

COBE OG DSB

JERNBANEBYEN OG CISB

AFGRÆNSNINGSNOTAT FOR MILJØKONSEKVENSVURDERING
TIL KØBENHAVNS KOMMUNE OG TRAFIKSTYRELSEN

ADRESSE COWI A/S
Parallevej 2
2800 Kongens Lyngby

TLF +45 56 40 00 00

FAX +45 56 40 99 99

WWW cowi.dk

PROJEKTNR.

A238427

DOKUMENTNR.

A240152_007_01

VERSION

1.0

UDGIVELSESDATO

28.04.2026

BESKRIVELSE

Afgrænsningsnotat

UDARBEJDET

EMJT

KONTROLLERET

DIMI

GODKENDT

ANKF

INDHOLD

1	Indledning	2
2	Proces for miljøkonsekvensvurdering	3
3	Projektbeskrivelse	3
3.1	Jernbanebyen	4
3.2	Arbejdsbase (CISB)	5
4	Scenarier i miljøkonsekvensvurdering	6
4.1	Alternativer	6
4.2	Sandsynlig udvikling, hvis projektet ikke gennemføres	6
4.3	Referencescenarium	7
4.4	Kumulative forhold	7
5	Eksisterende forhold	7
6	Afgrænsning	8
6.1	Geografisk afgrænsning	8
6.2	Planforhold	9
6.3	Miljømæssig afgrænsning	9
6.4	Oversigt over miljøpåvirkninger	24
7	Overordnet miljøvurderingsmetode	35
8	Miljøkonsekvensrapportens opbygning	36

1 Indledning

Over de kommende år ønsker de to grundejere, DSB Ejendomsudvikling A/S og Freja Ejendomme A/S at byudvikle det ca. 550.000 m² store udviklingsområde Godsbaneterrænet mellem Ingerslevgade/baneterrænet, Enghavevej og Vasbygade til en ny, moderne bydel der af grundejerne kaldes Jernbanebyen. For at kunne realisere Jernbanebyen er det samtidig nødvendigt at samle Banedanmarks arbejdsbase for fornyelses- og vedligeholdelsesarbejder.

Bygherrerne ønsker at gennemføre en frivillig miljøkonsekvensvurdering af projekterne, jf. miljøvurderingslovens¹ § 19, stk. 4 og jernbanelovens § 38 b, stk. 3. Forud for udarbejdelse af miljøkonsekvensrapporten afgiver Københavns Kommune en udtalelse om afgrænsning af miljøkonsekvensrapportens indhold og omfang.

Der er tidligere udarbejdet en miljøkonsekvensvurdering af udvikling af Jernbanebyen samt miljøvurdering af forslag til kommuneplantillæg og lokalplan.

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

Begge dele var i høring i efteråret 2024. Efterfølgende er Jernbanebyens projekt tilpasset og der er tilføjet projekt fra Banedanmark (CISB).

Derfor opdateres miljøkonsekvensvurderingen med henblik på at opnå tilladelse til det samlede projekt fra Københavns Kommune og Trafikstyrelsen.

Dette afgrænsningsnotat er udarbejdet på vegne af den samlede bygherre-gruppe til brug for Københavns Kommunes afgrænsningsudtalelse. Derudover beskrives forventede metoder til at undersøge og vurdere projektets miljømæssige konsekvenser.

2 Proces for miljøkonsekvensvurdering

Der gennemføres en miljøkonsekvensvurdering af byudviklingsprojektet på Godsbaneterrænet efter § 15, stk. 1, nr. 3 i miljøvurderingsloven samt en miljøkonsekvensvurdering af Banedanmarks arbejdsbase efter jernbanelovens § 38 a.

Bygherrerne udarbejder miljøkonsekvensrapporten. Den efterfølgende tilladelse iht. miljøvurderingslovens § 25 og jernbanelovens § 38 j udarbejdes af henholdsvis Københavns Kommune og Trafikstyrelsen.

Forud for udarbejdelse af miljøkonsekvensrapporten afgiver Københavns Kommune en udtalelse om afgrænsning af miljøkonsekvensrapportens indhold og omfang. Derudover beskrives forventede metoder til at undersøge og vurdere projektets miljømæssige konsekvenser.

En afgrænsning er en tidlig fastlæggelse af, hvad miljøkonsekvensvurderingen forventes at indeholde, og hvilket fokus den skal have. Afgrænsningen er derfor en vigtig forudsætning for at kunne igangsætte en god miljøvurderingsproces.

Det er hensigten med afgrænsningsnotatet, at det på forhånd vurderes, hvorvidt projektet formodes at medføre påvirkninger på en eller flere miljøfaktorer, for at kunne fokusere miljøkonsekvensrapporten på disse miljøfaktorer.

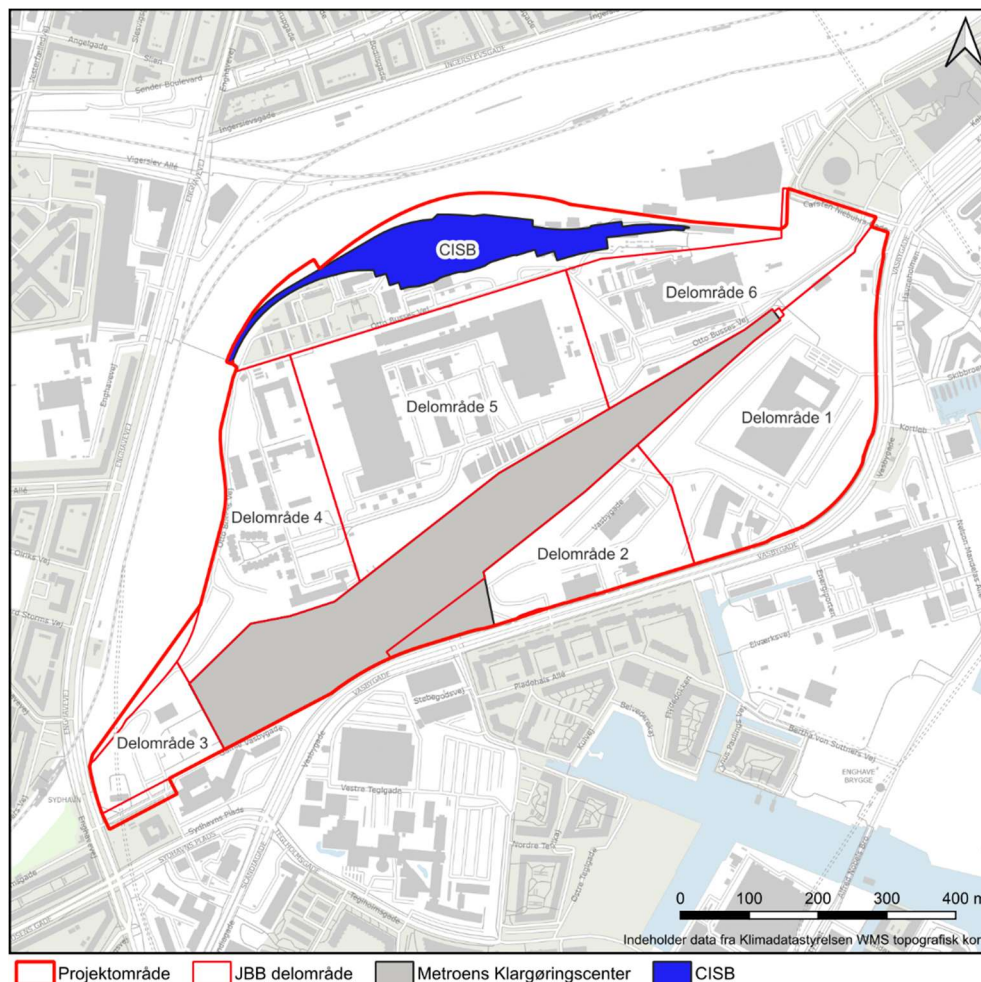
3 Projektbeskrivelse

I projektet indgår bl.a.:

- > Jernbanebyen (JBB)
 - > Omdannelse af et eksisterende jernbaneværksted- og erhvervsområde til bymæssig anvendelse
 - > Etablering af ny bebyggelse, herunder boliger, serviceerhverv og offentlige funktioner
 - > Etablering og ændring af interne veje, stier og øvrig infrastruktur
 - > Etablering af grønne og rekreative områder
- > Central InfraStruktur Base (CISB)

- Sammenlægning af arbejdsbase for fornyelsesarbejder (Kulgården) og arbejdsbase for vedligeholdelsesarbejder fra DSB værkstedsareal

Projektområdet er vist på Figur 3-1.



Figur 3-1 Projektområdet er afgrænset med rød streg. Byudviklingsområdet er opdelt i 6 delområder, mens CISB er vist med blå signatur.

3.1 Jernbanebyen

Byudviklingsområdet på ca. 55 ha mellem Ingerslevsgade/baneterrænet, Enghavevej og Vasbygade blev med Kommuneplan 2024 udlagt til byomdannelsesområde for Jernbanebyen. Området er opdelt i 6 delområder. Metroselskabets CMC-område (kontrol- og klargøringscenter) ligger midt i projektområdet og skal blive liggende.

Området ønskes udviklet til et blandet byområde med boliger og serviceerhverv, herunder en række kommunale funktioner som skole, plejehjem mv. De nye bygningernes generelle højde forventes maksimalt at blive 4-7 etager op til 25 meter i det nordlige område og op til 28 meter i det sydlige område, og en række bygninger ønskes op til 40 meter. Nord for Metroselskabets CMC-område bevares en række af de eksisterende bygninger svarende til ca. 40-50.000 m², mens der syd for Metroselskabets CMC-område bevares op til ca. 4.000 m². I

den nye bydel etableres ligeledes en række parker og grønne strukturer samt fodboldbaner af kunstgræs. De rekreative arealer vil blive anlagt løbende i takt med opførelsen af bebyggelse i området. På Metroselskabets CMC-området vil der muligvis blive etableret støjdæmpende foranstaltninger.

