



Miljøvurdering af forslag til lokalplan "Bro ved Vester Voldgade"

01-09-2015

Sagsnr.
2015-0122905

Dokumentnr.
2015-0122905-2

Sagsbehandler
Randi Dürr Harpøth

Indholdsfortegnelse

1. Indledning
2. Ikke teknisk resume
3. Høring af andre myndigheder
4. Lokalplanens indhold og hovedformål
5. Planforhold
6. 0 - Alternativet
7. Miljømæssige konsekvenser
8. Påtænkte foranstaltninger
9. Overvågning af miljøeffekter
10. Konklusion

Indledning

Københavns Kommune har siden Kommenplan 2001, hvor Det Grønne Cykelrutenet var med for første gang, haft et ønske om at skabe et rekreativt alternativ til Langebro i form af en separat cykel- og gangbro placeret tæt på Langebro. Cykel- og gangbroens funktion passer godt sammen med Københavns Kommunes vision om en aktiv og attraktiv havn (En havn af muligheder) og ønskerne om, at flere Københavnere skal gå mere og blive ude i byen længere (Metropol for Mennesker)

En donation fra Realdania gør det nu muligt at opføre broen. Der er afholdt en indbudt konkurrence og der er udarbejdet lokalplanforslag for en bro fra Vester Voldgade til Langebrogade. Lokalplanforslaget er udarbejdet på baggrund af vinderprojektet med henblik på at muliggøre opførelse af broen.

Forvaltningen har i forbindelse med udarbejdelsen af lokalplanforslaget foretaget en vurdering (screening) af, om planforslaget forudsætter udarbejdelse af en miljørapport i henhold til lov om miljøvurdering af planer og programmer. Lokalplanen omfatter ikke anlæg, der er omfattet af bilag 3 og 4 til loven, og der skønnes ikke at være tale om en plan, der kan påvirke et udpeget internationalt beskyttelsesområde væsentligt. Derimod har forvaltningen skønnet, at der er tale om sådanne andre planer, som fastlægger rammerne for fremtidige anlægstilladelser til projekter, som vurderes at kunne få indvirkning på miljøet, jf. lovens § 3, stk. 1, nr. 3. Derfor er denne miljørapport udarbejdet.

I MPP-screening - se vedlagte bilag 1 - sættes en nærmere afgrænsning af, hvilke miljømæssige forhold, der især forventes påvirket ved projektets gennemførelse og hvilke faktorer, der bør undersøges nærmere.

Byplan Nord

Njalsgade 13, 5. Lokale
5013
Postboks 348
2300 København S

Telefon
3366 1349

E-mail
ranhar@tmf.kk.dk

EAN nummer
5798009493149

2. Ikke teknisk resume

Lokalplanen udgør det planmæssige grundlag for etablering af bro over inderhavnen fra Vester Voldgade til Langebrogade.

Lokalplanområdet omfatter alene broanlægget og dets landinger på Christians Brygge ud for Vester Voldgade og på Christianshavn ud for Langebrogade og Christianshavns Vold.

I screeningen er udpeget de forhold, der skal vurderes nærmere, herunder byarkitektonisk værdi, friluftsliv/rekreative interesser, fredning og naturbeskyttelse, vindforhold og trafikmønstre.

Arkitektonisk vil broen styrke oplevelsen af den historiske fortælling om Københavns befæstning, de gamle voldgader og forløbet af den oprindelige Langebro. Den nye bro får nemlig i princippet samme placering som den historiske Langebro, der forbandt Fæstningsringen om Middelalderbyen og Christianshavn. Det vil sige, at den forløber fra området ud for udmundingen af Vester Voldgade i tilknytning til Bryghusprojektet til området ud for Langebrogade ved Christianshavns Vold.

Broens lette, elegante udformning betyder, at broen vil underordne sig den markante, fredede Langebro, så hierarkiet mellem de to bliver klart aflæseligt.

Broen vil sikre bedre forbindelser for gående og cyklister til bl.a. de rekreative voldanlæg på Christianshavn og de kulturelle tilbud på Christians Brygge og Indre By i øvrigt. Samtidig kan den indgå som en alternativ og mere tryk pendlerforbindelse i forhold til Langebro. Trafikmønstre/friluftsliv og rekreative interesser vurderes ikke i væsentligt grad at blive påvirket til vands, idet turbåde og mindre både vil kunne passere under broen, mens større både vil kræve en åbning af broen. Den nye bro vil åbne synkront med Langebro.

