviceerhverv, der udnytter beliggenheden ved havnen og skaber en destination i byen.

Lokalplanen giver mulighed for at bygge op til 45.000 m², hvoraf boligandelen skal udgøre mellem 27.000 m² og 33.750 m². Der fastlægges 4 byggefelter, hvoraf et forbeholdes offentlige formål, såsom kultur- og fritidsformål, herunder en svømmefacilitet med tilknyttede restauranter, cafeer, udstillinger og butikker. Det er intentionen, at bebyggelsen indrettes med funktioner, der henvender sig ud over lokalområdet, som tilbud til hele byen. Byggefeltet rummer mulighed for op til 5.000 m² etageareal.

I stueetagen, ca. 10.000 m², i den øvrige bebyggelse skal mindst 6.000 m² anvendes til publikumsorienterede serviceerhverv såsom butikker, detailhandel, cafeer og restauranter, hoteller, udstillingsvirksomhed, samt offentligt tilgængelige funktioner til kultur-, idræts- og fritidsformål. erhvervs- og fritidsundervisning. Derudover må der etableres boliger, fællesanlæg og beboerfaciliteter. Fra 1. sal og op skal der primært indrettes boliger, herunder almene boliger med en samlet andel på 25 % af det samlede boligetageareal..

Vej- og stiforhold samt parkering

Den interne trafikbetjening skal ske ved, at der udlægges og anlægges et system af private fællesveje med arealreservationer til færdsel, fællesstier og adgangsforhold. Trangravsvej er den eneste adgangsvej for biler til øen. Af hensyn til trafiksikkerheden og trafikken i Prinsessegade flyttes vejtilslutningen til Danneskiold-Samsøes Alle. Vejen indrettes som cykelgade og indgår som en del af cykelruten 'Christianshavnsruten'. Et vejareal langs Trangraven kan nedlægges som vej og indrettes til ophold mm.

Kommuneplanen fastlægger parkeringen max. 1 pr. 100 m² og minimum 1 pr 200 m² etageareal. Under hensyntagen til at minimere trafikken og områdets centrale beliggenhed fastlægges parkeringsdækningen til 1 parkeringsplads pr. 150 m² etageareal, dog 1 plads pr. 100 m² etageareal til detailhandel, og 1 plads pr. 300 m² etageareal til offentligt formål, kollegie- og ungdomsboliger samt plejeboliger. Parkering skal indrettes i konstruktion. På terræn kan der indrettes et begrænset antal pladser til af- og påsætning.

Rundt om hele øen etableres en promenade, der indgår som en del af trafiksystemet og i nær sammenhæng med kantzonen og træbryggen langs Inderhavnen og Trangraven. Træbryggen skaber forbindelsen mellem land og vand og muligheder for ophold og leg. Den udformes som et trappeanlæg ned til vandfladen, og indrettes med opholdsniche, svømmebassiner og ét eller flere plateauer, der kan fungere som anløb til både.

Bebyggelsens egenart

Bebyggelsen består af en række haller, der indgår som stueetage, hvorpå der opføres boligbebyggelse i 24 og 30 m's højde, dog med tre punkthuse mellem 38 m og 41 m. Der tilsammen danner rum for en indre gård.

Bebyggelsens udformning tager udgangspunkt i de eksisterende pakhuses karakteristiske farve og tunge udtryk, som præger området. Facaderne skal behandles, så de fremtræder massive og solide i deres udtryk. Tilsammen med tilbagetrækninger og moduleringer af bygningskroppen i form af for eksempel arkader, nicher og indeliggende altaner og Christiansholmer taget er vigtige elementer i egenarten.

Byrum

Lokalplanen fastlægger en byrumsstruktur, hvori indgår fem byrum: ”Den grønne Hal”, ”Ankomstpladsen”, ”Kongeportsplassen”, ”Morgenpladsen” og ”De fælles taghaver”.