Området er i dag trafikalt set dårligt forbundet med den omgivende by og de nærliggende stationer. Med byudviklingsprojektet vil der ske en forbedring af forbindelserne i og til området. Der vil ske en udvidelse af stitunnel til Enghavevej, og eksisterende adgange til Vasbygade, Carsten Niebuhrs Gade og Enghavevej forbedres. Der etableres en stibro over Metroselskabets CMC-område, så den nordlige og sydlige del af Godsbaneterrænet forbindes. Herudover etableres en ny vejadgang til Metroselskabets CMC-området fra Vasbygade. Københavns Kommune har i lokalplanen reserveret et areal til at etablere en stibro over baneterrænet til Ingerslevgade. Et koncept for denne stiforbindelse vil ligeledes indgå i miljøkonsekvensvurderingen.

Primært af hensyn til støj i omgivelserne etableres som en del af Jernbanebyen en op til 25 meter høj randbebyggelse mellem arbejdsbasen og Jernbanebyen.

Anlæg af byområdet forventes at starte op medio 2027, det er endnu uvist hvor lang tid der går før hele byområdet er anlagt. I anlægsfasen vil der ske anlægsaktiviteter som nedrivning af eksisterende bygninger, fældning af træer, opbygning af belægninger, omlægning og etablering af ledninger, ramning af spuns og pæle, brug af tårnkran, generelle anlægsarbejder, bortkørsel af nedbrudt materiale og tilkørsel af byggematerialer. Byområdet vil blive udbygget løbende således at der vil pågå anlægsarbejder efter de første beboere er flyttet ind.

Anlægsaktiviteterne vil blive uddybet i miljøkonsekvensrapporten.

3.2 Arbejdsbase (CISB)

I den nordlige af del projektområdet, i områderne kaldet Kulgården og Askegården, etableres en arbejdsbase for Banedanmarks infrastrukturarbejder. På Kulgården er der allerede i dag en base for vedligeholdelsesarbejder. Den vil blive sammenlagt med en base for fornyelsesarbejder, som tidligere har ligget på det areal hvor DSBs nye værksted er beliggende. Der etableres herved en Central InfraStruktur Base (CISB), som både skal bruges til vedligehold og fornyelse af jernbanen.

På basen etableres spor, og der afsættes arealer til lager for jernbanemateriel som skinner, sveller, skærver, grus, bagharp mv. Endvidere afsættes arealer til etablering af skurby i forbindelse med fornyelsesprojekter og der kan blive etableret bygning til varmt lager, kontor og personalefaciliteter i forbindelse med vedligeholdelsesarbejder.

Aktiviteterne vil i driftsfasen omfatte læsning og losning af jernbanematerialer, rangering, lastbiltransport af materialer til og fra pladsen, skæring af skinner mm. Aktiviteterne vil foregå døgnet rundt, og da mange af arbejderne af hensyn til jernbanedriften skal foregå om natten kan der være særligt stor aktivitet i aften-, natte- og morgentimerne.

Området anvendes i dag til jernbaneformål, og projektet udgør en fortsættelse heraf. Der påregnes derfor ikke større jordarbejder eller grundvandssænkninger under byggefasen eller permanent. Der er konstateret jordforureninger i området, og afværgeforanstaltninger kan komme på tale. Det er muligt, at der vil skulle gennemføres enkelte spunsninger op mod arealet hvor DSBs værksted ligger.

Trafikken ind og ud af området vil under anlægsarbejdet formentlig ske på midlertidige veje, idet det vil foregå inden Jernbanebyen er etableret. I den permanente situation vil såvel personbils- som lastbilstrafik ske via den nye Otto Busses Vej.

4 Scenarier i miljøkonsekvensvurdering

4.1 Alternativer

Der har været flere forslag i den indledende arkitektkonkurrence (paralleløpdrag) til forskellige udtryk og udformninger af den nye bydel, som er blevet fravalgt til fordel for nærværende projekt. I den videre proces med nærværende projekt, har det blandt andet været drøftet at etablere bygninger højere end 40 meter, dette er dog blevet fravalgt af bygherre blandt andet af visuelle årsager. Fravalgte alternativer vil blive beskrevet i miljøkonsekvensrapporten.

Det endelige projekt videreudvikles og detaljeres sideløbende med miljøvurderingsprocessen. Der forventes ikke at blive miljøvurderet alternativer til projektet.

4.2 Sandsynlig udvikling, hvis projektet ikke gennemføres

Miljøvurderingsloven foreskriver at den sandsynlige udvikling, hvis projektet ikke gennemføres beskrives. Størstedelen af området er i Københavns Kommuneplan 2024 udlagt til blandet bolig og erhverv, hvor kun området nord for Otto Busses Vej, øst for Den Gule By, er udlagt til tekniske anlæg. Der er for hele området vedtaget en lokalplan² der ved etablering af Metroselskabets CMC-område tager højde for en fremtidig byudvikling af området, men ellers fastholder arealanvendelsen til tekniske anlæg af offentlig/almen karakter, såsom kollektive trafik anlæg, herunder sporanlæg, tog og busstationer, godsterminaler, værksteds- og klargøringsanlæg med dertil hørende administration og lignende samt til oplagspladser.

Den sandsynlige udvikling for området, hvis ikke projektet gennemføres, er at området forventeligt fortsat vil blive benyttet til tekniske anlæg af offentlig/almen karakter samt erhverv, eller et andet projekt, som vil kræve udarbejdelse af nye planlægningsmæssige rammer.

² Lokalplan nr. 433 med tillæg nr. 1 "Otto Busses Vej". Københavns Kommune, 2012

4.3 Referencescenarium

Referencescenariet benyttes som sammenligningsgrundlag i miljøkonsekvensrapporten, for at vurdere, hvilke påvirkninger projektet medfører.

Da der bliver udarbejdet et forslag til ny lokalplanplan og kommuneplantillæg for Godsbaneterrænet, muliggøres en anden brug af området end de gældende planer kan rumme. De miljøpåvirkninger, som projektet medfører, indtræffer i forhold til de eksisterende forhold. Derfor vil der i miljøkonsekvensvurderingen blive taget udgangspunkt i den aktuelle miljøstatus for projektområdet

For de miljøemner, hvor det er relevant, vil den aktuelle miljøstatus blive fremskrevet i forhold til naturlige ændringer, klimaforandringer, forventet trafik- og befolkningsudvikling samt en realisering af øvrige planer og projekter i nærheden. Fremskrivningen sker til ca. 2035, hvor byomdannelsen af området forventes at være langt eller fuldendt.

4.4 Kumulative forhold

Hvis flere projekter foregår i samme område på samme tid, vurderes deres samlede effekt på miljøet som den kumulative effekt. Den samlede effekt af flere projekters påvirkninger kan være væsentlig, selvom påvirkningen fra det enkelte projekt isoleret set ikke er det.

Der er identificeret følgende konkrete planer eller projekter inden for eller i nærheden af projektområdet, som kan vise sig at have en kumulativ effekt sammen med projektet, primært som følge af trafik og støj i anlægs- og eller driftsfase.

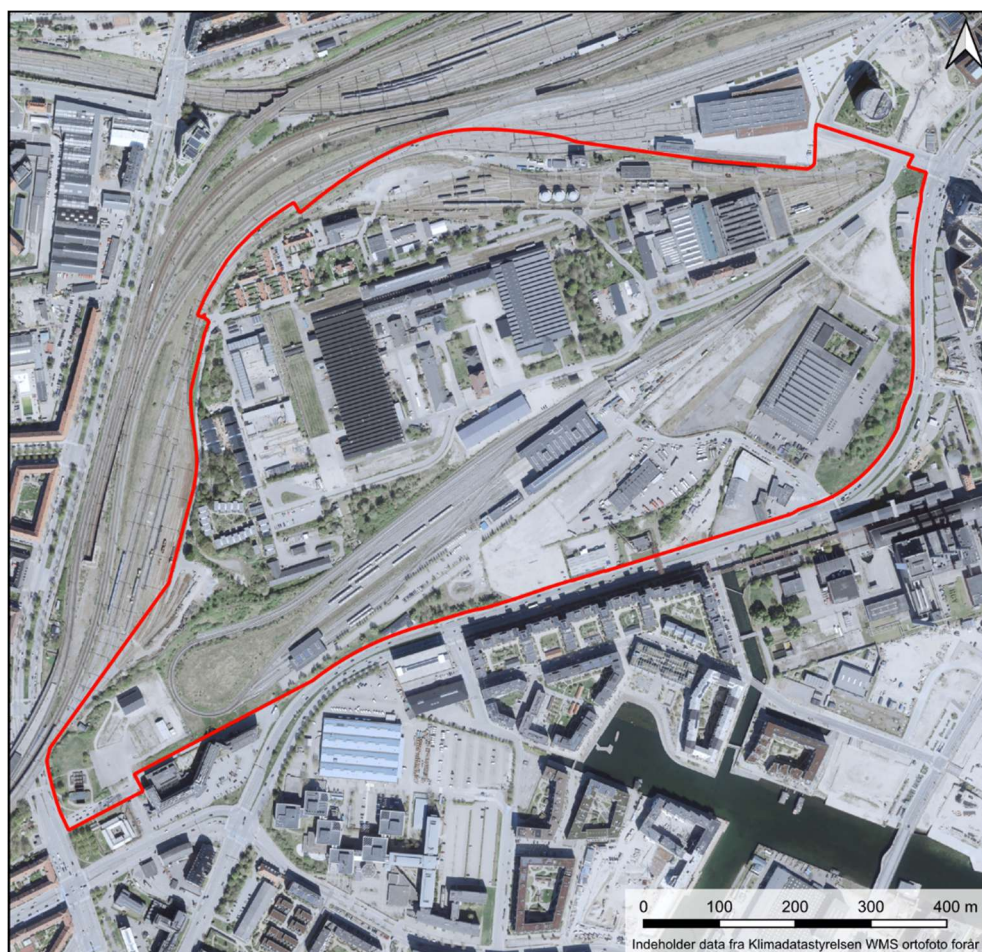
- > DSBs nye værksteder (er i drift)
- > IKEA (er i drift)
- > Fjernbusterminalen (er i drift)
- > Udvidelse af Fisketorvet
- > Etablering af metrostation, Havneholmen, ved Fisketorvet (er i drift)
- > Øget kapacitet på CMC
- > Etablering af udløbsbygværk ved Tømmergraven

I forbindelse med miljøkonsekvensvurderingen, vil det blive afklaret om der kan være kumulative forhold med ovenstående projekter og eventuelt andre lignende projekter.

