



Forslag til
KØBENHAVNS KOMMUNE
KOMMUNEPLAN 2015
MILJØVURDERING





Kommuneplan 2015 – Miljøvurdering

J.nr. 2013-0249266-82

Indhold

| | |
|--|----|
| Indledning | 4 |
| Læsevejledning | 4 |
| 1. Resumé af Miljørapporten | 5 |
| Kommuneplanens indhold | 5 |
| Metode | 5 |
| Miljøstatus..... | 5 |
| Miljøvurdering af konkrete ændringer | 6 |
| Metro til Sydhavn | 6 |
| Ændring af parkeringsnormerne | 7 |
| Biogasanlæg (REnescienceanlæg) på Prøvestenen..... | 8 |
| Stor udvalgswarebutik ved Fisketorvet..... | 10 |
| Kumulative forhold..... | 11 |
| 2. Kommuneplan 2015's mål og udfordringer..... | 12 |
| Københavnertællingen og den sammenhængende by | 12 |
| Grøn boligby | 12 |
| Sammenhængende by | 13 |
| Kvalitet i bylivet | 13 |
| Sammen om vækst og arbejdspladser | 14 |
| Greater Copenhagen..... | 15 |
| Udviklingsområder i København..... | 15 |
| Komplet revision af kommuneplanen..... | 15 |
| Planens forbindelse til andre planer | 15 |
| 3. Metode | 16 |
| Kommunens mål struktureret efter bæredygtighedsværktøjets hensyn | 16 |
| Scoping – afgrænsning til ændringer i kommuneplanen | 17 |
| Miljøvurdering af ændringerne | 17 |
| Afbødende og miljøfremmende foranstaltninger..... | 17 |
| Overvågning..... | 17 |
| 4. Miljøstatus..... | 18 |

| | |
|---|----|
| Arealanvendelse | 18 |
| Transport | 19 |
| Energi | 20 |
| Vand | 21 |
| Materialekredsløb | 22 |
| Grønne og blå områder | 22 |
| Social mangfoldighed og sammenhængskraft | 23 |
| Byens rum | 23 |
| Byens liv | 24 |
| Kulturarv | 24 |
| Langtidsholdbarhed..... | 25 |
| Klimaændringens påvirkning..... | 26 |
| 5. Miljøvurdering af ændringer i forhold til Kommuneplan 2011 | 27 |
| Metro til Sydhavn | 27 |
| Baggrund..... | 27 |
| Projektet | 28 |
| Planområdets miljøstatus | 29 |
| Den sandsynlige udvikling, hvis planen ikke gennemføres..... | 31 |
| Vurdering af virkninger | 31 |
| Afværgetiltag | 33 |
| Overvågningsprogram..... | 33 |
| Ændring af parkeringsnormerne | 33 |
| Baggrund..... | 33 |
| Projektet | 34 |
| Planområdets status..... | 34 |
| Den sandsynlige udvikling, hvis planen ikke gennemføres..... | 35 |
| Vurdering af virkninger | 35 |
| Afværgetiltag og overvågningsprogram | 36 |
| Biogasanlæg (REnescienceanlæg) på Prøvestenen..... | 36 |
| Baggrund..... | 37 |
| Projektet | 37 |
| Planforhold på Prøvestenen | 38 |
| Planområdets miljøstatus | 38 |
| Den sandsynlige udvikling, hvis planen ikke gennemføres..... | 39 |
| Vurdering af virkninger | 39 |

| | |
|--|----|
| Afværgetiltag | 41 |
| Overvågningsprogram..... | 42 |
| Referencer | 42 |
| Stor udvalgs varebutik ved Fisketorvet..... | 42 |
| Baggrund..... | 42 |
| Projektet | 42 |
| Planområdets status..... | 43 |
| Den sandsynlige udvikling, hvis planen ikke gennemføres..... | 44 |
| Vurdering af virkninger | 45 |
| Afværgetiltag | 46 |
| Overvågningsprogram..... | 46 |
| Kumulative effekter | 47 |
| Bilag 1. Miljøvurdering af Kommuneplan 2015, skema med kommunens relevante miljømål..... | 48 |
| Bilag 2A. MV matrice for Metro til Sydhavn..... | 50 |
| Bilag 2B. MV matrice for parkeringsnormen | 52 |
| Bilag 2C. MV matrice for Trafikzone..... | 54 |
| Bilag 2D. MV matrice for Biogasanlæg på Prøvestenen..... | 55 |
| Bilag 2E. MV matrice for Detailhandel på Fisketorvet | 58 |
| Bilag 4 Kumulative effekter..... | 60 |