”Den grønne hal” skal indrettes som det centrale byrum, med plads til ophold, udeservering, udstilling og boder. Byrummets udformning skal være målrettet områdets besøgende samt lokale beboere. I forbindelse med trappeadgang til parkeringskælder placeres ét stort træ. Der skal placeres mindst 20 træer i byrummet, hvis kroner skal danne et ”grønt tag”.

”De fælles taghaver” er opholdsareal til øens beboere. De skal have en tydelig frodig og grøn karakter. Arealet skal, for hver fælles taghave bestå af mindst 50 % græs eller anden beplantning som tåler ophold, hvoraf mindst 50 % skal være plantebede.

Kantzonen er overgangen mellem bygning og byrum. Den har en funktionel og æstetisk hensigt og definerer overgangen mellem offentligt og privat areal. Kantzonen skal indrettes i samspil med stueetagens anvendelse og facadeudformning

Kommuneplantillæg

For at muliggøre den foreslåede planlægning er der udarbejdet et tillæg til Kommuneplan 2015.

Kommunen har udsendt en forudgående offentlig høring i perioden 4. marts til 7. april 2015 om kommuneplantillæg for Christiansholm, Dokøen, Arsenaløen og Grønlandske Handels Plads. De fleste høringssvar omhandler ønsker om åbne, udadvendte funktioner til glæde for mange københavnere. Dette gives der mulighed for med nærværende planforslag.

Efterfølgende har det vist sig, at grundejerne af Grønlandske Handels Plads, Arsenaløen og Dokøen, endnu ikke var klar til gå videre i planprocessen. Kommuneplanrammerne fastholdes derfor for disse områder.

Ved at bruge områdernes naturgivne og kulturhistoriske kvaliteter, skal der skabes mangfoldige kvarterer med stærk identitet.

Christiansholm skal udvikles som et blandet bolig- og erhvervsområde med fokus på at skabe en kulturel destination i København, og samtidigt fungere som et boligområde integreret i den omkringliggende by – Christianshavn, Holmen og Indre by.

I forslag til kommuneplantillæg for Papirøen ændres området til et C2*-område med mulighed for anvendelse til boliger og serviceerhverv, såsom administration, liberale erhverv, butikker, restauranter, hoteller, erhvervs- og fritidsundervisning, grundskoleundervisning samt håndværk og andre virksomheder, der kan indpasses i området. Endvidere kan der indrettes kollektive anlæg og institutioner samt andre sociale, uddannelsesmæssige, kulturelle, sundheds- og miljømæssige servicefunktioner, der er forenelige med anvendelsen til boliger og serviceerhverv.

Der tillades en maksimal bebyggelsesprocent på 150. Bebyggelsen må være op til 30 m og herudover højst tre tårne i op til 41 m. Friarealprocenten for boliger skal være 40 og til erhverv mindst 10 % af etagearealet.

Bebyggelsesprocenten, parkeringsdækningen og friarealberegningen kan regnes for området under ét.

Parkeringsnormen sættes for hele området til 1:150 m² etageareal.

5. Forhold til anden planlægning

Regional udviklingsplan

Region Hovedstaden vedtog i september 2012 en regional udviklingsplan. Planen er en vision for hovedstadsregionens udvikling i de kommende år inden for trafik, uddannelse, klima og erhverv. Regionens konkurrence- og tiltrækningskraft skal øges, alle talenter skal i spil, hvis regionens borgere skal have de kompetencer, der er efterspurgt på arbejdsmarkedet i dag og fremover. Københavns Kommunes planer for Christiansholm er i overensstemmelse med den regionale udviklingsplan.

6. Alternativer

0-alternativ

Hvis planerne ikke vedtages, vil der ikke være mulighed for at etablerer et større svømmeanlæg samt boliger. De eksisterende funktioner kan fortsætte, men . Der vil ikke umiddelbart være økonomisk mulighed for at opgradere det nedslidte område, så det bliver mere tidssvarende bygningsmæssigt og funktionelt.

7. Miljøbeskyttelsesmål

Københavns Kommune har vedtaget en række målsætninger på miljøområdet.