5 Eksisterende forhold

Projektområdet ligger som et næsten isoleret område mellem Vesterbro og havnen. Området afgrænses af baneterrænet mod nord og Vasbygade mod syd. Internt i projektområdet opdeler Metroselskabets kontrol- og klargøringscenters arealer (CMC) området som skal byudvikles (se Figur 5-1). Projektområdet er på ca. 55 ha. Området består af nuværende og nedlagte sporarealer med skærver, skinner og sveller, eksisterende bygninger hvoraf nogle er bevaringsværdige og veje samt træer, ruderater (områder, som er præget af tidligere intensiv menneskelig anvendelse, hvor naturen siden har fået mulighed for at indvandre) og

mindre græs/parkområder. De eksisterende forhold for de enkelte miljøemner er kort beskrevet under den miljømæssige afgrænsning i afsnit 6.3.



Figur 5-1 Eksisterende forhold inden for projektområdet.

6 Afgrænsning

I afgrænsningen fastlægges, hvilke undersøgelser og vurderinger der skal gennemføres for samlet at kunne vurdere projektets miljømæssige konsekvenser, samt hvilke metoder der anvendes til undersøgelserne og vurderingerne. Desuden beskrives videns- og datagrundlaget, som forventes anvendt i miljøkonsekvensvurderingen. Endelig vurderes det indledningsvist, hvilket geografisk område undersøgelserne og vurderingerne skal dække.

6.1 Geografisk afgrænsning

Den geografiske afgrænsning er som udgangspunkt begrænset til projektområdet. Herudover vil området omkring stierne ind/ud af området indgå i miljøkonsekvensvurderingen, disse er ikke endeligt fastlagt. Det kan for visse af miljøemnerne være nødvendigt at se på miljøpåvirkninger længere væk end projektområdet. Dette gælder blandt andet for trafik, støj og visuelle forhold.

6.2 Planforhold

Størstedelen af området er i Københavns Kommuneplan 2024 udlagt til blandet bolig og erhverv, hvor kun området nord for Otto Busses Vej, øst for Den Gule By samt Metroselskabets CMC-område er udlagt til tekniske anlæg. Der er en eksisterende lokalplan for området fra 2012 samt et tidligere udarbejdet forslag til lokalplan og kommuneplantillæg fra 2024.

I miljøkonsekvensvurderingen vil gældende kommuneplanrammer og lokalplaner inden for projektområdet og tilhørende arbejdsarealer blive gennemgået med henblik på at undersøge, om planerne udlægger arealerne til en anvendelse, som er i konflikt med projektet.

Desuden vil øvrige relevante regionale og nationale planforhold blive inddraget i nødvendigt omfang

I dette kapitel vil også området eksisterende anvendelse beskrives. Øvrig anvendelse beskrives i de enkelte fagkapitler eksempelvis under rekreative forhold.

Der udarbejdes parallelt med miljøkonsekvensvurderingen et forslag til ny lokalplan og nyt kommuneplantillæg for området med tilhørende miljøvurdering af planerne i henhold til miljøvurderingsloven.

6.3 Miljømæssig afgrænsning

Herunder gennemgås de enkelte miljøemner og deres forventede påvirkning i både anlægs- og driftsfasen, og det vurderes, om det er relevant at medtage dem i miljøkonsekvensvurderingen. I Tabel 1 under gennemgangen af miljøemnerne er afgrænsningen opsummeret.

Der kan være projektelementer, som vil påvirke flere miljøemner.

6.3.1 Rekreative forhold

Projektområdet er præget af fortsat jernbaneaktivitet og anden erhvervsaktivitet dog er der i dag lokaler til større events og koncerter. Området er ikke udlagt til rekreative formål, men kan til dels anvendes rekreativt.

Anlægsfase

Eksisterende rekreative interesser kan blive påvirket af støv, støj og lyspåvirkning som følge af anlægsaktiviteterne eller nedlagt som følge af byomdannelsen, ligeledes kan adgang til grønne arealer og mulighed for friluftsliv blive påvirket.

Der foretages en vurdering af påvirkningen på rekreative forhold og adgang til disse i anlægsfasen baseret på en kortlægning af eksisterende rekreative interesser samt arealbehov og anlægsmetoder.

Driftsfase

Når området er omdannet til byområde, kan der være eksisterende rekreative forhold der ikke opretholdes fordi adgangen forhindres eller reduceres eller fordi arealer bebygges mens andre arealer udlægges til nye rekreative områder. Der

vil ligeledes være etableret parkarealer, fodboldbaner og andre rekreative interesser samt nye stiforbindelser til de omkringliggende byområder.

Der foretages en vurdering af påvirkningen i driftsfasen baseret på arealbehov, adgangsforhold og kommende muligheder for rekreativ anvendelse af området.

Konklusion

Påvirkning af rekreative interesser beskrives og vurderes for både anlægs- og driftsfasen.

6.3.2 Trafik

Der er i dag trafik i mindre omfang til og fra området. Trafikken er til og fra boligområdet Den Gule By, Banegaarden, de midlertidige skoler, et kollegie og til midlertidige beboelse for håndværkere. Herudover er der trafik til og fra værksteder og øvrige erhverv i området samt i forbindelse med større events og koncerter.

Anlægsfase

I anlægsfasen vil der være tung trafik til og fra projektområdet, primært via Vasbygade. Der skal transporteres nedrivningsaffald, jord, sveller, skinner, skærver og lignende ud fra området mens der skal tilkøres grus, asfalt, beton, mursten, bygningselementer og meget andet i forbindelse med byomdannelsen og etablering af CISB.

Der foretages en vurdering af påvirkningen i anlægsfasen på konsekvenserne på trafiksikkerhed og trafikafviklingen ved ind- og udkørsel til projektområdet og tilstødende adgangsveje baseret på forventningen til omfang af anlægstrafik og anlægsperiode.

Driftsfasen

I driftsfasen vil det nye byområde med blandet bolig og erhverv samt CISB generere trafik til og fra området.

Der foretages en vurdering af påvirkningen i driftsfasen på konsekvenserne for trafikafvikling ved ind- og udkørsel til projektområdet og tilstødende adgangsveje baseret på fremskrivning af trafikken.

Konklusion

Påvirkning af trafik beskrives og vurderes for både anlægs- og driftsfasen.

6.3.3 Støj

Projektområdet er i dag præget af støj fra de omkringliggende veje, jernbaner samt virksomheder – herunder H.C. Ørstedsværket. Inden for projektområdet foregår der støjende aktiviteter på Banedanmarks aktiviteter på Kulgården, Askegården og på Metroselskabets centralt liggende CMC-område samt fra DSBs værksted nord for projektområdet. Derudover foregår der ikke særligt støjende aktiviteter.

Anlægsfasen

I anlægsfasen vil der forekomme støj fra trafik, maskiner, generelt anlægsarbejde herunder spunsning og ramning, som kan påvirke naboer til projektområdet samt erhverv og beboelser inden for projektområdet.

Støj i anlægsfasen fra støjende aktiviteter og anlægstrafik på tilstødende gader vil blive beskrevet. Støj fra byggepladser vil blive holdt op imod grænseværdierne i Københavns Kommunes forskrift for bygge- og anlægsarbejder. Støjpåvirkning fra særligt støjende anlægsarbejder som ramning af spuns eller pæle beskrives ud fra støjberegninger.

Driftsfasen

I driftsfasen vil byomdannelsen medføre øget trafik til området som kan medføre en øget trafikstøj for naboer til adgangsveje. Herudover kan trafikstøjen medføre støj for nye beboere inden i byområdet. De nye beboere vil ligeledes opleve støj fra de omkringliggende veje og jernbaner samt Metroselskabets centralt beliggende CMC-område og Banedanmarks aktiviteter på de omkringliggende områder.

Der foretages i forbindelse med miljøkonsekvensvurderingen støjberegninger som beskriver den forventede støjpåvirkning på naboer som følge af øget trafik til og fra området samt fra aktiviteter på Banedanmarks arbejdsbase. Det vurderes ligeledes, om støj fra projektområdet påvirker eksisterende boligområder ved Ingerslevgade, Enghavevej og Den Gule By.

Der foretages i forbindelse med lokalplanarbejdet støjberegninger, der beskriver den forventede støj på det kommende byområde som følge af de omkringliggende veje, jernbaner og støjende virksomhedsaktiviteter. Støj på det kommende boligområde behandles ikke yderligere i miljøkonsekvensrapporten.

Konklusion

Påvirkning fra støj beskrives og vurderes for både anlægs- og driftsfasen.

6.3.4 Vibrationer

Der er i dag kun i begrænset omfang vibrationsgivende aktiviteter fra jernbanedriften og fra CMC.

