

KØBENHAVNS KOMMUNE

MILJØSCREENING AF TRAFIKPLAN FOR INDRE NØRREBRO

SCREENINGAFGØRELSE

ADRESSE COWI A/S
Parallevej 2
2800 Kongens Lyngby

TLF +45 56 40 00 00

FAX +45 56 40 99 99

WWW cowi.dk

INDHOLD

1	UDKAST til screeningafgørelse om miljøvurderingspligt	1
2	Afgørelse	2
3	Trafikplan Indre Nørrebro	2
4	Screening af miljøpåvirkninger	5
5	Referencer	11

1 UDKAST til screeningafgørelse om miljøvurderingspligt

I forbindelse med områdefornyelsen af Indre Nørrebro har Københavns Kommune udarbejdet en samlet trafikplan for hele kvarteret, som skal sikre en hensigtsmæssig afvikling af trafikken internt i kvarteret og i forhold til de tilstødende kvarterer.

Trafikplan Indre Nørrebro er omfattet af kravet om screening i miljøvurderingslovens¹ § 8, stk. 2, nr. 2. Københavns Kommune har derfor gennemført en screening af, hvorvidt trafikplanen er omfattet af krav om, miljøvurdering.

¹ Lovbekendtgørelse nr. 448 af 10. maj 2017 om miljøvurdering af planer og programmer og af konkrete projekter (VVM)

PROJEKTNR.	DOKUMENTNR.	VERSION	UDGIVELSESDATO	BESKRIVELSE	UDARBEJDET	KONTROLLERET	GODKENDT
A115559	1	1.0	04.09.2018	Miljøscreening	STHZ/UKJ	SORH	UKJ

2 Afgørelse

Københavns Kommune har efter miljøvurderingslovens § 10 truffet afgørelse om, at der skal gennemføres en miljøvurdering af Trafikplan Indre Nørrebro. Afgørelsen er især begrundet i, at:

- > det ikke kan udelukkes, at planen vil medføre væsentlige ændrede støjpåvirkninger i enkelte gader,
- > det kan ikke udelukkes, at planen vil medføre væsentlige positive trafiksikkerhedsmæssige påvirkninger i form af forbedringer af trafiksikkerheden,
- > det er uklart, hvorvidt planen kan medføre en væsentlig påvirkning af det lokale luftmiljø i de gader, hvor der åbnes for yderligere biltrafik.

Københavns Kommunes Teknik- og Miljøforvaltning skal derfor udarbejde en miljørapport af Trafikplanens indvirkninger på miljøet.

Screeningafgørelsen er gennemført med udgangspunkt i miljøvurderingslovens § 10 og baseret på kriterierne i lovens bilag 3.

Københavns Kommune har endvidere forud for screeningafgørelsen hørt berørte myndigheder efter miljøvurderingslovens § 32.

3 Trafikplan Indre Nørrebro

Trafikplan Indre Nørrebro omhandler området omkring Blågårdsgade- og Rantzausgadekvarteret, som afgrænses af Jagtvej mod vest, dog undtaget af Assisstens Kirkegården, Nørrebrogade mod nord, Peblinge Sø mod øst og Åboulevarden mod syd.

Den overordnede vision med trafikplanen er at gøre indre Nørrebro til et forgangseksempel på, hvordan et attraktivt og grønt kvarter forenes med storbyens trafik. Trafikplanen er opdelt i to dele. I den første del er fokus på overlappende temaer – trafikstruktur, sikre skoleveje, bløde forbindelser, parkering og klimatilpasning. Anden del omfatter en række stedsspecifikke reguleringer og ombygninger, herunder to svære steder i kvarteret – Rantzausgade og Stengade, hvor der er behov for forbedring af trafiksikkerheden. Trafikplanen indeholder både anbefalede løsninger og alternative løsninger. I afgrænsningen tages der udgangspunkt i de anbefalede løsninger.

Overlappende temaer

Trafikplanen indeholder en række forslag til forbedringer af kvarterets opholdsrum og forbindelserne for fodgængere og cyklister, herunder opgradering af lege- og opholdsrum samt udvidelse af fortove.