Borgerrepræsentationen har den vision, at København er CO₂-neutral i 2025. Som et første mål skal København reducere sin CO₂-udledning med 20 % i perioden 2005-2015. Det svarer til en reduktion fra ca. 2.500.000 tons til ca. 2.000.000 tons CO₂. Målet skal nås gennem en række konkrete initiativer, som fremgår af Københavns Klimaplan, herunder nedenstående:

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

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

Borgerrepræsentationen har med vedtagelsen af Miljømetropolen opsat 4 miljømål:

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

Med lokalplanen og kommuneplantillægget er der taget hensyn til disse miljømål.

8. Miljømæssige konsekvenser

8.1. Bymiljø og landskab

Arkitektur

De eksisterende bygninger på Christiansholm er kendetegnet ved en i forhold til omgivelserne lav bygningshøjde på 10 til 14 m samt ved at udfylde hovedparten af øen.

Den nye bebyggelse på Christiansholm får en arkitektur og skala, der respekterer og lærer af naboerne. Øen ligger markant placeret på sin egen ø i Københavns havneløb. Med afgrænsning af vand på alle sider giver denne placering øen et unikt særkende og egen ø-identitet. Men samtidig indskrives øen sig i rækken af holme langs havneløbet.

Med denne situation er der plads til en unik arkitektur, der dog bør trække tråde til Holmen, Arsenaløens bygningsanlæg og Christianshavns pakhuse. Holmens og Christianshavns bygninger

langs havneløbet er kendetegnet af de synlige skrå tagflader på de lange pakhusers facader, og de høje gavle mod havneløbet.

Bebyggelsen over og omkring de ny haller udformes som en nytolkning af dette stærke kendetegn, der er unikt for området omkring Papirøen. Bebyggelsen får gavle der alle er orienteret mod havneløbet, og lange tagprofiler, der taler i pakhusenes sprog.

Bebyggelsen er nedbrudt i en række mindre bygningskroppe, men sammenholdt af materialer hentet fra konteksten omkring øen; tegl, beton, træ. Med hallernes åbne og fleksible facader med store porte bliver stueetagen transparent, byder indenfor og spiller både nat og dag op til havnens store flade.

I tråd med nærområdets nuværende karakter foreslås sammen med små tilbagetrækninger, nicher, overdækkede kantzoner og porte – og enkelte højere tagprofiler, der spiller op mod Operaens og Skuespilhusets scenetårne - sikrer disse en arkitektonisk mangfoldig bydel og en rumlig variation der lever.

Bevaringsværdige bygninger

Christiansholm blev i 1696 anlagt som kunstig holm i havnen, der hvor skibe havde tilladelse til at kaste deres ballast. Initiativtager til anlæggelsen var brdr. Motzmann, der ønskede at etablere et privat værft, heraf øens oprindelige navn: Motzmanns Plads. I 1723 opkøbte Søetaten øen for at bruge den til oplægning af artillerimateriel. Øen blev forstærket og herefter opførtes en magasinbygning i bindingsværk til opbevaring af kanonraperter (kanonvogne). Bygningen blev opført i 1732, den var 335 meter lang, havde tre fløje og en etage.

Fra ca. 1878 til 1919 havde salt- og kulfirmaet A/S Christiansholms Fabrikker til huse på øen. Fabrikken udvidede kraftigt sine aktiviteter i starten af 1900-tallet og opførte flere nye anlæg, bl.a. et kedel- og maskinhus (1909), der i dag er udpeget med høj bevaringsværdi. Bygningen fremstår i ydre træk som oprindeligt, den er todelt, opført i røde tegl, har sadeltag af naturskifer, frontkvist og rundbuede vinduer med småsprossede ruder. Bygningens sydfacade flugter bolværket.

Den Danske Presses Fællesindkøb havde fra 1958 oplag af papir på Christiansholm. De store halanlæg blev opført fra ca. 1957-63. En bygning der er værd at bemærke sig, er beliggende Trangravsvej 5. Tag og trekantkvist er tilsyneladende nyt, men bygningen og dens skiltning ”Den Danske Presses Fællesindkøbs-Forening” er et betydningsbærende element for den ø, der i folkemunde kaldes ”Papirøen”.