Broen og dens til/frakørselsramper på Christianshavn vil delvist blive omfattet af 100 m beskyttelseslinjen omkring fortidsmindet Kalvebod Bastion, Christianshavn Voldanlæg. Hverken bro eller landanlæg berører voldanlægget og de udføres under hensyntagen til det sårbare kulturmiljø.

Broen bliver indpasset i trafikafviklingen, og den udføres med mindst mulig barriereeffekt i forhold til promenadeforløbene langs begge sider af havnen. Broforbindelsen vil medvirke til at flytte trafik fra Langebro, som er en af de mest trafikerede broer over inderhavnen og skabe større sikkerhed for gående og cyklister og bedre forbindelser til Christianshavn. Ved broens landing på Christianshavn er det målet at aktivere byrummet og samtidig sikre forbindelsen langs havnepromenaden, der med de nye broer over kanalerne får et sammenhængende forløb langs Inderhavnen.

Der vil blive et klart, let opfatteligt trafikflow for både cyklister og fodgængere på begge sider af havnen.

Vindforholdene vurderes ikke at medføre problemer, men broen vil som øvrige bebyggelse og byinventar give vindstøj i stormvejr. Trafik- og vindstøj fra Langebro vil under normale omstændigheder overdøve evt. støj fra den nye bro.

Broen vil blive oplyst af armaturer på selve broen, som lyser ned på gangarealer og derved er med til at skabe tryghed og sikkerhed. I lokalplanen er der optaget bestemmelser om belysning og ikke reflekterende materialer, så det sikres, at der ikke opstår genevirkninger som følge af lys eller refleksioner, hverken set fra land eller fra Langebro.

3. Høring af andre myndigheder

I forbindelse med udarbejdelse af lokalplanen er der i henhold til § 7, stk. 3 i lov om miljøvurdering af planer og programmer foretaget høring af følgende myndigheder:

HOFOR, Dong Energy, Københavns Museum, Centralkommunernes Transmissionsselskab, By & Havn, Trafikstyrelsen, Kulturstyrelsen, Naturstyrelsen, Transportministeriet, Kystdirektoratet, Natur og Energistyrelsen og Region Hovedstaden.

Der er ikke modtaget bemærkninger i anledning af høringen.

4. Lokalplanens indhold og hovedformål

Lokalplanen udgør det planmæssige grundlag for etablering af den offentligt tilgængelige, sammenhængende cykel- og gangforbindelse over inderhavnen fra Vester Voldgade til Langebrogade. Broen skal bidrage til at forbedre forbindelserne for fodgængere og cyklister på tværs og langs af havnen og binde promenaderne på hver side af havnen bedre sammen. Lokalplanen omfatter kun arealerne til broanlægget med tilslutninger på land og regulerer kun dette. Der fastlægges bestemmelser for broens udformning, samt om oplukkelighed, gennemsejlingsbredde, frihøjde, skiltning og belysning m.m.

Lokalplanområdet omfatter del af matr. Nr. 299 Vester Kvarter, del af matr. Nr. 202a samt umatrikulerede vejarealer Christianshavns Kvarter og umatrikulerede vandarealer.

Vandarealer opretholdes som sådanne, i havnebassinet placeres dog de nødvendige bropiller, ledeanlæg i form af afmærkninger og signaler og duc d'alber, det vil sige ventepladser for skibe.

5. Planforhold

Forslag til Kommuneplan 2015

For Indre By inden for Voldgaderne og det centrale Christianshavn gælder, at de fleste områder mellem havnen og Voldgaderne er

friholdt for standardiserede rammebestemmelser om maksimal bebyggelsesprocent, etageantal og friarealprocent. Inden for disse områder med betydelige kulturhistoriske værdier og helt særlige bevaringshensyn stilles ekstraordinære krav til den arkitektoniske udformning.

Langs kanaler og havnestrækninger er der fastlagt sammenhængende, offentligt tilgængelige promenader, herunder med forbindelsen over havneløbet og kanalerne.

Københavns havnefront indeholder et stort potentiale som rekreativt byrum, som kultursted og som idrætsplads. Dette potentiale skal udnyttes, og havnen skal fremmes. I byområder med få faciliteter for byliv skal der lægges særlig vægt på, bl.a. ved fortætning, at give mulighed for etablering af anlæg til fritidsformål i bred forstand som fx kultur, idræt og publikumsorienterede erhverv (fx bådudlejning, kiosk, café).

Arealet ved Langebrogade på Christianshavnsiden er udlagt som O1-område i Kommuneplan 2015. Området anvendes til offentlige formål samt private institutioner m.v. af almen karakter, som naturligt kan indpasses i området og til parker, herunder forlystelsesparker, legepladser, kirkegårde og andre grønne anlæg, sportsanlæg, kolonihaver samt tilhørende miljømæssige og publikumsorienterede servicefunktioner.