Indledning

Forslag til Kommuneplan 2015 (herefter Kommuneplan 2015) skal miljøvurderes efter Lov om Miljøvurdering af Planer og Programmer. Loven fastlægger, at planer, der fastlægger rammer for arealanvendelse og kommende fysiske anlægsarbejder som F.eks. nye bolig- og erhvervsbyggerier og andre formål skal miljøvurderes. Loven har til formål at sikre, at der foretages en miljøvurdering af de planer og programmer, hvis gennemførelse kan få væsentlig indvirkning på miljøet.

Københavns Kommune ser endvidere udarbejdelse af miljøvurderingen som en sikring af et højt miljøbeskyttelsesniveau samt en sikring af, at de nødvendige miljøhensyn indarbejdes i Kommuneplan 2015 med henblik på at fremme en bæredygtig udvikling.

Miljørapporten indeholder en målstyret miljøvurdering af de vigtigste ændringer i den nye Kommuneplan 2015, set i forhold til Kommuneplan 2011. At miljøvurderingen er målstyret betyder, at konsekvenserne af kommuneplanforslagets væsentlige ændringer er vurderet op mod de af kommunen politisk vedtagne miljømål.

Miljøvurderingen af kommuneplanen har været planlagt således, at der undervejs i planlægningsprocessen har været mulighed for at indarbejde miljøhensyn i forslag til Kommuneplan 2015, med den hensigt at gøre Kommuneplan 2015 til en mere bæredygtig plan end det ellers ville have været tilfældet.

Læsevejledning

Rapporten indledes i kapitel 1 med et resumé, som opsamler de væsentligste aspekter og hovedkonklusioner i miljørapporten – i et ikke teknisk sprog. Kapitel 2 giver et overblik over indhold og hovedformål i Kommuneplan 2011 og det er beskrevet, hvordan planens forbindelse er til andre planer. Kapitel 3 omhandler miljøvurderingens metode og afgrænsning og forklarer, hvordan miljørapporten er udarbejdet. I kapitel 4 gives der en miljøstatus af alle de udvalgte og styrende mål for miljøvurderingen og, i givet fald, de udfordringer der er i at opnå målet. Herefter er der i kapitel 5 en oversigt over, samt en miljøvurdering af ændringerne i den nye kommuneplan - altså hvilke temaer og/eller steder er der tale om.

1. Resumé af Miljørapporten

MILJØRAPPORTEN ER MÅLSTYRET EFTER KOMMUNENS MANGE MÅL PÅ MILJØOMRÅDET.

MÅLENE ER ORDNET, SÅ DE SVARER TIL DE HENSYN, SOM KOMMUNENS BÆREDYGTIGHEDSVÆRKTØJ ANVISER. DET ER SIKRET, AT ALLE MILJØVURDERINGSLOVENS HENSYN ER MEDTAGET. DET ER KUN PLANMÆSSIGE ÆNDRINGER I RAMMER OG RETNINGSLINIER, DER HAR INDGÅET I EN EGENTLIG MILJØVURDERING.

Kommuneplanens indhold

Kommuneplan 2015 har ”Den Sammenhængende By” som overskrift for Københavns Kommunes vision for fremtiden. Kommuneplanen indeholder seks strategiske temaer som er:

- Københavnerfortællingen og den sammenhængende by,
- Grøn boligby,
- Sammenhængende by,
- Kvalitet i bylivet
- Sammen om vækst og arbejdspladser
- Greater Copenhagen

Metode

Miljøvurderingen blev foretaget sideløbende med udarbejdelse af kommuneplanen for at eventuel viden om miljøpåvirkninger kunne medtages i planlægningen. Det betød at ændringerne blev mere konkrete undervejs i arbejdet.