Området har tidligere bestået af to selvstændige trafikkenklaver med adgang fra henholdsvis Nørrebrogade og Åboulevarden. Med trafikplanen anbefales det, at de to trafikkenklaver samles til én enklave, som udelukkende har adgang fra Åboulevarden. Med ændringerne vil der generelt være mindre gennemkørende trafik og bedre fremkommelighed inden for kvarteret.

I den nye trafikstruktur rykkes eksisterende vejspærringer, som tidligere var placeret midt i området, op til Nørrebrogade. Vejadgang til området vil derfor

være spærret fra Nørrebrogade, dog med enkelte undtagelser af hensyn til beredskab og varelevering. Den nye trafikstruktur forventes at medføre øget trafik i Wesselsgade og reducere trafikken i Stengade og Baggesensgade. Ændring af trafikstrukturen indebærer en række vejlukninger- og åbninger, ensretninger og hastighedsdæmpende foranstaltninger. De fleste veje lukkes mod Nørrebrogade med undtagelse af Griffenfeldsgade, som bibeholdes i sin egen trafikklave. Stengade åbnes op for lokal trafik på strækningen mellem Korsgade og Baggesensgade, og der etableres skiltet spærring mellem Baggesensgade og Nørrebrogade, hvor biltrafik ikke er tilladt. Slotsgade og Peblinge Dossering spærres ved opsætning af mekaniske pullerter mod Nørrebrogade. Lukningerne på Blågårdsgade bevares, mens Wesselsgade åbnes op. På Rantzausgade ensrettes den østlige del af vejen med køreretning mod øst. Korsgade opdeles i to delstrækninger med modsatrettede ensretninger. Blågårdsgade ensrettes mod nord mellem Smedegade og Korsgade.

I kvarteret findes flere skoler og fritidshjem, hvilket betyder at mange børn bevæger sig rundt i området. For at øge trafikikkerheden for skolebørn anbefales det blandt andet at forbedre fodgængerfelterne i krydset Rantzausgade/Skyttegade og på Åboulevard for enden af Blågårdsgade.

Rantzausgade har i dag 84 parkeringspladser. Omlægning af trafikken i Rantzausgade medfører, at der nedlægges 40 parkeringspladser i Rantzausgade og 7 parkeringspladser i Jesper Brochmans Gade. Der er allerede etableret to nye parkeringspladser ved Folkets Park, hvilket betyder, at der skal findes erstatning for 45 parkeringspladser. Der er udarbejdet et forslag til erstatningsparkering, hvoraf det fremgår, at de 45 pladser skal etableres i nærområdet til Rantzausgade. Ifm. gennemførelse af trafikplanen vil der endvidere blive nedlagt 15 parkeringspladser i Blågårdgadekvarteret. De 15 parkeringspladser omplaceres indenfor samme område.

Korsgade er udpeget som skybrudsvej i Københavns Kommunes Klimatilpasningsstrategi. I den nordlige ende af gaden vil der blive etableret et grønt rende-forløb, som skal kunne rumme væsentlige regnvandsvoluminer. Rantzausgade skal fungere som forsinkelsesboulevard, og der etableres derfor tre grønne uafhængige forløb i den nordlige side af gaden, som inddrages som forsinkelsesvoluminer.

Stedsspecifikke reguleringer og ombygninger

På Rantzausgade ensrettes den østlige del af vejen med køreretning mod øst. Der kan herved etableres en modstrømscykelbane i vestgående retning. Der etableres ikke cykelsti for cyklister, der kører med ensretningen. Ensretningen medfører, at der skal ske en omlægning af den eksisterende busdrift på vejen, hvilket betyder, at det kun er bustrafikken ind imod byen mod øst, der bibeholdes. Busdrift ud af byen skal efter den foreslåede løsning foregå ad Åboulevarden, Borups Plads og videre ad Borups Allé. Ændringen i busruterne medfører, at to busstoppesteder flyttes til Åboulevarden.

I to vejkryds på Rantzausgade etableres hævede flader som hastighedsdæmpende foranstaltninger. Busstoppesteder placeres efter de hævede flader for at skabe de bedst mulige oversigtsforhold.

