



10-03-2017

Bilag 4

Sammenfattende redegørelse for miljøvurderingen af forslag til lokalplan for Christiansholm med tilhørende kommuneplantillæg.

I henhold til Lov om miljøvurdering af planer og programmer (lbk. nr. 1533 af 10. december 2015 om miljøvurdering af planer og programmer), skal planmyndigheden efter den offentlige høring udarbejde en sammenfattende redegørelse for,

- hvordan miljøhensyn er integreret i planen eller programmet
- hvordan miljørapporten og de udtalelser, der er indkommet i offentlighedsfasen, er taget i betragtning,
- hvorfor den vedtagne plan er valgt på baggrund af de rimelige alternativer, der også har været behandlet, og
- hvorledes myndigheden vil overvåge de væsentlige miljøpåvirkninger af planen eller programmet.

Med denne redegørelse og de ændringer, der er foreslået i planerne, finder forvaltningerne, at der er foretaget en miljøvurdering af planerne, som kan danne grundlag for, at planerne vedtages endeligt.

REDEGØRELSE

Integration af miljøhensyn

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

Miljøvurderingen er foretaget sideløbende med planprocessen, så der har været mulighed for at påvirke lokalplanens bestemmelser og kommuneplantillæggets rammer og retningslinjer. Miljøvurderingen er afgrænset til planemner, som er vurderet særligt miljømæssigt væsentlige.

Afgrænsningen af miljøvurderingen er dels sket i en intern proces i kommunen og dels gennem høring af berørte myndigheder i henhold til lovens § 7, stk. 4, og er nærmere beskrevet i afsnit 2 i miljørapporten.

Offentlig høring

Miljørapporten har været i offentlig høring sammen med forslag til kommuneplantillæg og lokalplan fra den 23. november 2016 til den 26. januar 2017.

Der er modtaget i alt 47 henvendelser i forbindelse med lokalplanforslaget. Alle henvendelserne er behandlet i et selvstændigt

**Center for
Byplanlægning**

Njalsgade 13, 5

Postboks 348
1505 København V

E-mail
ansor@tmf.kk.dk

EAN nummer
5798009493149

dokument med forvaltningernes kommentarer. Henvendelserne fremgår af bilag 5 og i bilag 6 er henvendelserne refereret og kommenteret.

Der er ikke henvendelser med relevans for miljøvurderingen, som, forvaltningen vurderer, giver anledning til ændringer i lokalplan eller kommuneplantillæg.

Der er flere henvendelser til lokalplanen, der også berører miljørapporten, herunder i relation til trafik.

Trafik

Henvendelser nr. 3, 7, 14, 21, 23, 24, 25, 30, 31, 32, 36, 38, 41, 43, 43, 46, 47

Mange finder trafikken på Christianshavn for problematisk. Der foreslås at indfører hastighedsbegrænsning på maksimalt 30 km/t. Andre ønsker busslusen på Holmen genindført for at begrænse trafikken

Mange af høringssvarene fokuserer på busslusen ved Frederiksholmbroen, der skal forhindre den gennemkørende trafik, så presset ikke bliver så voldsomt, som indsigerne frygter. Derfor ønskes busslusen genindført, for at begrænse trafikken

Henvendelse nr. 14 foreslår, at der sættes mindre el-drevne busser ind, der ville kunne tage noget af trafikpresset. Disse kunne pendle mellem Christianshavns Torv og Amagerforbrændingen/Amager skibakke og dermed tage presset af Prinsessegade og Danneskjold-Samsøes Alle. I forbindelse med dette er det et stort ønske at etablere ekstra bredde cykelstier på og omkring Papirøen.

Flere ønsker, at alt byggemateriale skal transporteres ad vandvejen, for igen at mindske presset på trafikken.

Henvendelse nr. 41 foreslår, at al cykeltrafik samles på Trangravsvej i hele sin længde, idet den nye plads herved kan knyttes direkte til Trangraven uden at blive gennemskåret af cykeltrafik.

Forvaltningens bemærkninger

Det vurderes, at planerne vil medføre en samlet trafikbelastning på ca. 1.000 bilture i døgnet ved en fuld udbygning af Christiansholm. Dette vil svare til en forøgelse af den nuværende trafikbelastning med 450-550 bilture i døgnet i forhold i dag. Stigningen er i københavnsk sammenhæng uproblematisk, men kan pga. de konkrete fysiske forhold på Christianshavn blive trafikalt problematiske uden en tilpasning af infrastrukturen. Derfor er det i lokalplanen fastlagt, at Trangravsvejs nuværende tilkobling til vejen Værftsbroen flyttes mod nord til en placering nord for de fredede portner-bygninger (ca.

overfor Arsenalvej), og at den primære cykeltrafik fortsat føres direkte på tværs af Værftsbroen til den grønne cykelrute i retning mod Christiania og Nordøstamager. Trangravsvej skal endvidere indrettes til lav hastighed, så cykeltrafikken kan afvikles på kørebanearealet (indretning som cykelgade). Der etableres gode fodgængerforhold ('promenade') langs med Trangravsvej og fastholdes mulighed for etablering af Københavner-fortov langs med Kuglegården ved en fremtidig byudvikling hér

På Christiansholm etableres p-kælder til de nødvendige antal parkeringspladser samt til cykelparkering, således at trafikarealerne på overfladen på Christiansholm reserveres til afvikling af den nødvendige ærindetrafik.

I anlægsfasen vil det blive pålagt bygherren at foretage de nødvendigstrafikale afværgeforanstaltninger i anlægsfasen samt udarbejder en samlet plan, der redegør for disse.

Forvaltningen har udarbejdet en trafikanalyse, der redegør for den samlede trafikale påvirkning af Holmen og Christianshavn set i forhold til den seneste tids nybyggeri og de kendte planer for den kommende byudvikling i området. Denne analyse viser, at der samlet set vil blive genereret mere trafik på 750 bilture i døgnet, og hertil kommer, at der er sket en generel stigning på 1.000 bilture som følge af nedlæggelse af busslusen i Prinsessegade. Dermed holder trafikken sig inden for den forudsætning om en maksimal stigning på 1.800 bilture, der blev lagt til grund for beslutningen om trafiksaneringsprojektet af Prinsessegade, se bilag 7.

Alternativer til planerne

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

Overvågningsprogram

Lokalplanen og kommuneplantillægget giver grundlaget for opførelse af byggerier og trafikanlæg m.m.

I den efterfølgende projektering vil de hensyn blive inddraget, som er beskrevet i miljørapporten og redegørelsen til lokalplanen og kommuneplantillægget. Endvidere vil der i byggesagsbehandlingen blive varetaget relevante myndighedsbeføjelser.

Der er ikke behov for at udarbejde yderligere overvågningsprogrammer.

Med denne redegørelse og de ændringer, der er foreslået i planen/planerne, finder forvaltningen, at der er foretaget en

miljøvurdering af planen/planerne, som kan danne grundlag for, at planen/planerne vedtages endeligt.