Det blev fastlagt at miljøvurderingen skulle omfatte følgende ændringer (den såkaldte scoping):

1. Metro til Sydhavn
2. Ændring af parkeringsnormer
3. Trafikzone Indre By
4. Biogasanlæg på Industri- eller Havneområde
5. Stor udvalgswarebutik ved Fisketorvet

Siden scoping er biogasanlæggets mulige placering fastlagt til Prøvestenen.

Disse temaer indgik i den lovpligtige høring af berørte myndigheder som blev afholdt 16. december 2014 til 12. januar 2015. I høringen kom der 3 svar. Der var ingen kommentarer til scoping.

Dernæst blev det vurderet, hvilke af disse ændringer der ville kunne få væsentlig indvirkning på miljøet. I takt med at planlægningsarbejdet skred frem, blev det vurderet at Trafikzone i Indre by ikke ville få væsentlig betydning. Forslaget vil medføre en vis forbedring af miljøet i Indre By, men virkningerne vil for kommunen som helhed være marginale.. Det er således kun 4 ændringer, som er miljøvurderet. For at kunne foretage en systematisk afgrænsning af miljøvurderingen, vurdering af væsentlighed og miljøvurdering er anvendt en række skemaer som kan ses i bilagene.

Miljøstatus

Konsekvenserne for miljøet ved gennemførelse af ændringerne i kommuneplanen skal vurderes i relation den eksisterende miljøtilstand. Denne er beskrevet under samme overskrifter som miljømålene. Under miljøstatus er også beskrevet en række udfordringer, som allerede gør sig gældende ved den udvikling, der kan ske inden for rammerne af den eksisterende kommuneplan (det som også kaldes 0-alternativet).

Miljøvurdering af konkrete ændringer

Metro til Sydhavn

Forslag til Kommuneplan 2015 udlægger et område gennem Sydhavn til metrostrækning samt udpeger fem områder til metrostationer. Ved Ny Ellebjerg er stationen forudsat placeret på terræn, alternativt under jorden. Ved Sluseholmen er stationen forudsat på en opfyldning i Fordgraven, alternativt mod syd i bunden af Fordgraven.

Metroselskabet har på baggrund af et konkret projekt anmodet Københavns Kommune om at opstarte en VVM-proces, hvilken er igangsat i efteråret 2014. Sydhavnsmetroen skal etableres og drives i overensstemmelse med den kommende VVM-redegørelse.

Formål og baggrund for ændringen

Den 27. juni 2014 indgik regeringen og Københavns Kommune en aftale om en metro til Sydhavn. Folketinget har den 5. februar 2015 vedtaget en lov der udmønter denne aftale.

Københavns Kommune har i perioden den 1. november til 12. december 2014 gennemført en forudgående høring med indkaldelse af idéer og forslag til VVM-redegørelsen samt afholdt et borgermøde. Hørings-svarene er sammenskrevet i en hvidbog, der forventes at blive forelagt Borgerrepræsentationen i foråret 2015. Hvidbogen vil bl.a. redegøre for hvilke stationsplaceringer, der skal arbejdes videre med i den kommende VVM-redegørelse for metro til Sydhavn.

Metro til Sydhavn vil betjene et af Københavns væsentligste byudviklingsområder med hurtig og sikker kollektiv transport. Metro til Sydhavn vil samtidig binde Kgs. Enghave tæt sammen med Indre By og de øvrige brokvarterer.

Metro til Sydhavn med døgndrift og høj frekvens vil have en positiv indvirkning på det gamle sydhavns-kvarter og bidrager desuden til udvikling af Ny Ellebjerg som et regionalt kollektivt trafikknudepunkt.

Vurdering af virkninger

Som følge af etablering af metro til Sydhavn, forventes der i metroens driftsfase at ske en stigning i antallet af påstignere i den kollektive trafik samtidig med et mindre fald i bil- og busstrafik. Der forventes en styrket social sammenhængskraft mellem Kgs. Enghave og Valby med Indre By og de øvrige brokvarterer.