Korsgade skal ensrettes, så den vestlige del af vejen er ensrettet med køreretning mod vest og den østlige del af vejen med køreretning mod øst. Ensretningen skal ikke gælde for cyklister, og der etableres derfor modstrømscykelbaner på de ensrettede stykker. Der etableres ikke cykelsti for cyklister, der kører med ensretningen. I Korsgade hastighedsdæmpes ved skiltning. Da Korsgade er en

skybrudsvej, skal der efter planen i den ene side af vejen laves en rende, der kan lede vandet ned til søerne.

I Stengade lukkes strækningen mellem Baggesensgade og Nørrebrogade for biltrafik, og busslusen flyttes tættere på Nørrebrogade, hvor bilkørsel ikke er tilladt. Trafikken reguleres ved opsætning af tydelig skiltning og i krydset Stengade/Nørrebrogade opsættes nyt trafiksignal, der alene henvender sig til busser og cyklister. Desuden skal der etableres en hævet flade med fodgængerfelt på Stengade ved Prins Jørgens Gade og Folkets Park. Strækningen mellem Baggesensgade og Korsgade vil være åben for biltrafik.

På Griffenfeldsgade opretholdes den eksisterende vejlukning, og der etableres ensretning. Der skal plantes vejtræer og etableres bredere fortove.

På Baggesensgade skal der etableres hævede flader, hvor gaden krydser Slotsgade, Todesgade, Blågårdsgade og Wesselsgade, der er dimensioneret til 30 km/t. I Baggesensgade omlægges eksisterende forskudt kantstensparkering gennem hele gaden for at opnå et trafikalt zigzag-flow, der har en fartdæmpende effekt. Baggesensgade aflastes fremover som følge af den nuværende omvejskørsel uden om Nørrebrogades bussluse.

Slotsgade spærres for gennemkørende trafik ved opsætning af en mekanisk pullert ud mod Nørrebrogade, og ensretningen i gaden ophæves.

På Wesselsgade åbnes der op, så området i begge retninger kan trafikbetjenes, hvilket betyder, at den lokale trafik, der skal til den nordlige del af kvarteret, vil fordele sig mellem Stengade og Wesselsgade. Ifølge trafikplanen vil det betyde, at antallet af biler i Stengade vil falde, mens antallet af biler i Wesselsgade vil stige. I Wesselsgade etableres en hævet flade ud for legepladsen midt i gaden, og i begge ender af gaden etableres desuden fartdæmpende vejbumper.

Peblinge Dossering spærres for gennemkørende trafik ved opsætning af en mekanisk pullert ud mod Nørrebrogade. Lukning af vejen kan ifølge Trafikplanen medføre øget trafik på Wesselsgade på grund af varelevering til butikker og caféer.

På Blågårds Plads hastighedsdæmpes i form af seks blomsterkummer, der fungerer som vejindsnævring og ny skiltning opsættes. Ved Blågårds Skole skal der etableres afmærkning på vejen og rumleriller for at markere for cyklister, at de krydser et fodgængerområde.

Desuden skal eksisterende bump på gaden ved Blågårdsgade gøres kraftigere.

Blågårdsgade ensrettes mod nord på strækningen mellem Smedegade og Korsgade for at frigive plads til byliv. Dette kan ifølge Trafikplanen medføre øget trafik på Korsgade og særligt på pladsen foran Korsgadehallen.

Trafikal vurdering af Trafikplan Indre Nørrebro I forbindelse med udarbejdelse af trafikplanen har Københavns Trafik- og Miljøforvaltning gennemført en trafikal vurdering af de forventede trafiktal for visse lokalgader i trafikplanen. Trafiktallene tager udgangspunkt i de tilgængelige trafiktællinger for området samt en faglig vurdering. Samlet set er det vurderet, at trafikken i området vil falde med 2000-3000 bilture ÅDT² fra 10500 bilture til 7500, hvilket svarer til 20-30 %. Det fremgår af vurderingen, at åbning af Wesselsgade for dobbeltrettet trafik vil medføre en stigning i bilture pr. døgn på fra 100-300 bilture til 900 bilture på

² Trafikken pr. døgn opgjort som et gennemsnit over hele året.