Anlægsfasen

I anlægsfasen vil der ske ramning af spuns og pæle som genererer vibrationer som kan medføre bygningsskader på eksisterende bygninger som bevares, eller på nyopførte bygninger inden for projektområdet.

Der foretages beregning ved hjælp af en vibrationsmodel for anlægsarbejder udviklet af COWI for fastlæggelse af respektafstande for bygningsskadelige vibrationsgivende arbejder og eventuel påvirkning på eksisterende bebyggelser som bevares, særligt med fokus på bevaringsværdige bygninger.

Driftsfasen

Når byomdannelsen er færdig, vil der ikke være vibrationsgivende aktiviteter på projektområdet, men der vil fortsat være vibrationer fra jernbanedriften og CMC.

Der foretages i forbindelse med lokalplansarbejdet en vurdering af den forventede vibration på det kommende byområde som følge af de omkringliggende jernbaner og CMC-område. Vibrationer på det kommende boligområde behandles ikke yderligere i miljøkonsekvensrapporten

Konklusion

Påvirkning fra vibrationer beskrives og vurderes for anlægsfasen.

6.3.5 Andre gener: Indblik, Støv, lys, skygge, vind og varme

Projektområdet henligger i dag uden særlige støvende aktiviteter, der er ingen høje bygninger, der kan skabe væsentlig skygge og området er delvist oplyst.

Anlægsfasen

I anlægsfasen kan anlægsaktiviteter i form af gravearbejder, jordkørsel og lignende medføre støv, som kan påvirke både naboer til projektområdet, men også brugere og beboere inden for projektområdet.

Baseret på oplysninger om anlægstrafik og metoder samt anlægstakt foretages en vurdering, der beskriver de forventede og mulige støv- og lyspåvirkninger som følge af anlægsarbejdet.

Driftsfasen

Der er i driftsfasen ingen støvgivende aktiviteter fra Jernbanebyen. Der vil være støvgivende aktiviteter på CISB i forbindelse med håndtering af skærver, bagharp og grus. Støvet skal begrænses ved vanding og reduceres i øvrigt i omgivelserne på grund af randbebyggelsen. Vurdering af støvgener i driftsfasen vil dermed ikke indgå i miljøkonsekvensvurderingen.

Intensivering af den bymæssige anvendelse af arealet vil medføre et ændret lysbillede med blandt andet mere gadebelysning og lys fra boliger og trafik samt belysning fra boldbaner.

I driftsfasen kan det ikke udelukkes, at der kan være indbliksgener til eksisterende omkringliggende haver og boliger fra de nye ejendomme. De nye bebyggelser kan også medføre skyggegener for eksisterende øvrig bebyggelse og kommende bebyggelse inden for projektområdet, ligeledes kan den nye høje bebyggelse medføre en vindpåvirkning på veje og pladser nær bygningerne. Herudover er det uvist, om bebyggelsen af det store ubebyggede område op ad det tæt bebyggede Vesterbro vil medføre en øget "varme-ø-effekt" på Vesterbro.

Der foretages en kvalitativ vurdering af indbliksgener samt en vurdering af skyggegener ud fra skyggediagrammer og der foretages en vurdering af vindgener ud fra vindsimuleringer. For vurdering af "varme-ø-effekt" ses på det nye

byområdes overflader og materialer, vindforhold omkring Vesterbro og eventuel påvirkning af denne fra et udbygget projektområde.

Konklusion

Påvirkning fra støv beskrives og vurderes for anlægsfasen. Indbliksgener og påvirkninger fra lys, skygge og vind samt "varme-ø-effekt" beskrives og vurderes for driftsfasen.

6.3.6 Natur og biodiversitet

Projektområdet er domineret af eksisterende bygninger, baneterræn, vej og parkeringspladser, ruderater, græsområder, enkeltstående træer og træsamlinger. Der findes ingen § 3-beskyttet natur indenfor projektområdet, dog er en lille del af arealet er omfattet af skovbyggelinje. Der findes desuden områder der er særligt gunstige for insekter samt træer og buske mv. som benyttes af fugle.

Anlægsfasen

I anlægsfasen vil der ske nedrivning af nogle af de eksisterende bygninger, fældning af træer samt bebyggelse af ruderater og græsområder. Disse aktiviteter kan påvirke biodiversiteten og naturværdien generelt.

Der foretages en vurdering af påvirkningen i anlægsfasen baseret på en kortlægning af naturværdier inden for projektområdet, arealbehov og anlægsaktiviteter.

Driftsfasen

I driftsfasen kan eksisterende naturområder og biodiversitet generelt - herunder fugle - blive påvirket af den fremtidige brug af området, ligesom tiltag som indarbejdes i projektet, kan være fremmede for områdets samlede naturværdi og biodiversitet.

Der foretages en vurdering af påvirkningen i driftsfasen baseret på en kortlægning af naturværdier inden for projektområdet, fremtidig brug af området og eventuelle naturfremmende tiltag.

Konklusion

Påvirkning på natur og biodiversitet beskrives og vurderes for anlægs- og driftsfasen.

6.3.7 Bilag IV-arter

Der findes inden for projektområdet gamle træer og bygninger, som er potentielt egnede for flagermus som yngle- eller rastested. Der er ligeledes kendskab til, at flagermus findes inden for projektområdet. Indenfor projektområdet, findes flere egnede levesteder for markfirben, dog har arten ingen kendt udbredelse i hovedstadsområdet jf. NOVANA og Arter.dk. Der er ikke viden om tilstedeværelsen af andre bilag IV-arter inden for projektområdet.

Anlægsfasen

I anlægsfasen fældes træer og der nedrives bygninger, som kan udgøre potentielle yngle- eller rastesteder for flagermus. Der etableres ligeledes nye træer og grønne områder. Arealerne som i dag er egnet for markfirben bebygges.

Der foretages en vurdering af projektets påvirkning i anlægsfasen, herunder påvirkning fra lys, støj og forstyrrelser samt direkte påvirkning på yngle- og rastesteder og dermed områdets økologiske funktionalitet for flagermus. Vurderingen foretages på baggrund af kortlægning af flagermusegnede træer og bygninger samt konkrete yngle- og rastesteder. Der foretages lytninger i området til brug for kortlægning af yngle- og rastetræer og bygninger. Lytningerne er i 2022 udført jf. de gældende retningslinjer forvaltningsplanen for flagermus.

Der foretages en vurdering af påvirkningen i anlægsfasen på markfirben på baggrund af en levestedsvurdering. Markfirben blev eftersøgt inden for de egnede områder.

Driftsfasen

Det byudviklede område kan ændre på områdets ledelinjer og fourageringsområder for flagermus. Ligeledes vil der ske en ændring i lyspåvirkningen inden for projektområdet, herunder belysning af en ny boldbane, der kan påvirke insektmangfoldighed som udgør en del af fødegrundlaget for flagermus.

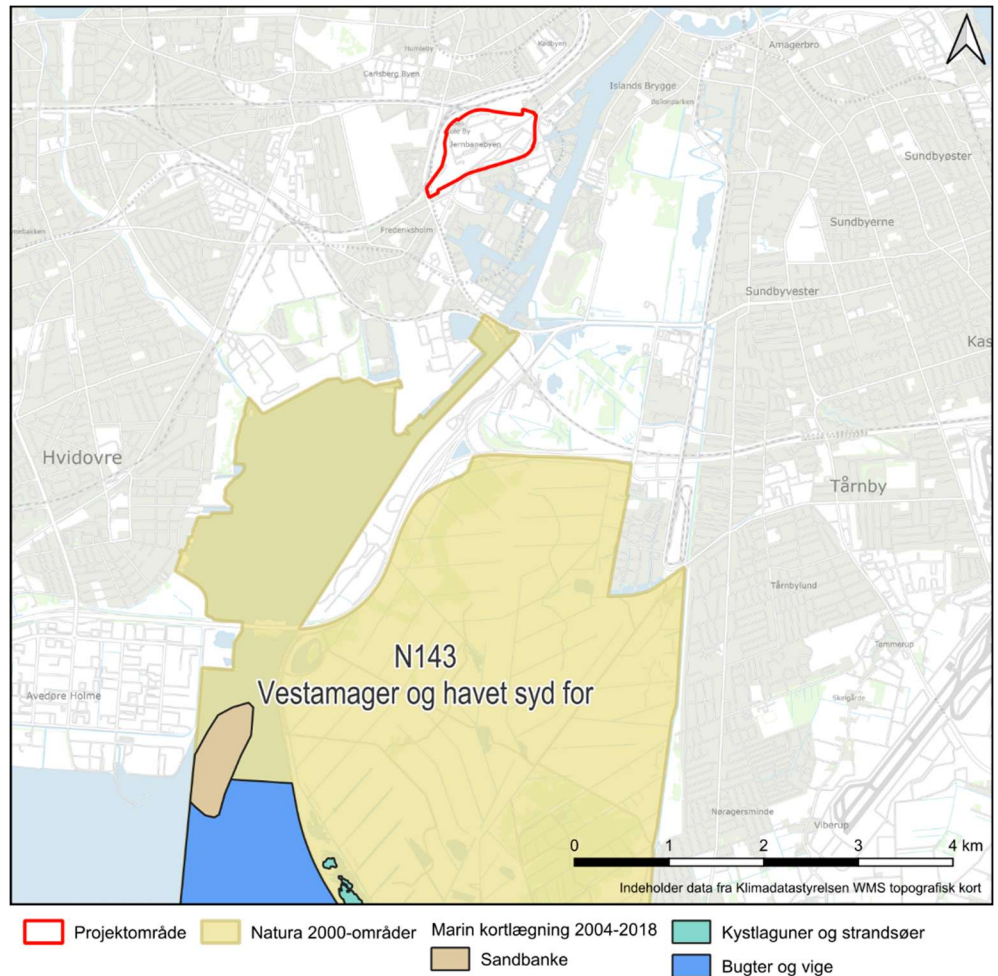
Der foretages en vurdering af påvirkningen i driftsfasen på flagermus som følge af ændrede ledelinjer, fourageringområder og fødegrundlag. Vurderingen foretages på baggrund af kortlægning af de eksisterende forhold og ændringer af disse som følge af projektets realisering.