Kedelsmedjen er udpeget i SAVE-registeret som bevaringsværdig. Bygningen er både bevaringsværdig med hensyn til dens arkitektur og kulturhistorie, og fastlægges som bevaringsværdig i lokalplanen.

Naturfredning - Trangraven

Københavns kanaler blev fredet efter Naturfredningsloven i 1966. Fredningen omfatter kanalerne og de omgivende bolværker og betyder, at ændringer i kanalen eller bolværkerne krævede dispensation fra Fredningsnævnet. Christianshavns Kanal er fredet. Fredningen betyder bl.a., at bolværkerne er fredede, og at man ikke uden dispensation fra Fredningsnævnet for København må ændre på bolværkerne eller opsætte faste genstande i kanalen/havnen.

Kulturhistoriske værdier

Holmen er af Slots- og Kulturstyrelsen i 2007 udpeget som et af de 25 nationale industriområder, der illustrerer den danske industrihistorie i perioden 1840-1970. Styrelsen begrundet bl.a. udpegningen med, at Holmen er den ældste og længst fungerende arbejdsplads i Danmark og var det førende teknologicenter i Danmark i 1700- og 1800-tallet, hvorfra ny teknologi blev spredt og har bevarede bygninger, der afspejler flere af de vigtigste perioder i Danmarks industrialisering.

Holmen har haft overordentlig stor betydning for Københavns industrihistorie, idet industrialiseringen inden for skibsbyggeri tager sin begyndelse her. Flåden var tidligt ude med ny teknologi og formåede at tilpasse sig skiftende tiders krav og udfordringer. Denne udvikling har efterladt sig tydelige spor, der stadig kan ses og opleves

Følgende strukturer, elementer og deres indbyrdes sammenhænge er bærende for opfattelsen og formidlingen af kulturmiljøet som helhed, herunder Arsenaløen med Arsenallet og Christiansholm.

Landskabskarakterne med de lave og flade holme i farvandet mellem Sjælland og den nordlige spids af Amager har frem til 1993 dannet grundlag for flådens mange aktiviteter i København.

Vandet er på mange måder fortsat et fremtrædende landskabeligt element i kulturmiljøet, og det er også vandet, som via kanaler, vandgrave og havneløb, kæder delområderne med flådens mange bygninger og anlæg sammen med kerneområdet Holmen. Værdifuldt er også de mange udsigter og sigtelinjer over havnen til flådens karakteristiske bygninger og anlæg.

Holmen er karakteriseret af de mange alléer, der sammen med bygningskroppene skaber markante akser. Alleerne, veje, stier, pladser og de mange grønne anlæg med plæner og hække er sammen med kanaler og vandgrave med til at sammenkæde og understrege bebyggelsesstrukturen i det stramt opbyggede barokanlæg, der omfatter alle holmene. Kanalerne har desuden ofte funktion af sigtelinjer mellem Holmen og byen på den anden side af havnen.

Kendetegnende for Holmen er de mange bevaringsværdige arkitektoniske sammenhænge, som spænder vidt – fra pragtbyggeri til mere ydmyge værksteder.

Kulturmiljøet som helhed er sårbart i forhold til ændringer, der slører den lange historie, idet den ganske tydeligt lader sig aflæse i bybilledet i dag. F.eks. er bygningerne sårbare over for manglende eller forkert vedligeholdelse. Herudover er de karaktergivende og rumskabende elementer i form af træer, hække, plæner og haver følsomme over for indgreb eller manglende pleje, der kan opløse de værdifulde rumdannelse i kulturmiljøet som helhed.

De ikke-fredede bygninger eller bevaringsværdige bygninger i kulturmiljøet, som relaterer sig til kulturmiljøets bebyggelsesstruktur, er sårbare over for til- og ombygninger, der i stil og materialevalg ikke harmonerer med den oprindelige udformning samt over for nedrivning.