Wesselsgade, hvilket svarer til en stigning på mellem 200 og 800 %. På Stengade vil der være en stigning på 8,8 %, på Griffenfeldsgade en stigning på 40 % og på Korsgade øst en stigning på 26,5 %. Der vil være et fald i bilture i Korsgade vest, Baggesensgade øst og i Blågårdsgade på henholdsvis 24 %, 3 % og 22, 5 %. Tung trafik med lastbil og bus er fratrukket trafiktallene.

4 Screening af miljøpåvirkninger

I henhold til miljøvurderingslovens § 10 skal myndigheden træffe screeningsafgørelse om, hvorvidt planer og programmer efter § 8, stk. 2, nr. 2 er omfattet af kravet om miljøvurdering.

Afgørelsen skal træffes med udgangspunkt i de kriterier, der er anført i lovens bilag 3. De to hovedkriterier i bilag 3 er planens karakteristika og kendetegn ved indvirkningen og det område, som kan blive berørt. Det følger af miljøvurderingslovens § 32, stk. 1, nr. 1, at der skal gennemføres en høring af berørte myndigheder inden der træffes screeningsafgørelse efter § 10.

Screening af Trafikplan Indre Nørrebro				
Miljøparameter	Mindre eller ingen påvirkning	Ikke afklaret	Væsentlig påvirkning	Bemærkninger
Biologisk mangfoldighed, flora og fauna				
Flora og fauna	X			Det kan ikke udelukkes, at flora og fauna vil blive påvirket i forbindelse med ændringer af blandt andet veje, cykelstier og opholdsarealer i området.
Natura 2000-områder	X			Området er ikke beliggende i nærheden af et Natura 2000-område
Naturbeskyttelse, jf. § 3 og fredninger	X			Der findes to fredede områder i kvarteret – Hans Tavsens Park og Assistens Kirkegård. Områderne indgår ikke i trafikplanen og forventes derfor ikke at blive påvirket.
Bygge- og beskyttelseslinjer	X			Der findes ikke bygge- og beskyttelseslinjer i området
Bilag IV-arter og arter på rødlisten	X			Der er ikke registreret beskyttede arter inden for området.

Befolkningen og menneskers sundhed				
Støjpåvirkning og vibrationer			X	<p>Der sker en omlægning af trafikken, som generelt fører til reduktion af køretøjer i kvarteret som helhed på 2000-3000 bilture. Dette vil bidrage til en fredeliggørelse af kvarteret som helhed, samt en forventet forbedring af trafiksikkerheden.</p> <p>Omlægningen betyder, at der vil være nedsat støjpåvirkning og vibrationer i Rantzausgade, hvor en del af gaden ensrettes, og to busruter flyttes til Åboulevarden og Borups Plads.</p> <p>Wesselsgade åbnes op, så området i begge retninger kan trafikbetjenes fra Åboulevarden, hvilket betyder, at den lokale trafik, der skal til den nordlige del af kvarteret, vil fordele sig mellem Stengade og Wesselsgade. Antallet af biler i Stengade vil falde, mens antallet af biler i Wesselsgade vil stige. Der forventes endvidere at forekomme øget trafik af tunge køretøjer i hele kvarteret, men særligt i Wesselsgade, da Peblinge Dossering lukkes af ud mod Nørrebrogade, og varelevering til butikker på Peblinge Dossering skal derfor ske fra Åboulevarden. Der vil derfor være risiko for en øgning i støj og vibrationer i særligt Brohusgade og Wesselsgade. Det kan således ikke udelukkes, at der vil være en væsentlig støjpåvirkning eller vibrationer som følge heraf.</p> <p>Trafiktallene, som er blevet udarbejdet ifm. Trafikplanen, viser, at åbning af Wesselsgade i begge retninger vil betyde en stigning i antal bilture fra 100-300 til 900, hvilket svarer til mellem 200 % og 800 %. 900 bilture vurderes at være et lavt trafiktal for sådan en type gade i København, men det må vurderes, at være en væsentlig ændring i forhold til eksisterende forhold.</p>