Konklusion

Påvirkning af bilag IV-arter (flagermus og markfirben) beskrives og vurderes for anlægs- og driftsfasen.

6.3.8 Natura 2000-områder

Nærmeste Natura 2000-område er N143 "*Vestamager og havet syd for*" (Figur 6-1). Området ligger i forbindelse med Københavns Havn, hvortil der vil ske udløb af overfladevand og muligt oppumpet grundvand fra projektområdet i projektets anlægs- og driftsfase.



Figur 6-1 Natura 2000-område N143 "Vestamager og havet syd for" ses med kortlagte habitatnaturtyper sammen med projektområdet.

Anlægsfasen

Der foretages en væsentlighedsvurdering af projektets potentielle påvirkning af N143 i anlægsfasen, da grundvand fra projektområdet vil blive udledt til Københavns Havn. Grundvandet vil kun blive udledt, hvis det overholder de fastsatte grænseværdier for udledning til recipient, og dermed ikke indeholder miljøfremmede stoffer fra de forureninger, der er kortlagt inden for projektområdet, som potentielt vil kunne påvirke habitatarter- og naturtyper på udpegningsgrundlaget for H127 eller fuglearter på udpegningsgrundlaget for F111. Såfremt grundvandet indeholder forureninger, vil det blive håndteret på anden vis med eksempelvis reinfiltration, bortledning til kloak eller opsamling og bortkørsel.

Driftsfasen

Der foretages en væsentlighedsvurdering af projektets potentielle påvirkning af N143 i driftsfasen, da overfladevand vil blive afledt fra projektområdet. Overfladevandet vil forud for udledning blive rensat i LAR-løsninger, som eksempelvis regnvandsbassiner, der tilbageholder sediment og miljøfremmede stoffer. Rensningen af overfladevand vil ske iht. gældende retningslinjer og kendte BAT-løsninger. Udledningen vil ske jf. den udledningstilladelse, som bliver udstedt af Københavns Kommune.

Konklusion

Påvirkning af Natura 2000-område N143 og dets habitatarter- og naturtyer beskrives og vurderes for anlægs- og driftsfasen i en væsentlighedsvurdering.

Øvrige Natura 2000-områder (N141 og N142) ligger hhv. 9,2 km nord og 9 km øst for projektområdet, og vurderes ikke at være sårbare over for de potentielle påvirkninger projektets realisering potentielt kan medføre.

6.3.9 Jordarealer

Området er i dag delvist bebygget og indeholder veje, baneterræn, arbejdsarealer, ruderater og lignende. Der er ikke landbrugsjord eller upåvirkede landområder inden for projektområdet.

Anlægsfasen

Der inddrages ikke nye landarealer til byudvikling, hvorfor jordarealer ikke indgår i miljøkonsekvensvurderingen.

Driftsfasen

Eksisterende landområder eller upåvirkede arealer påvirkes ikke i driftsfasen, hvorfor jordarealer ikke indgår i miljøkonsekvensvurderingen.

Konklusion

Påvirkning på jordarealer indgår ikke i miljøkonsekvensvurderingen.

6.3.10 Jordbund/jordforurening

Hele projektområdet er kortlagt forurenet (V2).

Anlægsfasen

Området er et opfyldt areal, hvor jorden er forurenet. Anlægsarbejder skal derfor tage højde for den forurenede jord, og jordhåndtering skal ske efter gældende lovgivning.

Der foretages vurdering af påvirkning i anlægsfasen på baggrund af en beskrivelse af typen og omfang af jordforureningen. Der tages udgangspunkt i eksisterende viden. Krav til håndtering af jord og gældende regler beskrives.

Driftsfasen

Forurenet jord kan medføre begrænsninger for brugen af det forurenede områder, ligeledes kan forurening, afhængig af type, trænge ind i bygninger som bygges på arealer. Det skal ligeledes undersøges om den ændrede brug af arealer kan medføre eller mobilisere forureninger.

Inden for CISB-området vil der være oplæg af bagharp, som kan være forurenet og vil blive placeret på et tæt underlag. Der vil ske tankning af jernbanemateriel med olie. Beskyttelsesforanstaltninger vil blive beskrevet.

Der foretages en vurdering og beskrivelse af eventuelle begrænsninger for brug af arealerne som følge af forureningen. Det vil blive undersøgt om

jordforureningen er mobil og om byggeriet skal opfylde særskilte krav til byggeri på forurenede grunde. Fremtidige aktiviteter som forventes at kunne medføre yderligere forurening af jordbunden eller mobilisering af forurening vil blive undersøgt og beskrevet.

Konklusion

Påvirkning jordbund/jordforurening indgår i anlægs- og driftsfasen.

6.3.11 Grundvand

Projektområdet er uden drikkevandsinteresser da området er beliggende på opfyldt areal.

Anlægsfasen

Der kan være et behov for midlertidig håndtering af grundvand i anlægsfasen. Såfremt der vil forekomme grundvandssænkninger, bl.a. i forbindelse med etablering af kældre, vil påvirkningen på grundvandsforekomster og eventuel risiko for mobilisering af forurenede stoffer indgå i vurderingen. Det vil blive undersøgt, om brug af produkter i forbindelse med grouting, sekantpæle, tætning eller lignende kan påvirke grundvandet.

Driftsfasen

Når byggeriet er færdigetableret, vil der ikke være påvirkning af grundvandet. Dette skyldes, at projektet ikke omfatter grundvandstruende aktiviteter og at der ikke er behov for permanent grundvandssænkning.

Konklusion

Påvirkning af grundvand i anlægsfasen indgår i miljøkonsekvensvurderingen.

6.3.12 Overfladevand

Der er ingen overfladevandsforekomster, søer eller vandløb inden for projektområdet.

Anlægsfasen

Ved udledning af oppumpet grundvand til havnen kan vandkvaliteten i Københavns Havn blive påvirket, da det er usikkert om grundvandet er forurenet.

Der foretages vurdering af påvirkning på vandet i Københavns Havn i anlægsfasen såfremt udledning af oppumpet grundvand sker til havnen.

Driftsfasen

Store dele af projektområdet er ikke befæstet i dag, hvorfor regnvandet ned-sives på disse områder, mens regnvand fra øvrige områder ledes til kloak. Når byggeriet er færdigt, vil en stor del af området være befæstet eller bebygget og regnvand skal håndteres separat, således at regnvand udledes til Københavns Havn eventuelt gennem LAR-løsninger. Ligeledes vil regnvand i skybrudssituationer blive tilledt Københavns Havn.

Håndtering af overfladevand og påvirkning af det marine miljø og opfyldelsen af vandområdeplanen, inklusiv kumulation med eksisterende belastning til vandområdet i driftsfasen vil indgå i miljøkonsekvensrapporten.

Inden for CISB-området etableres eventuelt et regnvandsbassin i områdets østligste ende.

Konklusion

Påvirkning af overfladevand i anlægs- og driftsfasen indgår i miljøkonsekvensvurderingen.

6.3.13 Luftforurening

Området er omgivet af veje og jernbaner, som medfører luftforurening. Herudover ligger Ørstedværket som udleder forureninger til luften nær projektområdet. Der er begrænsede aktiviteter inden for projektområdet som medfører en påvirkning af luftkvaliteten, det drejer sig om bil- og lastbilkørsel samt jernbaneaktiviteter.

Anlægsfasen

I anlægsfasen vil der blive benyttet anlægsmaskiner som udleder udstødning. I anlægsfasen kan det ikke udelukkes, at anlægsmaskinerne vil have en lokal påvirkning på luftkvaliteten (emission af luftforurenende stoffer), denne vil være størst i forbindelse med indledende jordarbejder hvor der benyttes flest maskiner samtidig. Projektområdet er beliggende i et område, hvor der er forholdsvis lav bebyggelse og god luftudskiftning. Påvirkningen af luftkvaliteten vil blive vurderet i miljøkonsekvensrapporten.

Driftsfasen

Byudviklingen og områdets øvrige fremtidige brug vurderes ikke at medføre nye væsentlige kilder til luftforurening. På CISB-området vil der i driftsfasen blive anvendt dieseldrevet materiel, herunder jernbanemateriel.

I driftsfasen vil luftkvaliteten i det nye byområde blive påvirket af udledninger fra de omkringliggende veje, jernbanearealet som dog forventes at overgå til el-tog og udledninger fra Ørstedværket. Der foretages i forbindelse med lokalplanarbejdet vurderinger, der beskriver den forventede luftforurening i området.

Konklusion

Påvirkning på luftkvalitet i anlægs- og driftsfasen indgår i miljøkonsekvensvurderingen.

6.3.14 Klimapåvirkning

Der er i dag en begrænset udledning af drivhusgasser fra projektområdet, som følge af de aktiviteter der foregår på arealet.

Anlægsfasen

I anlægsfasen vil materialeforbrug, transport, anlægsarbejder mv. medføre udledning af drivhusgasser (CO₂-ækvivalenter).

Der foretages et overordnet CO₂-regnskab for anlægsfasen, baseret på oplysninger om anlægsfasen, anvendte materialetyper og omfang m.m.

Driftsfasen

I driftsfasen vil energiforbrug, vedligehold, trafik m.m. medføre udledning af drivhusgasser.

Der foretages et overordnet CO₂-regnskab for driftsfasen, baseret på oplysninger om byområdets drift, energiforsyning m.m. i et max. 50 års perspektiv samt fra Banedanmarks arbejdsbase.