I driftsfasen vil der være et elforbrug til drift af tog og stationer, samt materialeforbrug til vedligeholdelse. CO₂-udledningen som følge af elforbruget forventes at falde, efterhånden som elproduktionen omlægges til vedvarende energikilder.

Metroen vil ikke medføre væsentlige påvirkninger af omgivelserne, da størstedelen er placeret under jorden, men vil ved stationsforpladserne bidrage til et forstærket urbant præg.

Placering af en station på opfyld i Fordgraven kan medføre forringet vandkvalitet i selve Fordgraven. Der skal i forbindelse med VVM-redegørelsen udarbejdes en vurdering af strømforhold mv.

Afværgeforanstaltninger

Det vil indgå i VVM-redegørelsen for metro til Sydhavn, hvilke afværgeforanstaltninger der skal gennemføres i projektets anlægsperiode. Der forventes intet behov for afværgeforanstaltninger i driftsperioden.

Overvågningsprogram

Der vurderes ikke at være behov for et særligt overvågningsprogram i forbindelse med driften af metro til Sydhavn.

En VVM-redegørelse for metro til Sydhavnen er i øjeblikket under udarbejdelse. På baggrund af VVM-redegørelsen giver Københavns Kommune bygherre en VVM-tilladelse til projektet, hvori der kan stilles vilkår.

Ændring af parkeringsnormerne

Parkeringsnormerne i Kommuneplan 2015 ændres på følgende områder:

- Fra 1 plads pr. 200 m² til 1 plads pr. 150 m² i områder til blandet boliger og serviceerhverv (C) i tætbyen og i byudviklingsområderne
- Der indføres en fleksibilitet for i områder med serviceerhverv (S) og i områder til blandet boliger og serviceerhverv (C) i tætbyen og i byudviklingsområderne, så der efter konkret vurdering kan fastlægges en norm mellem 1 plads pr. 200 m² og 1 plads pr. 100 m²
- For plejeboliger ændres normen til 1 parkeringsplads pr. 300 m² i alle områder, idet den dog kan fastsættes ved en konkret vurdering.
- Parkeringsdækningen ved offentlige og almene funktioner fastlægges fremover efter en konkret vurdering.

Formål og baggrund for ændringen

Det har vist sig, at antallet af ansatte pr. etageareal i kontorerhverv er forøget, og at dobbeltudnyttede parkeringspladser i forbindelse med blandede bolig- og erhvervsbebyggelser. I områder til blandet boliger og serviceerhverv (C) ændres normen derfor i tætbyen og i byudviklingsområderne til 1 parkeringsplads pr. 150 m², så den svarer til normen i områder med serviceerhverv (S).

I områder med serviceerhverv (S) og i områder til blandet boliger og serviceerhverv (C) indføres fleksibilitet i parkeringsnormerne, så det efter konkret vurdering bliver muligt at kunne gå ned til 1 parkeringsplads pr. 200 m² eller op til 1 parkeringsplads pr. 100 m². Den øgede fleksibilitet, forventes i sig selv ikke at få betydning for miljøet, da gennemsnitsnormen vil være uændret.

De nuværende parkeringsnormer har vist sig at medføre begrænsninger ved opførelse af forskellige offentlige projekter f.eks. plejeboliger og institutioner mv. For plejeboliger ændres normen til 1 parkeringsplads pr. 300 m², der dog kan fraviges ved en konkret vurdering. Parkeringsdækningen ved offentlige og almene funktioner fastlægges fremover efter en konkret vurdering. Det vurderes kun at have marginal betydning for trafikmængderne i byen, da plejeboliger samt offentlige funktioner mv. kun udgør en meget lille del af den samlede boligmasse.

Vurdering af virkninger

De mindre restriktive parkeringsnormer i tætbyen og i byudviklingsområderne vil skabe mere trafik hvilket øger trængslen samt giver direkte miljøeffekter. Der vil blive skabt mulighed for ca. 1.000 flere parkeringspladser i byudviklingsområderne. I tætbyen vurderes der ikke at være større rammer til blandet bolig og serviceerhverv til udbygning.