Luftforurening		X		<p>Omlægning af trafikken kan betyde en øgning i luftforureningen i nogle områder af kvarteret, mens andre områder vil opleve et fald.</p> <p>To busruter ad Rantzausgade i vestgående retning flyttes fra Rantzausgade til Åboulevarden og Borups Plads, hvilket vil medføre en øget luftforurening på Åboulevarden og Borups Plads og en formindsket luftforurening på Rantzausgade.</p> <p>På Åboulevarden er der allerede i dag en væsentlig udledning af forurenende stoffer fra trafikken. Forøgelse af trafikken må vurderes at bidrage til en yderligere belastning af luftmiljøet langs Åboulevarden, som dog relativt set vil være uvæsentlig.</p> <p>Den forventede forøgelse af trafikken på Wessalgade kan ligeledes medføre en påvirkning af den lokale luftkvalitet.</p> <p>Der er ikke ifm. udarbejdelse af Trafikplanen udarbejdet eller fremlagt vurderinger eller beregninger for en evt. påvirkning af luftmiljøet i forbindelse med omlægningen af trafikken. Det kan derfor ikke på det foreliggende grundlag udelukkes, at luftkvaliteten ikke vil blive påvirket væsentligt i de områder, hvor trafikken reduceres og øges.</p>
Trafikafvikling og belastning		X		<p>Det forventes, at de ændringer, der fremgår af trafikplanen, vil medføre bedre trafikalt flow, mindre gennemkørende trafik og bedre fremkommelighed inden for kvarteret som helhed. Det er ikke muligt på det eksisterende grundlag at vurdere, hvorvidt denne positive påvirkning vil være væsentlig.</p>
Trafiksikkerhed			X	<p>Trafiksikkerhed er et væsentligt emne i trafikplanen. Trafiksikkerheden skal øges gennem etablering af sikre skoleveje og bløde forbindelser. Ensretninger og nedsat hastighed vil øge sikkerheden for cyklister og fodgængere. Trafikplanen forventes således at medføre en væsentlig positiv påvirkning af trafiksikkerheden.</p>

Rekreative forhold	X			Trafikplanen giver mulighed for etablering af flere mindre områder, som kan anvendes til ophold og leg, blandt andet i forbindelse med klimasikring af Korsgade og Rantzausgade, og samtidig forbedres forholdene for cyklister og gående. Påvirkningen af rekreative forhold som følge af planen forventes at udgøre en lille positiv påvirkning.
Jordarealer og jordbund				
Arealanvendelse		X		De eksisterende veje bibeholdes, men der foretages mindre ændringer i arealanvendelsen i forbindelse med klimasikring, omlægning af veje og etablering af opholdsarealer. Samtidig vil der ske en nedlægning af 60 parkeringspladser, hvoraf 45 erstattes i nærområdet til Rantzausgade. Derudover vil der endvidere blive nedlagt 15 parkeringspladser i Blågårdgadekvarteret, som alle omplaceres inden for samme område. Flytning af parkeringspladserne kan medføre et øget pres på de resterende parkeringspladser i kvarteret. Det kan ikke på det eksisterende grundlag udelukkes, at ændringerne vil have en væsentlig påvirkning på anvendelsen af arealerne.
Jordforurening	X			Der findes jordforurening i området, som er registeret på vidensniveau 1 og 2. Betydningen af jordforureningen for realisering af planen kan ikke vurderes på nuværende tidspunkt. Når de konkrete tiltag i trafikplanen igangsættes skal der laves en vurdering af, om de kortlagte arealer berøres.
Vand og klima				
Påvirkning af klimasikring	X			Der etableres tiltag til sikring mod klimapåvirkninger på bl.a. Korsgade og Rantzausgade. Den positive påvirkning, der følger heraf, forventes dog ikke at være væsentlig.
Lavbundsarealer	X			Der kan være lavbundsarealer i området, men disse er dog ikke registrerede.