Holmen er sårbar over for byggeri og anlæg i selve havnen, f.eks. byudvikling, tårne og vindmøller m.v., som kan påvirke udsigten og oplevelsen af kulturmiljøets historie og funktion.

Friluftsliv og rekreative interesser

Lokalplanen muliggør et bedre samspil med land og vand ved at der etableres træbrygger, der giver en bedre mulighed for et samspil mellem livet på land og på vand.

8.2 Trafik

De planlagte arealanvendelser vil medføre en mere intensiveret biltrafik til og fra Christiansholm end dagens situation.

COWI har redegjort for denne stigning ad flere omgange – bl.a. i deres trafikanalyse fra juli 2013 ("Experimentarium – flytning til Christiansholms Ø – trafikanalyse"), hvoraf det fremgår, at der vil være en maksimal trafikbelastning på 420 bilture ÅDT i Prinsessegade og januar 2015 og i "Udvikling på Christiansholm – Trafikanalyse 2015 – Udkast" [?]. I sidstnævnte fremgår det, at en fremtidig byudvikling på Christiansholm (og eventuelt Kuglegården/Søarsenalkomplekset) vil medføre en fremtidig trafikbelastning fra Tranegravsvej på ca. 1.000 bilture ÅDT (lidt mindre såfremt en fremtidig byudvikling på Kuglegården kun fastlægges til boliger). Med et forventet antal p-pladser på 300 på Christiansholm vil det betyde lidt flere end 3 ture pr. p-plads i døgnet.

For at opretholde forudsætningerne fra de tidligere beregninger omkring trafikal fredeliggørelse af Prinsessegade flyttes Trangravsvejs tilslutning fra en placering syd for de fredede portnerboliger til en placering nord for. Dermed vurderer forvaltningen, at ca. halvdelen af de fremtidige bilture til og fra Christiansholm vil benytte sig af ruten via Holmen/Forlandet/Kløvermarksvej (der er muliggjort med åbningen af busslusen for almindelig biltrafik) og ca. halvdelen af de fremtidige bilture via Prinsessegade som den nuværende udnyttelse af Christiansholm forudsætter. Derfor er det en forudsætning:

- at busslusen på Danskiold-Samsøes Allé nedlægges permanent, så der sikres adgang til Christiansholm fra både Prinsessegade og Danneskiold-Samsøes Allé
- at Trangravsvejs nuværende tilkobling til Værftsbroen flyttes mod nord til en placering nord for de fredede portnerbygninger (ca. overfor Arsenalvej). Herunder at den primære cykeltrafik fortsat føres direkte på tværs af Værftsbroen til den grønne cykelrute i retning mod Christiania og Nordøstamager.
- at Trangravsvej indrettes til lav hastighed, så cykeltrafikken kan afvikles på kørebanearealet (evt. med indretning som cykelgade)
- at der etableres gode fodgængerforhold ('promenade') langs med Trangravsvej og fastholdes mulighed for etablering af Københavner-fortov langs med Kuglegården ved en fremtidig byudvikling hér
- at der på Christiansholm etableres p-kælder til de nødvendige antal parkeringspladser (ca. 300 i konkurrenceforslaget) samt til cykelparkering (ca. 1.700 i konkurrenceforslaget) således at trafikarealerne på overfladen på Christiansholm reserveres til afvikling af den nødvendige ærindetrafik
- at byherre forpligtiger sig til at foretage de nødvendige trafikale afværgeforanstaltninger i anlægsfasen samt udarbejder en samlet plan, der redegør for disse