Konklusion

Klimapåvirkning af anlægs- og driftsfasen indgår i miljøkonsekvensvurderingen.

6.3.15 Materielle goder

Materielle goder omfatter 'fysiske goder' og kan også omfatte bredere betragtninger som samfundsmæssige eller lokalsamfundsmæssige forhold. Det vil sige grundlaget for et områdes sociale struktur og erhvervsliv.

Området består af vej, grus og græsarealer samt jernbaneområder. Herudover er der bygninger, f.eks. lokomotivværksted og i mindre omfang caféer, spisesteder og eventområder. Der er ikke landbrugsarealer, skovbrug eller større rekreative områder.

Anlægs- og driftsfasen

I anlægs- og driftsfasen vil der være en påvirkning og ændring af den rekreative brug af området som følge af anlægsaktiviteter og nye rekreative muligheder. Dette forhold beskrives under de rekreative forhold.

De eksisterende erhverv kan blive påvirket enten ved forstyrrelse eller ved at de kan blive nødt til at flytte. I det kommende byområde vil der være mulighed for at drive erhverv og i større omfang end i dag, og der vil være adgang til caféer, spisesteder og eventområder efter projektets gennemførelse. Projektet medfører ikke en påvirkning af landbrug, skovbrug eller større rekreative områder. Påvirkninger på materielle goder vil blive belyst i miljøkonsekvensvurderingen.

Konklusion

Materielle goder i driftsfasen indgår i miljøkonsekvensvurderingen.

6.3.16 Arkæologisk kulturarv

Hele området i og omkring Københavns Havn rummer potentielt arkæologiske levn fra jægerstenalderen, da området til tider har været fastland og til andre tider været placeret i en brydningszone mellem land og hav, hvor strandlinjen har fluktueret gennem tiden. Øresund gennemstrømmes første gang omkring 6.400 f.Kr. og fra denne periode og frem kendes flere faser af bosættelser, hvoraf nogle i dag ligger under vand, langs den fluktuerende strandlinje. I reglen fremstår disse pladser som mindre koncentrationer af oldsager af flint, som

repræsenterer mindre bopladser, jagtstationer, huggepladser eller helt korte ophold i landskabet.

Anlægsfasen

En arkivalsk kontrol er udarbejdet af Københavns Bymuseum som beskriver, at der bør foretages arkæologiske forundersøgelser. En forundersøgelse er at betragte som en sonderende undersøgelse, hvor museet afklarer omfanget af de arkæologiske spor. Forundersøgelser kan foretages på flere måder, men anbefales udført som en løbende, arkæologisk overvågning af det igangværende arbejde med eksempelvis miljøboringer, geotekniske boringer og overvågning af opgravninger. Ved overvågning vil de arkæologiske levn som hovedregel kunne registreres inden for overvågningens rammer. Der kan dog i forbindelse med en overvågning opstå en situation, hvor der fremkommer mere omfattende fortidsminder, der vil nødvendiggøre, at der udføres en egentlig undersøgelse.

Resultatet af arkivalsk kontrol vil blive beskrevet i miljøkonsekvensvurderingen.

Driftsfasen

Der vil ikke være aktiviteter i driftsfasen som kan påvirke arkæologisk kulturarv.

Konklusion

Resultatet af den arkivalske kontrol fra Københavns Bymuseum vil blive beskrevet i miljøkonsekvensvurderingen.

6.3.17 Arkitektonisk kulturarv

Området indeholder en række bevaringsværdige bygninger af forskellige bevaringsklasser, og der er i den eksisterende lokalplan udpeget bevaringsværdige bygninger.

Anlægsfasen

Der kan forekomme nedrivninger af bygninger med arkitektonisk kulturarv, hvorfor anlægsfasen vil indgå i miljøkonsekvensvurderingen.

Driftsfasen

Baseret på oplysninger om omfanget af ombygninger, bygningernes bevaringsklasse og årsag til bevaring samt nybygninger, foretages en vurdering af påvirkning på varig arkitektonisk kulturarv, hvorfor driftsfasen vil indgå i miljøkonsekvensvurderingen.

Konklusion

Påvirkning af arkitektonisk kulturarv i anlægs- og driftsfasen vil indgå i miljøkonsekvensrapporten.

6.3.18 Kirker og andre visuelle kulturhistoriske elementer /kulturmiljøer

Der er ingen nærliggende kirker eller kirkebeskyttelseslinjer, men området er udlagt til værdifuldt kulturmiljø i kommuneplanen. Det er desuden udpeget som nationalt industriminde af Kulturarvsstyrelsen.

Anlægsfasen

Anlægsaktiviteterne er midlertidige og vil i sig selv ikke påvirke værdifulde kulturmiljøer, hvorfor anlægsfasen ikke indgår i miljøkonsekvensrapporten.

Driftsfasen

Det færdige projekt kan påvirke det bevaringsværdige kulturmiljø som udpegningsen er foretaget for at bevare.

Der foretages en kvalitativ vurdering af det færdige projekt ud fra ændringen af området i forhold til det udpegede kulturmiljø.

Konklusion

Påvirkning på udpeget værdifuldt kulturmiljø i driftsfasen indgår i miljøkonsekvensrapporten.

6.3.19 Visuelle forhold

Området er i dag delvist bebygget med lav bebyggelse. Der er ingen beskyttede landskaber i projektområdet eller i området omkring projektområdet. Projektområdet ligger nær Københavns Havn.

Anlægsfasen

På grund af projektområdets placering vil anlægsarbejderne være synlige fra omgivelserne det gælder især brug af tårnkraner som forventes at skulle bruges i forbindelse med etablering af de højere bebyggelser. Tårnkranerne vil dermed være over 40 meter høje. Ingen beskyttede landskaber eller kystlandskaber kan blive påvirket.

Der foretages en beskrivelse og vurdering af de visuelle påvirkninger fra anlægsarbejdet. Vurderingerne foretages som en generel beskrivelse for nabobebyggelser og nærliggende rekreative arealer.

Driftsfasen

Byomdannelsen vil medføre en komplet ændring af de visuelle forhold i området, hvilket inkluderer opførelse af bebyggelser på op til 40 meter. Ingen beskyttede landskaber eller kystlandskaber kan blive påvirket.

På baggrund af visualiseringer foretages en beskrivelse og vurdering af de visuelle påvirkninger fra det byomdannede område, samt om nye bebyggelser i området ændrer eksisterende sigtelinjer i naboområder.

Konklusion

Visuelle forhold indgår for anlægs- og driftsfasen i miljøkonsekvensvurderingen.

6.3.20 Risiko for større menneske- eller naturskabte ulykker eller katastrofer

Området er ikke særligt udsat for jordskælv, men det kan ikke udelukkes at området kan påvirkes af stormflod, som kan medføre oversvømmelser i projektområdet. Området er dog ifølge kommuneplanen ikke udpeget som risikoområde ift. stormflod. Der er ingen aktiviteter på projektområdet eller nær dette, som forventes at kunne medføre en menneskeskabt ulykke eller katastrofe.

Modelleringer vil afdække risikoen for oversvømmelser som følge af stormflod og fastlægge tiltag, der kan afværge dette.

Anlægs- og driftsfasen

Risiko for, at stormflod kan påvirke projektområdet, herunder kommende bebyggelser, vil indgå i miljøkonsekvensrapporten.

Konklusion

Risiko for påvirkning fra stormflod vil indgå i miljøkonsekvensrapporten.

6.3.21 Sårbarhed for påvirkninger som følge af klimaændringer

Området er i dag ikke sårbart overfor påvirkninger som følge af klimaændringer herunder skybrud da der er store ubefæstede og ubebyggede arealer.

Anlægsfasen

Anlægsfasen vurderes ikke at være særlig sårbar overfor skybrud. Øvrige klimaændringer vurderes ikke at kunne påvirke området væsentligt. Projektets sårbarhed overfor klimaændringer i anlægsfasen indgår dermed ikke i miljøkonsekvensvurderingen.

Driftsfasen

I driftsfasen kan skybrud medføre oversvømmelse af boligområder og lignende, da der sker en øget befæstning af området. Byområdet håndtering af skybrud vil blive belyst og beskrevet for hverdagsregn (T5) og skybrudshændelser (T100) i miljøkonsekvensvurderingen. Projektets sårbarhed overfor klimaændringer i driftsfasen indgår dermed i miljøkonsekvensvurderingen.

Konklusion

Projektets sårbarhed overfor klimaændringer/skybrud i driftsfasen indgår i miljøkonsekvensvurderingen.

6.3.22 Materialer og materiale-/råstofforbrug

Anlægsfasen

I anlægsfasen vil der skulle anvendes byggematerialer til det kommende byggeri og produceret byggeaffald. Et overslag over byggeriets omfang og typer af materialer vil indgå i projektbeskrivelsen og blive vurderet i forhold til adgangen til disse ressourcer.

Driftsfasen

Der er ingen aktiviteter der har et væsentligt ressourceforbrug i driftsfasen, hvorfor materialer og materiale-/råstofforbrug ikke indgår for driftsfasen i miljøkonsekvensvurderingen.

Konklusion

Materialer og materiale-/råstofforbrug for anlægsfasen indgår i miljøkonsekvensvurderingen.

6.3.23 Energiforbrug

Der er i dag vand- og energiforbrug til eksisterende beboelser, erhverv og aktiviteter.

Anlægsfasen

I anlægsfasen vil der være et energiforbrug i forbindelse med materialefremstilling og til selve byomdannelsen. Forventede omfang af energiforbrug for anlægsfasen indgår i projektbeskrivelsen.

Driftsfasen

I driftsfasen vil der være en energiforbrug fra beboere og virksomheder. Forventede omfang af energiforbrug for driftsfasen indgår i projektbeskrivelsen.

Konklusion

Forventede omfang af energiforbrug for anlægs- og driftsfasen indgår i projektbeskrivelsen.