Arealet langs havnen på Københavnsiden (mellem Bryghusprojektet og Langebro) er i Kommuneplan 2015 udlagt til serviceerhverv S2*. Området kan anvendes til serviceerhverv, såsom administration, liberale erhverv, butikker, restauranter, hoteller, erhvervs- og fritidsundervisning, grundskoleundervisning samt håndværk og andre virksomheder, der naturligt kan indpasses i området. Butikker tillades i overensstemmelse med bestemmelserne om detailhandel.

Endvidere kan der indrettes kollektive anlæg og institutioner, samt andre sociale, uddannelsesmæssige, kulturelle, sundheds- og miljømæssige servicefunktioner, der er forenelige med anvendelsen til serviceerhverv.

Området kan bebygges i overensstemmelse med den hertil hørende VVM-redegørelse og miljøvurdering.

Det Grønne Cykelrutenet og promenadeforløb

I kommuneplanens Det Grønne cykelrutenet indgår etablering af en grøn cykelrute ”Amagerruten” fra Indre By gennem Islands Brygge til Amager. Herudover indgår, at der skal sikres sammenhængende promenader for fodgængere og cyklister langs havnen med forbindelser over havneløbet og kanalerne. Der skal tilstræbes en

helhed i udformningen af de enkelte promenadestrækninger, og historisk maritimt udstyr langs kajen bør bevares. Strækninger, der indgår i en byarkitektonisk helhed, skal så vidt muligt anlægges og indrettes ensartet.

Promenadernes belægning skal være egnet til forskellige former for bevægelse. Hvor promenader og broer indgår i overordnede cykelruter, eller der i øvrigt kan forventes særligt stor cykeltrafik, kan fodgængere og cyklister adskilles.

Færdsel på vandet

Hvor der er behov for at skabe adgang på tværs af vandarealer, skal hensynet til færdslen på vandet vægtes højt. Der skal findes effektive løsninger, der tilgodeser både færdselen på vand og på land. Trafik på vandet (havnebusser, turbåde, vandtaxaer) skal sikres gode vilkår for at betjene rejsmål ved vandet. Der skal derfor være passende muligheder for anløbsfaciliteter og for passage gennem kanaler.

Broer og dæmninger

Broer over selve havneløbet skal anlægges og drives under hensyn til mulighederne for fortsat sejlads med større skibe og sejlskibe. Anlæg af nye broer over kanaler m.v. skal ske under hensyn til de fartøjer, som benytter kanalerne. Nye broer skal anlægges med en gennemsejlingsbredde og frihøjde, herunder med mulighed for broåbning, der sikrer at gennemsejling fortsat er mulig.

Husbåde

Lokalplanen for den nye bro vil indskrænke muligheden for husbåde mellem Langebrogade og Langebro. Der vil fremover kun blive plads til op til 2 husbåde på strækningen, hvorfor der skal findes ny placering til en af husbådene.

Forslag til Kommuneplan 2015 giver mulighed for placering af husbåde på strækningen mellem Langebro og Christianshavns Kanal. Der ligger i dag 3 husbåde ud for Christianshavns Vold og Langebrogade.

Forslag til lokalplan ”Appelbys Plads Karréen vedtaget i Borgerrepræsentationen den 20. august 2015 åbner mulighed for placering af husbåde langs Inderhavnen og Christianshavns Kanal.

Bropolitik

Som led i konkretisering og udvikling af havneløbet, hvor byliv og havneliv i højere grad tænkes sammen, er det bl.a. besluttet en række principper for udvikling og drift af broer, herunder en række retningslinjer for gennemsejlingsmuligheder, tilgængelighed og broåbninger. Borgerrepræsentationen har i 2008 besluttet en række principper for udvikling og drift af broer i København. Nye broer må

ikke indskrænke gennemsejlingsmulighederne i forhold til eksisterende broers højde og frie gennemsejlingsbredde, og der vil blive fastsat et reglement for hver bro.

Broen ved Vester Voldgade vil i lukket tilstand få en fri gennemsejlingshøjde på 5,4 meter over en bredde på 20 meter og en gennemsejlingsbredde på 35 meter i åben tilstand. Samme dimensioner som bl.a. Bryggebroen.

Lokalplaner

På Christians Brygge er broens landing omfattet af lokalplan 437 "Bryghusgrunden" Lokalplan 437, som omfatter kajarealerne mellem Langebro og Frederiksholms Kanal og muliggør opførelse af en bebyggelse med et etageareal på 27.000 m² med en bygningshøjde på 25.5 m. se www.bryghusgrunden.dk

Anvendelsen fastlægges til serviceerhverv. 30 % af etagearealet skal anvendes til publikumsorienterede serviceerhverv og 15 % til boliger. Langs havnen skal der etableres offentligt tilgængelige promenader.