I Københavns Kommune er der kun et større C-område, der skal planlægges og udbygges i planperioden – Levantkaj i Nordhavn. I forhold til det store antal parkeringspladser, der er i tætbyen og ved Nordhavn, vurderes dette kun at have marginal betydning for byen som helhed. Lokalt vil området få en trafikstigning med mulige lokale trængsels- og flaskehalsproblemer til følge.

Der er imidlertid en række større C-områder, der i dag er lokalplanlagte med endnu ikke fuldt udbyggede. De allerede lokalplanlagte områder skal som udgangspunkt etablere det antal parkeringspladser i forbindelse med nybyggeri, som lokalplanen fastsætter.

Det vurderes, at de ændrede parkeringsnormer stadig muliggør Københavns Kommunes grønne trafikmål om at hovedparten af væksten i den samlede persontrafik (mindst 2/3 målt som antal personture) skal ske med grønne transportmidler, det vil sige cykel og kollektiv trafik. Med den ændrede parkeringsnorm må det forventes at hver parkeringsplads skal deles mellem 7½ kontoransatte mod tidligere 10. Idet kontoransatte typisk benytter grønne transportformer mere end øvrige erhverv, vil parkeringsnormen på 1 parkeringsplads pr. 150 m² stadig understøtte kommunens grønne trafikmål.

Der forventes en øget udledning af CO₂ og forurenende stoffer fra trafikken som følge af ændringen. Der vil således årligt blive udledt op til 2.250 ton ekstra CO₂ fra trafikken i København ved uændret trafikmønster. Det svarer til en stigning på ca. 0,5% sammenlignet med udledningen 2013. Parkeringsnormerne vurderes derfor ikke at understøtte målet om CO₂ neutralitet i 2025 og målsætningerne i ren luft planen om at luften skal være så ren at københavnernes sundhed ikke påvirkes. Den teknologiske udvikling samt større udbredelse af el-biler vurderes at i nogen grad at afbøde dette, men det er allerede taget i betragtning i Klimaplanen KBH 2025 samt i ren luft planen.

Afværgetiltag

Københavns Kommune overvåger løbende trafikken og afledte miljøforhold som f.eks. støj og luftforurening. Såfremt de afledte miljøforhold ikke overholder gældende lovgivning, vil afværgeforanstaltninger blive undersøgt. Desuden sikrer planlægningen at der ved byggeri tages højde for f.eks. støjforhold.

Overvågningsprogram

For at modvirke de negative konsekvenser af trængsel har kommunen et ”Administrationsgrundlag for trafikledelse i København”, der udstikker retningslinier for trafikledelse og som udgør kommunen grundlag for den daglige trafikledelse for at sikre god fremkommelighed trafikikkerhed.

Biogasanlæg (REnescienceanlæg) på Prøvestenen

I Forslag til Kommuneplan 2015 skabes der mulighed for placering af et såkaldt REnescienceanlæg på Prøvestenen. På et REnescience-anlæg behandles den indsamlede dagrenovation med enzymer, hvorved der dannes en væske som kan bioforgasses og anvendes som biogas i energiforsyningen. Restmaterialet fra forgasningen kan anvendes i landbruget.

Anlægget skal behandle affald fra Københavns Kommune og vil få en kapacitet på 160.000 tons/år.

Formål og baggrund for ændringen

Formålet med planen er, at opfylde målsætningerne i Regeringens Ressourcestrategi om 50 % genanvendelse af affald fra husholdninger i 2022. Dette mål er indskrevet i Københavns Kommunes Ressource og Affaldsplan 2018, som peger på, at målene kan opnås ved at håndtere affaldet på et REnescienceanlæg, hvor ressourcerne i affaldet udnyttes bedre og en større del af den indsamlede dagrenovation kan genanvendes.

Vurdering af virkninger

I forhold til CO₂-udledningen forventes biogas at kunne udnyttes i energisystemet, herunder fx erstatte diesel i tung transport, men samtidig vil CO₂-udledningen fra trafikken stige som følge af øget transport.