6.3.24 Affald/affaldshåndtering

Der er i dag affaldsproduktion fra boliger (ungdomsboliger og Den gule by), de midlertidige skoler og erhverv.

Anlægsfasen

I anlægsfasen vil der blive produceret byggeaffald fra anlægsarbejdet, herudover vil der i mindre omfang være dagrenovation fra mandskabsvogne. Affaldshåndteringen vil følge de gældende retningslinjer for affaldshåndtering i Københavns Kommune. Mængden af affald vil ikke adskille sig fra tilsvarende byggerier. Affaldshåndtering vil blive beskrevet i projektbeskrivelsen, men vil ikke indgå yderligere i miljøkonsekvensvurderingen.

Driftsfasen

I driftsfasen vil byområdet genere affald fra boliger og erhverv i samme omfang som andre byområder af tilsvarende størrelse. Affaldshåndtering vil blive beskrevet i projektbeskrivelsen, men vil ikke indgå yderligere i miljøkonsekvensvurderingen.

Konklusion

Affaldshåndtering for anlægs- og driftsfasen vil blive beskrevet i projektbeskrivelsen, men vil ikke indgå yderligere i miljøkonsekvensvurderingen.

6.4 Oversigt over miljøpåvirkninger

Det er vurderet for hvert enkelt miljøemne, om projektet ikke vil have en påvirkning, eller om det forventes, at der er en miljøpåvirkning.

Derudover kan der være miljøemner, hvor vidensniveauet om enten projektet eller omgivelserne, på nuværende stadie i processen, ikke er tilstrækkeligt til at vurdere, om der vil være en påvirkning. Disse emner markeres med, at det ikke er muligt at vurdere på forhånd, om der vil være en påvirkning.

De miljøemner, hvor det er vurderet, at der ikke vil være en påvirkning, eller en helt ubetydelig påvirkning, vil ikke blive vurderet nærmere i miljøkonsekvensrapporten.

De miljøemner, hvor det er vurderet, at der vil være en påvirkning og de miljøemner, hvor det ikke på forhånd er muligt at vurdere, om der vil være en påvirkning, vil blive vurderet i miljøkonsekvensrapporten.

Tabel 1 er en opsummering af afsnit 6.1. Den indeholder en oversigt over alle miljøemner og angiver om emnet forventes vurderet i miljøkonsekvensrapporten.

Tabel 1 *Oversigt over miljøemner og deres potentielle påvirkning af miljøet. For hvert miljøemne er det vurderet, om påvirkningen kan forekomme i anlægs- og/eller driftsfasen.*

Miljøemne	Vurderes ikke yderligere	Vurderes i miljøkonsekvensrapport		Forventet påvirkning	Forventet metode
	Der er ingen, eller en ubetydelig, miljøpåvirkning	En væsentlig miljøpåvirkning kan ikke udelukkes	Der er en forventet væsentlig miljøpåvirkning		
Befolkning og menneskers sundhed					
Rekreative forhold		Anlæg og drift		<ul style="list-style-type: none"> > Ændrede og påvirkede rekreative forhold, som følge af anlægsfasen og den nye bebyggelse 	Kvalitativ vurdering baseret på bl.a. arealbehov, adgangsforhold, forbindelser og kommende muligheder for rekreativ anvendelse af området.
Trafik		Anlæg		<ul style="list-style-type: none"> > Afvikling af tung trafik 	Beskrivelse af forhold for trafikafvikling
			Drift	<ul style="list-style-type: none"> > Trafik til og fra området 	Fremskrivning af trafik til 2035 og vurdering af afvikling.
Støj			Anlæg	<ul style="list-style-type: none"> > Støj fra trafik, maskiner og anlægsarbejde, herunder evt. spunsning og ramning. 	Støjberegninger og beskrivelse af støjende anlægsarbejder holdt op mod <i>Bygge- og anlægsforskrift i København (2016)</i> .
			Drift	<ul style="list-style-type: none"> > Støj fra ny trafik til området 	Støjberegning af trafikstøj fra personbiler, tung trafik til og fra det nye boligområde samt CISB.

Miljøemne	Vurderes ikke yderligere	Vurderes i miljøkonsekvensrapport		Forventet påvirkning	Forventet metode
	Der er ingen, eller en ubetydelig, miljøpåvirkning	En væsentlig miljøpåvirkning kan ikke udelukkes	Der er en forventet væsentlig miljøpåvirkning		
Vibrationer	Drift	Anlæg		<ul style="list-style-type: none"> > Vibrationer i anlægsfasen nær eksisterende og kommende nabobebyggelse 	Beregning af vibrationer. Vurdering af struktur/stabilitet af nabobebyggelse
Andre gener: indbliksgener, støv, lys, skygge, vind og varme		Anlæg		<ul style="list-style-type: none"> > Lys og støv fra trafik og anlægsarbejde 	Kvalitativ vurdering baseret på oplysninger om anlægstrafik og -metoder.
		Drift		<ul style="list-style-type: none"> > Indbliksgener, skygge- og vindpåvirkning fra ny bebyggelse > Belysning af området > Lokal varme-ø-effekt på eksisterende del af Vesterbro 	Kvalitativ vurdering baseret på bl.a. lyspåvirkning, skyggediagrammer, vindsimuleringer og materialer.
Biologisk mangfoldighed					
Natur og biodiversitet		Drift og Anlæg		<ul style="list-style-type: none"> > Der sker ikke aktiviteter der påvirker beskyttet natur. > Der sker påvirkning af eksisterende biodiversitet ved inddragelse af baneterræn, ruderater og beplantede områder 	Kvalitativ vurdering på baggrund af kortlægning af eksisterende naturværdier, arealbehov, anlægsaktiviteter og indarbejdede tiltag.

Miljøemne	Vurderes ikke yderligere	Vurderes i miljøkonsekvensrapport		Forventet påvirkning	Forventet metode
	Der er ingen, eller en ubetydelig, miljøpåvirkning	En væsentlig miljøpåvirkning kan ikke udelukkes	Der er en forventet væsentlig miljøpåvirkning		
				<ul style="list-style-type: none"> > I driftsfasen kan tiltag der indarbejdes i projektet medføre en positiv påvirkning på biodiversiteten. 	
Bilag IV-arter		Anlæg		<ul style="list-style-type: none"> > Der fældes gamle træer og ryddes bygninger som er egnet yngle- og rasteområde for flagermus 	Kvalitativ vurdering på baggrund af kortlægning af yngle- og rasteområder for flagermus samt flagermusenes øvrige brug af området og nabo-områder kortlægges.
		Drift		<ul style="list-style-type: none"> > Områdets lysforhold ændrer sig hvilket kan påvirke flagermus > Fødesøgningsområder og fødegrundlag kan påvirkes 	Kvalitativ vurdering på baggrund af kortlægning af eksisterende lysforhold og kommende samt flagermus' brug af området herunder ændringer af ledelinjer og fødesøgningsområder.
Natura 2000-områder		Anlæg og drift		<ul style="list-style-type: none"> > Der sker udledning af overfladevand til havmiljøet nær N2000-området. 	Der foretages en væsentlighedsvurdering på baggrund af projektets karakteristika.
Jord					

Miljøemne	Vurderes ikke yderligere	Vurderes i miljøkonsekvensrapport		Forventet påvirkning	Forventet metode
	Der er ingen, eller en ubetydelig, miljøpåvirkning	En væsentlig miljøpåvirkning kan ikke udelukkes	Der er en forventet væsentlig miljøpåvirkning		
Jordarealer	Anlæg og drift			Der inddrages ikke nye landarealer til byudvikling.	Arealanvendelse beskrives i projektbeskrivelse.
Jordbund/jordforurening		Anlæg		<ul style="list-style-type: none"> > Gravning, terrænregulering og flytning af forurenede jord i anlægsfasen 	Beskrivelse af typen og omfanget af jordforurening samt krav til håndtering af jord og gældende regler.
		Drift		<ul style="list-style-type: none"> > Påvirkning af kommende beboere > Fremtidige aktiviteter som forventes at kunne medføre yderligere forurening af jordbunden eller mobilisering af forurening vil blive undersøgt og beskrevet. 	Beskrives på baggrund af viden om forureningerne og deres mobilitet.
Vand					
Grundvand		Anlæg		<ul style="list-style-type: none"> > Evt. behov for midlertidig grundvandssænkning risiko for mobilisering af forurening. 	Beskrivelse af håndtering af grundvand ved gravearbejder. Vurdering af opfyldelsen risiko for mobilisering af forurenninger og vurdering af vandområdeplanen inklusiv kumulation med

Miljøemne	Vurderes ikke yderligere	Vurderes i miljøkonsekvensrapport		Forventet påvirkning	Forventet metode
	Der er ingen, eller en ubetydelig, miljøpåvirkning	En væsentlig miljøpåvirkning kan ikke udelukkes	Der er en forventet væsentlig miljøpåvirkning		
					eksisterende belastning af grundvand.
	Drift			Byudvikling vurderes ikke at kunne medføre en væsentlig fare for forurening af grundvandet eller et behov for permanent grundvands-sænkning.	
Overfladevand			Anlæg og drift	<ul style="list-style-type: none"> > Udledning af grundvand i anlægsfasen > Håndtering af regnvand i driftsfasen 	<p>Kvalitativ vurdering på baggrund af kendskab til mobile forureninger.</p> <p>Kvalitativ vurdering af påvirkning på vandmiljøet. Vurdering af opfyldelsen af vandområdeplanen inklusiv kumulation med eksisterende belastning til vandområdet.</p>
Luft og klima					

Miljøemne	Vurderes ikke yderligere	Vurderes i miljøkonsekvensrapport		Forventet påvirkning	Forventet metode
	Der er ingen, eller en ubetydelig, miljøpåvirkning	En væsentlig miljøpåvirkning kan ikke udelukkes	Der er en forventet væsentlig miljøpåvirkning		
Luftforurening		Anlæg Drift		<ul style="list-style-type: none"> > Emissioner fra anlægsarbejdet er begrænset og lokalt > Emissioner i driftsfasen fra CISB 	Kvalitativ vurdering på baggrund af forventninger til anlægsarbejdet og forventninger til drift af CISB.
Klimapåvirkning		Anlæg		> CO ₂ e-udledning fra materialeforbrug, transport, anlægsarbejder m.m.	Overordnet CO ₂ -regnskab for anlægs- og driftsfasen, baseret på oplysninger om byområdets drift, anlægsfasen, materialelevetid, energiforsyning m.m. i et max. 50 års perspektiv.
		Drift		> CO ₂ e-udledning fra energiforbrug, vedligehold, trafik m.m.	
Materielle goder					
Eksisterende materielle goder	Anlæg	Drift		Byudviklingen medfører at materielle goder i form af erhverv så som værksteder, caféer og restauranter mv. påvirkes og måske forsvinder mens nye kommer til. .	Kvalitativ overordnet beskrivelse af ændringerne som følge af projektet.