På Christianshavn er broens landing omfattet af lokalplan 253 "Havneparken Islands Brygge" og forslag til lokalplan "Appelbys Plads Karréen".

Lokalplan 253 fastlægger retningslinjerne for Havneparken og udlægger en promenade langs havnen med en bredde på mindst 12 m som led i etableringen af et sammenhængende cykel- og gangsystem.

Forslag til lokalplan "Appelbys Plads Karréen" muliggør opførelse af nybyggeri i Appelbys Plads til boliger og erhverv. Desuden muliggør planforslaget at der placeres husbåde langs kajen nord for Langebrogade og langs Christianshavns Kanal. Arealet mellem bebyggelsen og bolværket langs havnen fastlægges til promenade.

Selve Inderhavnen er omfattet af lokalplan 236 "Christians Brygge" Lokalplan 236 muliggør udvidelse af Det Kongelige Bibliotek, samt en mindre udbygning af Tøjhusmuseet. Begge byggerier er realiseret. Arealerne langs havnekajerne udlægges til offentligt tilgængelige promenader.

Øvrige lokalplaner i området:

Lokalplan 511 "Cirkelbroen" muliggør opførelsen af en bro over Christianshavns Kanal, Cirkelbroen, som åbnes i august 2015.

Lokalplan 305 "Kalvebod Brygge Nord II" muliggør opførelse af forskellige former for serviceerhverv indenfor fire byggefeltet. SEB-bank og Nykredits byggerier er realiseret på baggrund af planen.

Lokalplan 305-1 "Kalvebod Bølge" muliggør opførelse af Kalvebod Bølge, som stod færdig i 2014.

Lokalplanerne kan ses på www.kk.dk/lokalplaner

5. 0-alternativet

Hvis der ingen bro etableres, vil fodgængere og cyklister, der skal på tværs af havnen, som hidtil køre på Langebro. Det forventes, at cykeltrafikken i fremtiden øges. Der passerer i dag ca. 30.000 cyklister i døgnet på Langebro, og cykelbanerne er pressede, så flere cyklister føler sig utrygge i trafikken, særligt i myldretidsperioderne hvor cyklisterne grundet antallet presses meget tæt på biltrafikken.

6. Miljømæssige konsekvenser

For at afgrænse de miljøforhold, der er relevante i forbindelse med lokalplanforslaget, er der gennemført en screening for at afklare, hvilke forhold, som skal behandles i miljørapporten. Skemaet er vedlagt som bilag.

Byarkitektonisk værdi

Den nye bro genforbinder Vester Voldgade til Langebrogade.

Der er tale om en 5-fags bro med drejefag over gennemsejlingsfaget. Broen åbnes ved, at to drejelige fag vrider sig fri af hinanden og placerer sig på langs af gennemsejlingsforløbet. Broens overbygning udføres som en såkaldt kassedragerbro med dobbelte langsgående kassedragere i hver side, der er forbundet med tværgående afstivninger under brodækket. Broens værn udføres med skrånstillede sceptre og vandrette udfyldninger med stålwirer samt håndlister i stål. Cyklende og gående trafik på broen adskilles af sikkerhedshensyn af et værn i lighed med Bryggebroen. Broens underside behandles som en tredje facade med den rytmisk opbyggede, tværgående konstruktion.

Broen fremtræder i lyse hvide/grå farver i ikke reflekterende materialer. Belysning integreres i broen, så det ikke blænder eller på anden måde generer omgivelserne, og den bliver tryk at færdes på. Landinger sker med ramper fra og deraf følgende bearbejdning af kajkanter og kajområde. Mod vest udføres landingen så den ses som en forlængelse af Vester Voldgade. Mod øst tænkes broens forløb splittet i to som deler cyklende og gående. Landingerne skal integreres med hensyn til materialer og byinventar i byrummene på begge sider. På baggrund af de foretagne visualiseringer vurderer forvaltningen, at broen ikke visuelt vil skæmme bymiljøet hverken mod vest, hvor den integreres i Bryghusprojektet eller mod øst, hvor den integreres i Langebrogade. I udformning og arkitektur underordner den sig Langebro.

Vindforhold

Projektets udformning som en let cykel- og gangbro forventes kun at påvirke vindforholdene ubetydeligt.