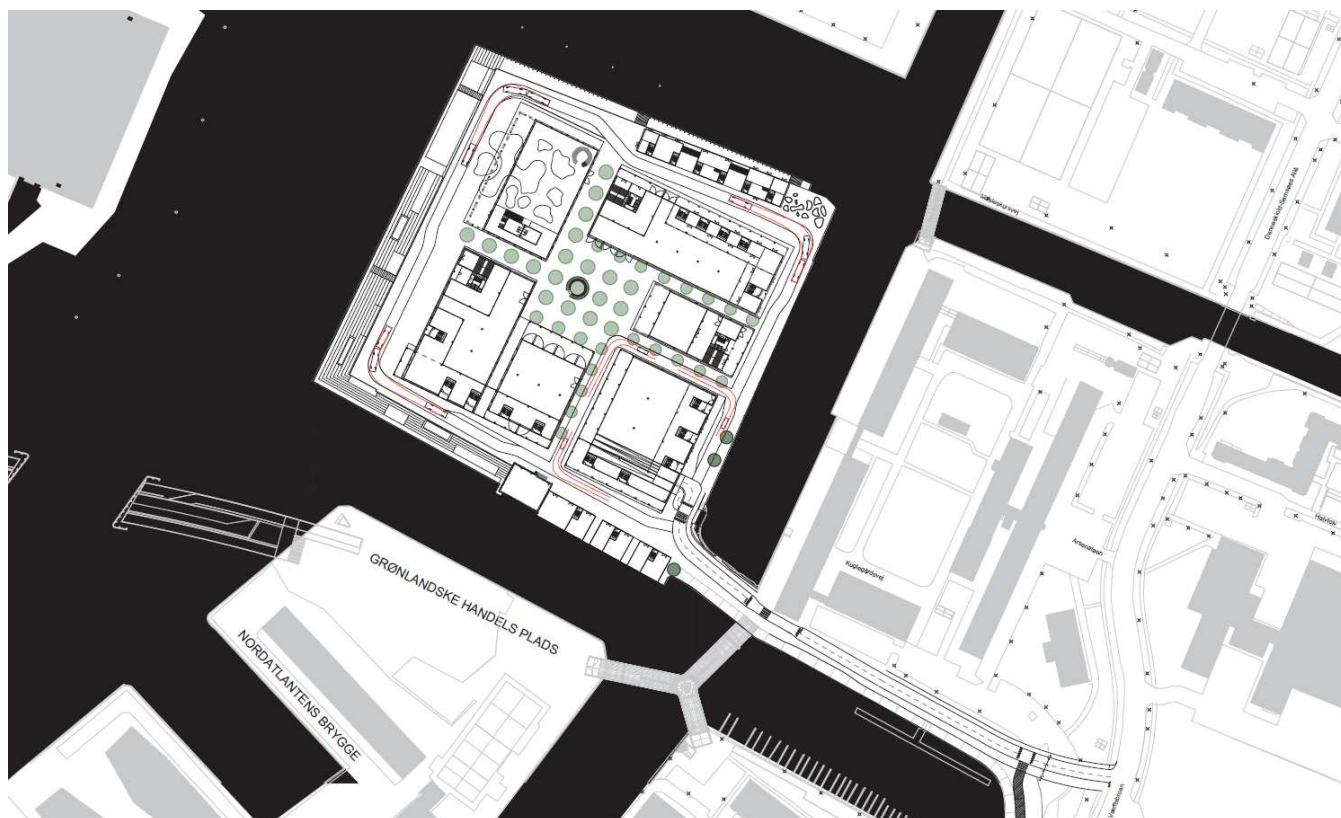
Med åbningen af Inderhavnsbroen forventes der en øget cykel- og gangtrafik – både til Christiansholm og Christianshavn/Amager generelt. Derfor foreslås der etableret en bred promenade langs Trangravsvej på vandsiden i min. 4 m bredde til fodgængere, samt københavnerfortov i ca. 2,5 m bredde ind mod Kuglegården, hvis/når denne i fremtiden byudvikles (inden da foreslås etableret et smalt fortov på ca. 1 m). Trangravsvej indrettes til lav hastighed, i ca. 5,5 m bredde, således at cykeltrafikken til og fra Christiansholm og Inderhavnsbroerne kan afvikles på kørebanen. Cykelruten foreslås adskilt på den sidste del af Trangravsvej, således at den grønne cykelrute afvikles i eget tracé langs den eksisterende Trangravsvej og biltrafikken i en ny vej, der munder ud i Danneskiold-Samsøes Allé nord for de fredede portnerboliger jf. nedenstående tegninger fra COBEs materiale:

Den fremtidige byudvikling på Christiansholm og nærheden til det overordnede cykelrutenet forventes at medføre en del cykeltrafik til øen i dagligdagen. Derfor foreslås det, at den primære cykelparkering etableres i p-kælderen sammen med bilparkeringen. Antalsmæssigt forventes ca. 1.700 cykel p-pladser etableret her. Det endelige antal afhænger dog af de endelige anvendelser på Christiansholm.