Miljøemne	Vurderes ikke yderligere	Vurderes i miljøkonsekvensrapport		Forventet påvirkning	Forventet metode
	Der er ingen, eller en ubetydelig, miljøpåvirkning	En væsentlig miljøpåvirkning kan ikke udelukkes	Der er en forventet væsentlig miljøpåvirkning		
Kulturarv					
Arkæologisk	Drift	Anlæg		> Området kan indeholde arkæologiske levn.	Der er foretaget en arkivalisk kontrol hos Københavns Museum som refereres.
Arkitektonisk			Anlæg og Drift	> Der vil ske renovering og ombygning af bevarelsesværdige bygninger og blive etableret nye bygninger nær disse.	Kvalitativ vurdering af det samlede projekt ud fra omfang og bevarelsesværdi.
Kirker og andre visuelle kulturhistoriske elementer / kulturmiljøer	Anlæg		Drift	> Området er udpeget til værdifuldt kulturmiljø	Kvalitativ vurdering af det færdige projekt ud fra ændringen af området i forhold til det udpegede kulturmiljø
Landskab					
Visuelle forhold og landskab		Anlæg		> Synligt anlægsarbejde, herunder trafik, belysning, hegn m.m. > Der blive benyttet tårnkraner som er over 40 meter høje til opførelse af bygningerne	Kvalitativ vurdering på baggrund af typer og omfang af anlægsarbejder.

Miljøemne	Vurderes ikke yderligere	Vurderes i miljøkonsekvensrapport		Forventet påvirkning	Forventet metode
	Der er ingen, eller en ubetydelig, miljøpåvirkning	En væsentlig miljøpåvirkning kan ikke udelukkes	Der er en forventet væsentlig miljøpåvirkning		
			Drift	<ul style="list-style-type: none"> > Der etableres bygninger op til 40 meters højde. 	Kvalitativ vurdering på baggrund af et antal visualiseringer.
Projektets sårbarhed					
Risiko for større menneske eller naturskabte ulykker eller katastrofer		Anlæg og drift		<ul style="list-style-type: none"> > Der er risiko for stormflod kan oversvømme arealet. > Ingen. Projektet er ikke beliggende i nærheden af aktiviteter, som forventes at kunne medføre en menneskeskabt ulykke eller katastrofe. 	Kvantitativ vurdering på baggrund af modelleringer.
Sårbarhed for påvirkninger som følge af klimaændringer	Anlæg	Drift		<ul style="list-style-type: none"> > Skybrud kan medføre oversvømmelser i det nye byområde 	Der foretages en kvantitativ vurdering ved modellering i Scalgo.
Ressourceeffektivitet					
Materialer og materiale-/råstof-forbrug	Drift	Anlæg		<ul style="list-style-type: none"> > Ressourcer til opbygning af bygninger, veje mv. 	Forventede mængder af byggematerialer og råstoffer indgår i projektbeskrivelsen. Vurdering af ressourceforbruget set i forhold til et bæredygtighedsperspektiv.

Miljøemne	Vurderes ikke yderligere	Vurderes i miljøkonsekvensrapport		Forventet påvirkning	Forventet metode
	Der er ingen, eller en ubetydelig, miljøpåvirkning	En væsentlig miljøpåvirkning kan ikke udelukkes	Der er en forventet væsentlig miljøpåvirkning		
Energiforbrug og -forsyning		Anlæg og drift		<ul style="list-style-type: none"> > Energiforbrug ifm. materialefremstilling og anlæg > Energiforbrug fra beboere og virksomheder 	Forventede omfang af energiforbrug indgår i projektbeskrivelsen.
Affald/affaldshåndtering	Anlæg og drift			<ul style="list-style-type: none"> > Ingen væsentlig 	Håndtering af affald i anlægs- og driftsfasen indgår i projektbeskrivelsen.

7 Overordnet miljøvurderingsmetode

De miljøemner, hvor det på forhånd er vurderet, at der ikke vil være en påvirkning, eller en helt ubetydelig påvirkning, vil ikke blive vurderet nærmere i miljøkonsekvensrapporten.

De miljøemner, hvor det er vurderet, at der vil være en påvirkning og de miljøemner, hvor det ikke på forhånd er muligt at vurdere, om der vil være en påvirkning, vil blive vurderet i miljøkonsekvensrapporten.

For de emner, som vurderes i miljøkonsekvensrapporten, vil der blive anvendt følgende overordnede metode for vurderingerne:

- > **Ingen/ubetydelig påvirkning:** Det vurderes, at der ikke er nogen påvirkning af miljøet eller påvirkningerne anses som så små, at der ikke skal tages højde for disse ved gennemførelse af projektet. *Projektilpasninger eller afværgeforanstaltninger er ikke relevante.*
- > **Lille påvirkning:** Der vurderes en påvirkning uden væsentlige konsekvenser, som vil være af lille omfang eller varighed eller som vil berøre et begrænset område (lokalt) uden særlige interesser. *Projektilpasninger eller afværgeforanstaltninger er ikke nødvendige*
- > **Middel/moderat påvirkning:** Der vurderes at være en påvirkning med nogen konsekvenser. Påvirkningen vil være af længere varighed eller som af større omfang/berøre et større område med særlige interesser. *Afværgeforanstaltninger eller projektilpasninger overvejes.*
- > **Væsentlig påvirkning:** Der vurderes at være en irreversibel påvirkning et stort område eller i et område med væsentlige interesser. *Det vil blive vurderet, om påvirkningen, såfremt den er negativkan undgås ved at ændre projektet, mindskes ved at gennemføre afværgeforanstaltninger, eller om der kan kompenseres for påvirkningen.*

Varigheden af en påvirkning, størrelsen af det påvirkede område samt, om der er tale om væsentlige interesser, vurderes individuelt for hvert miljøemne. Påvirkningen vil blive beskrevet i tekst samt i muligt omfang via illustrationer, kort mv.

Påvirkningsgraden af hvert enkelt miljøemne vil blive fastlagt ud fra ovenstående kriterier til ingen/ubetydelig, lille, middel eller væsentlig. Fokus i miljøkonsekvensrapporten vil være på de væsentligste påvirkninger, mens mindre miljøpåvirkninger kun behandles kort. Der vil i henhold til ovenstående metode for miljøvurdering blive beskrevet relevante afværgetiltag.

8 Miljøkonsekvensrapportens opbygning

De forskellige dele af projektet medfører, at både Københavns Kommune og Trafikstyrelsen er myndighed for miljøkonsekvensvurderingen. Miljøkonsekvensvurdering af hele projektet vil fremgå af den samme rapport, som afleveres til både Københavns Kommune og Trafikstyrelsen.

Lokalplanprocessen og den tilhørende miljøvurdering gennemføres parallelt med miljøkonsekvensvurderingen af projektet. Miljøvurdering af lokalplanen vil ligeledes fremgå af den fælles miljøkonsekvensrapport.

Miljøkonsekvensrapporten opbygges med de generelle beskrivelser af projektet og planforslag, miljøvurderingsmetoden og herefter beskrives selve vurderingen af projektets og planernes påvirkninger på omgivelserne.

Miljøkonsekvensrapporten indledes således med en generel introduktion og baggrund for projektet og planlægningen. Herefter følger et ikke-teknisk resumé, som opsummerer de vigtigste pointer fra rapporten og formidler dem på en måde, der gør det let at få overblik over projektet og rapporten – også for folk uden forhåndskendskab til de fagområder, der behandles.

Herefter følger projekt- og planbeskrivelsen, som beskriver de detaljer, som er nødvendige for vurderingen i de enkelte fagkapitler samt afgrænsning af projekt- og planområdet og de alternativer, der er vurderet. De eksisterende og fremtidige planforhold for projektområdet gennemgås og de principper og metoder, der anvendes i vurderingen, beskrives.

I fagkapitlerne behandles de miljøemner, som er udpeget i afgrænsningen. Københavns Kommunes afgræsningsudtalelse sætter rammerne for den efterfølgende miljøvurdering af projektets konsekvenser.

De enkelte fagkapitler er bygget ens op. Således indeholder hvert kapitel:

- > Lovgrundlag
- > Metode, herunder afgrænsning og dokumentationsgrundlag
- > Eksisterende forhold
- > Konsekvenser i anlægsfasen (hvis det vurderes for det enkelte miljøemne)
- > Konsekvenser i driftsfasen (hvis det vurderes for det enkelte miljøemne)
- > Konklusion

Efter fagkapitlerne gennemgås de kumulative virkninger og indarbejdede afværgeforanstaltninger og rapporten afsluttes med en referenceliste over de anvendte kilder.