Støj

Da broen vil blive et nyt trafikalt element på et sted, hvor der ikke tidligere har været andet en trafik på vandet, vil der komme en øget støj fra de, der færdes på broen. Da der ikke ligger boliger eller andre lysfølsomme funktioner direkte op ad broen og der udelukkende er tale om cykel- og gangtrafik vurderes det ikke, at denne påvirkning har nogen betydning.

Der vil i forbindelse med åbning og lukning af broen være et lydfyr tilknyttet bomanlæggene, der skal holde cykler og gående tilbage på hver side af broåbningen.

Trafikmønstre og friluftsliv/rekreative interesser

Trafik på vandet

Inderhavnen er præget af gennemsejling og krydsende sejlads med en blanding af havnebusser og alle former for store og små både. Det er kun ganske få store skibe, der sejler regelmæssigt gennem inderhavnen i dag. Havnebussen er bygget til at kunne sejle under Knippels Bro og Langebro med en fri gennemsejlingshøjde på 5,4 m. Den nye bro får samme gennemsejlingshøjde og vil åbne synkront med Langebro. Den kommer derfor ikke til at hindre gennemsejling. I tilknytning til broen etableres ledeværker og ventepladser for skibe (duc d'alber).

I den fremtidige udvikling af de indre havneområder skal muligheden for skibsfart med såvel sejlbåde og andre fartøjer som passagerskibe, skoleskibe, skonnerter mv. opretholdes. Ligesom der må forventes trafik med uddybningsfartøjer og pramme til oprensningssedimenter, og en større flydekran til brug i forbindelse med hævnning af sunkne skibe og ved byggeopgaver.

Trafik på land

Københavns Kommune har siden Kommenplan 2001, haft et ønske om at skabe et rekreativt alternativ til Langebro i form af en separat cykel- og gangbro placeret tæt på Langebro.

Med broen bliver det muligt at gå, løbe og cykle direkte fra promenaden på den ene side af havnen til promenaden på den anden siden og det bliver muligt at færdes til fods i rekreative omgivelser langs hele den gamle fæstningsring fra Kastellet til Holmen.

Broen kommer til at indgå i et sammenhængende net af promenader langs vandarealerne og skaber en ny mulighed for at komme på tværs af havnen uden at skulle op på Langebro.

Broen forventes at ville blive benyttet af 5.000-9.000 cyklister og 900-1.600 fodgængere dagligt.

Lys / refleksioner

Broen vil have to former for belysning, funktionsbelysning af fodgænger- og cykelarealerne, der skal skabe sikkerhed, tryghed og understøtte kravene til tilgængelighed og effektbelysning der vil fremhæve oplevelsen af at færdes på broen i de mørke timer. Der vil ikke være belysning af broens underside eller af vandet under broen. I lokalplanen er der indført bestemmelser om, at der ikke må anvendes reflekterende materialer, og at lys ikke må blænde.

Fredninger

Broen lander på østsiden af Københavns havn for foden af Christianshavns Vold. Volden er et fredet fortidsminde med en 100 meter beskyttelseslinje. Anlægget vil ikke berøre selve Christianshavns Vold, men det vil række ind i beskyttelseslinien, hvorfor der skal søges om dispensation i forbindelse med byggesagen (bilag 2 – Fortidsminde og beskyttelseslinjer).

7. Påtænkte foranstaltninger

Friluftsliv og rekreative interesser. I lokalplanens bestemmelser sikres, at broen kan bruges til cykel- og gangsti evt. med mulighed for ophold.

Byarkitektonisk værdi. Lokalplanen fastlægger bestemmelser, der sikrer, at broen i størrelse og udformning indpasser sig i området.

Vind. Ingen påtænkte foranstaltninger.

Lys og refleksioner. I lokalplanen fastlægges bestemmelser om materialer, farver og for belysning.

8. Overvågning af miljøeffekter

Overvågning af planens indvirkning på miljøet vil ske gennem den almindelige kommunale kontrol med, at byggeloven og lokalplanens bestemmelser overholdes.

9. Konklusion

Det konkluderes, at broen byarkitektonisk passer ind i bymiljøet mellem den moderne bebyggelse og den ældre bebyggelse langs havnen og kanalen samtidig med, at broen forbinder det historiske med nye forbindelser og mødesteder.

Trafikmønstre/friluftsliv og rekreative interesser vurderes ikke i væsentligt grad at blive påvirket til vands.

De øvrige forhold vurderes ikke at være væsentlige, forudsat de omtalte, forebyggende og begrænsende tiltag gennemføres. Dette kontrolleres via overvågningen jf. afsnit 8.

Miljørapporten offentliggøres sammen med lokalplanforslaget.

Bilag:

Bilag 1– MPP- screening

bilag 2 – Fortidsminde og beskyttelseslinier