Ved større arrangementer som f.eks. idrætsbegivenheder og events mm. bør der arbejdes med muligheder for yderligere fleksibel cykelparkering på de kommende pladser og byrum.

Baggrundsmateriale:

- COWI – "Prinsessegade – projektforslag – trafikanalyse" – 10. maj 2012
- COWI – "Experimentarium – Flytning til Christiansholms Ø – Trafikanalyse", 11. juli 2013



- COWI – "Trangravsvej – idéskitse – marts 2015"
- COWI – "Udvikling på Christiansholm" – Trafikanalyse, januar 2015 – Udkast
- COBE – "Christiansholm – Trafikmøde – 2016.03.30"
- COBE – "Christiansholm – Trafik beslutningsdokument – 2016.04.27"

8.3 Forurening

Jord

Øen er jordforurennet, og denne håndteres ved at al jord bortgraves i en dybde på op til 5 m, og der vil blive etableret parkeringskælder mv. under hele øen.

8.4 Ressourceanvendelse og affald

Arealforbrug

Området udbygges som det fremgår af beskrivelsen ovenfor under pkt. 4.

Energi og vandforbrug

Bebyggelsen opføres efter Dbg certificering.

Produkter, materialer, råstoffer

Opførelse af byggeri vil medføre et øget forbrug af materialer og råstoffer.

Affald, genanvendelse

Gennemførelsen af planen vil medføre øgede affaldsmængder, men ikke et forbrug, der adskiller sig fra andre lignende områder eller vil få væsentlig indvirkning på det samlede område.

8.5 Befolkning og sikkerhed

Arbejds miljø

Arbejds miljøet påvirkes ikke, bortset fra det, der følger af opførelse af byggeri.

Svage grupper

Udbygningen af området skal ske med hensyntagen til bevægelseshæmmede. Derfor stilles krav om, at indretning af de ubyggede arealer skal ske, så bevægelseshæmmedes færden på arealerne tilgodeses.