Påvirkning af grundvand	X			Området ligger i et areal med drikkevandsinteresser. Det forventes ikke, at drikkevandsinteresserne vil blive påvirket af planen.
Overfladevand	X			Der sikres afvanding af trafikarealerne til kloak. Der forventes ikke at være en påvirkning af overfladevand.
Udledning af spildevand	X			Vejvand vil blive ledt til kloak som hidtil. Planen medfører ingen ændringer heri.
Luft				
Luftforurening		X		Se afsnit om luftforurening under 'befolkningen og menneskers sundhed'.
Landskab				
Landskabelig værdig og visuelle forhold	X			Trafikplanen muliggør ændringer i landskabet i form af nye cykelstier, arealer med klimasikring og nye opholdsarealer, som kan have en mindre betydning for bylandskabet og de visuelle forhold.
Materielle goder				
Detailhandel	X			<p>Enkelte forretninger i området kan påvirkes af trafikoplæggene i planen, da Slotsgade og Peblinge Dossering lukkes af mod Nørrebrogade.</p> <p>Varelevering til butikker i Slotsgade og ved Peblinge Dossering afvikles ved mekanisk pullert mod Nørrebrogade.</p> <p>Det forventes dog ikke, at disse ændringer vil være væsentlige.</p>

Byliv og nærmiljø		X		<p>Tiltagene i planen gennemføres for at skabe et bedre byliv i området med ensretning af trafikken, hastighedsnedsættelser, flere opholdsmuligheder og siddearealer, bedre forbindelser mellem pladser og gader og bedre belysning, som skal skabe mere tryghed i kvarteret.</p> <p>Ændringerne vil opleves som en forbedring af de offentlige rum i området. Det er ikke muligt på eksisterende grundlag at vurdere, hvorvidt tiltagene i Trafikplanen vil medføre en væsentlig positiv påvirkning.</p>
Ejendomsværdi	X			Der forventes ikke at være en påvirkning fra omlægningerne af trafikken i området på ejendomsværdien som følge af planen.
Kulturarv				
Værdifulde kulturmiljøer	X			De planlagte tiltag forventes ikke at påvirke værdifulde kulturmiljøer.
Kirker	X			Ændringerne vil ikke påvirke indsigtsmulighederne til kirkerne.
Fortidsminder	X			Der er ikke registeret fortidsminder i området.
Bevaringsværdige bygninger	X			De planlagte tiltag forventes ikke at påvirke bevaringsværdige bygninger.
Ressourcer og affald				
Energiforbrug ved anlæg og drift	X			Omlægning af veje og etablering af klimasikringsanlæg vurderes ikke at medføre en påvirkning på energiforbruget.
Kemikalier og miljøfremmende stoffer	X			Se afsnit om luftforurening under 'befolkningen og menneskers sundhed'
Affald og genanvendelse	X			Planen medfører ingen ændringer i anvendelsen af ressourcer eller frembringelsen af affald
Kumulative effekter				

Trafikbelastning i naboeråder			X	Nedlæggelse af parkeringspladser og omlægning af trafikken med forventning om en reduktion i trafikmængderne kan påvirke de omkringliggende områder væsentligt positivt. Trafikken flyttes muligvis til naboeråderne, hvilket kan betyde øget trafik i disse områder.
-------------------------------	--	--	---	---

5 Referencer

- > Bilag A og A1: Trafikplan Indre Nørrebro inkl. beslutningsmateriale fra indstillingen (2015-022810)
- > Bilag B, B1 og B2: Anlæg af ændret indretning af Rantzausgade, Nørrebro inkl. beslutningsmateriale fra indstillingen (2017-0056933) inkl. kort.
- > Bilag C1 og C2: Orienteringsnotat vedrørende Trafikplan Indre Nørrebro (2018-0111533-1) inkl kort over Blågårdskvarterets trafikale nedslag
- > Bilag D: Parkeringsregnskab- og løsninger for Rantzausgade (Niras)
- > Bilag E: Notat om erstatningsparkering ifm. trafikplanen/Blågårdsgadekvarteret (2018-0234153-1)
- > Afgørelse fra Miljø- og Fødevareklagenævnet om ophævelse af screeningsafgørelse om ikke at udarbejde en miljøvurdering for trafikplan i Københavns Kommune