9. Overvågning

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

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

MPP-scoping		Forslag til lokalplan "Christiansholm" med kommuneplantillæg			
Kort beskrivelse af hvad planen skal muliggøre		Lokalplanen skal muliggøre opførelsen af et byområde med boliger og publikumsorienteret serviceerhverv samt en markant offentlig funktion, herunder et svømmeanlæg. Etagearealet udgør 45.000 m ²			
Påvirker planen miljøet positivt eller negativt eller medfører den ændringer i miljøet, som er:	væsentlige	mindre betydende	ubetydelige	ikke relevant	Bemærkninger / Begrundelser
					Begrundelser for vurdering, henvisning til hvorledes vurdering allerede indgår, eksempelvis andre planer, lovgivning mv. og/eller uddybning af, hvad der bør undersøges nærmere.
Bymiljø & landskab					
<i>Byarkitektonisk værdi</i>	X				Lokalplanen muliggør en bebyggelse i 24 til 29 m's højde samt tre punkthuse i 40 m's højde, der omkredser et indre gårdrum. Stedet er meget centralt i havnen med en beliggenhed, der hvor havneløbet knækker. Projektet vil ændre væsentligt på den visuelle oplevelse af området.
<i>Bevaringsværdige bygninger</i>		X			Lokalplanen fastlægger Kedelhuset, som bevaringsværdigt. I Kommuneplan 2015 er bygningen angivet med højbevaringsværdig.
<i>Kulturhistoriske forhold</i>		X			I mere end 300 år var Danmark en betydelig europæisk sømagt, bl.a. med udgangspunkt i Holmen, der var hovedbasen for den danske orlogsflåde. Kulturmiljøet viser historien om flådens København fra kong Christian IV's tid frem til 1993. Funktionen er i det store og hele ophørt, men den væsentlige fortælling om København som kongelig residensby og dermed sæde for rigets flåde er bevaret. Sårbarhed Kulturmiljøet er i vid udstrækning sikret. Det er vigtigt at undgå ændringer, der slører områdets historie, der i dag tydeligt afspejles i bybilledet. Hertil hører mangelfuld vedligeholdelse og ombygninger, der ikke harmonerer med den oprindelige udformning. Det er endvidere vigtigt at undgå ændringer i den klare bebyggelsesstruktur, ændringer af holmenes udformning samt anlæg i selve havnen, som påvirker oplevelsen af kulturmiljøets historie og funktion væsentligt. Papirøen rummer et byudviklingspotentiale
<i>Grønne områder</i>			X		Der er ingen grønne områder i dag. Lokalplanen muliggør etablering af en indre grøn gård.
<i>Landskabelig værdi</i>			X		
<i>Friluftsliv/rekreative interesser</i>		X			Lokalplanen muliggør aktive kanter mod vandet og tilgodeser såvel både og gående.
<i>Dyre- og planteliv samt mangfoldighed</i>			X		Ingen bemærkninger
<i>Fredning og naturbeskyttelse</i>		x			Tranraven er fredet. Lokalplanen muliggør en træbrygge i Tranraven, der har til hensigt, at skabe gode forhold for de rekreative interesser.
<i>Vindforhold</i>			X		Ingen bemærkninger
<i>Skyggevirkninger</i>			X		Bebyggelsen skaber skygger, men ikke på naboerområder
Trafik					
<i>Sikkerhed/tryghed</i>		X			Ved indretning af Tranravsvej lægges der meget vægt på trafiksikkerhed, således flyttes krydset fra udmunding i Værftsbroen til en nordlige placering.
<i>Energiforbrug</i>			X		Ingen bemærkninger
<i>Trafikmønstre</i>	x				Udvikling af Christiansholm vil generere ca. 1.000 bilturer i døgnet. Evt noget om arbejdskørsel i forbindelse med byggeprojektet.

<i>Trafikstøj</i>			X		Der forventes ikke en øget trafikstøj. På øen vil kun varekørsel mm at benytte kørearealer på terræn. Parkering sker i kælder.
Forurening					
<i>Støj og vibrationer</i>			X		I forbindelse med byggeprojektet vil der forekomme støj og vibrationer. Forholdet behandles i forbindelse med byggesagsbehandlingen. Støj i forbindelse med arrangementer ol. Skal overholde de i lokalplanen fastsatte krav.
<i>Lys og/eller refleksioner</i>			X		Ingen bemærkninger
<i>Luft</i>			X		Ingen bemærkninger
<i>Jord</i>			X		Ingen bemærkninger
<i>Grundvand</i>			X		Ingen bemærkninger
<i>Overfladevand</i>			X		Ingen bemærkninger
<i>Udledning af spildevand</i>			X		Ingen bemærkninger
<i>Indvirkning på eksisterende forurening / miljøbelastning (fx jordforurening, støjbelastning)</i>				X	Eksisterende jord bortgraves og evt. forurening
Ressourceanvendelse					
<i>Arealforbrug</i>			X		Ingen bemærkninger
<i>Energiforbrug</i>			X		Ingen bemærkninger
<i>Vandforbrug</i>			X		Ingen bemærkninger
<i>Produkter, materialer, råstoffer</i>			X		Ingen bemærkninger
<i>Kemikalier, miljøfremmede stoffer</i>			X		Ingen bemærkninger
<i>Affald, genanvendelse</i>			X		Ingen bemærkninger
Befolkning og sikkerhed					
<i>Arbejds miljø</i>			X		Ingen bemærkninger
<i>Svage grupper (fx handicappede)</i>			X		Ingen bemærkninger
<i>Brand, eksplosion, giftpåvirkning</i>			X		Ingen bemærkninger