Hvis der ses på den samlede håndtering af affaldet, inklusive transport, vil fortrængningen i forbindelse med REnescience være i samme størrelsesorden som ved affaldsforbrænding.

Biogasanlægget vurderes at øge andelen af vedvarende energi i Københavns Kommune, idet naturgas kan erstattes med biogas.

Den affaldsbaserede energi kan udnyttes mere fleksibelt end i affaldsforbrændingsanlægget (der primært producerer fjernvarme og i mindre omfang el), da den producerede biogas vil kunne lagres.

Vandforbruget i et REnescienceanlæg er højt, fordi REnescience-processen består i, at man tilsætter vand og enzymer til affaldet, der er ”tørt”, når det kommer ind på anlægget. Der vil i forbindelse med etablering af virksomheden og i den efterfølgende driftsperiode blive arbejdet med vandbesparende tiltag.

Genanvendelsen øges væsentligt både ved at udnytte biogassen fra processen i energiforsyningen samt ved at udnytte restprodukter fra behandlingen af det organiske affald i landbruget. Endvidere vil plast og metal sorteres ud af forbrændingen og samtidig udnyttes det papir og pap, som ikke kildesorteres som en del af biofraktionen. Herved vil en øget genanvendelse af affaldet og en bedre udnyttelse af ressourcerne i affaldet vil blive opnået.

Etablering af REnescienceanlæg på Prøvestenen vil betyde et ændret trafikbillede i.ft. i dag, da al renovation fremover vil køre til Prøvestenen. Det betyder mere trafik over Langebro til Amager og en tilsvarende aflastning af de ruter, som tidligere blev benyttet til Vestforbrænding. Det vurderes, at den ekstra trafik på Langebro kan afvikles uden væsentlige trængselsmæssige problemer.

Samtidig vil flere lastbiler køre fra affaldsbehandlingsanlægget i forbindelse med distribution af forskellige restfraktioner. Det drejer sig om 22 flere lastbiler pr. hverdag jævnt fordelt over dagen. Denne trafik forventes hovedsagelig at ville bevæge sig enten ad Amagerfælledvej eller Amager Strandvej - om sommeren mest Amagerfælledvej, om vinteren mest Amager Strandvej.

I forhold til trafikafviklingen vil det begrænsede antal lastbiler ikke give anledning problemer på vejnettet. Det skal dog samtidig nævnes, at begge strækninger er veje med en relativt høj andel af tung trafik i forvejen.

Trafiksikkerhedsmæssigt vil flere lastbiler alt andet lige skabe risiko for flere, og alvorligere, uheld.

Det øgede antal lastbiler er så begrænset, at det ikke vurderes at påvirke omgivelserne med støj eller vil påvirke luftkvaliteten.

Afværgeforanstaltninger

Det kan overvejes i den videre proces at stille krav til ruter til den trafik, som kører fra anlægget med restprodukter i det omfang det vil være muligt. Andre eventuelle afværgetiltag vil blive fastlagt i den videre planlægningsproces.

Overvågningsprogram

Placering af et REnescienceanlæg på Prøvestenen kræver udarbejdelse af en lokalplan samt VVM-tilladelse og miljøgodkendelse, som henholdsvis vil indeholde vilkår for anlæggets placering og drift.

Københavns Kommune følger løbende udviklingen i trafikens omfang og sætter ind med afværgeforanstaltning om nødvendigt for at begrænse trængsel og forbedre trafiksikkerheden.

Stor udvalgswarebutik ved Fisketorvet

I Forslag til Kommuneplan 2015 skabes der mulighed for, at en af de store udvalgswarebutikker, som kommunen ifølge Landsplandirektivet for Detailhandel muliggør i City/Fisketorvet placeres ved Fisketorvet med en størrelse større end den, kommuneplanen ellers fastsætter for store udvalgswarebutikker.

Formål og baggrund for ændringen

IKEA har et ønske om at placere en stor udvalgswarebutik i tilknytning til og nord for Fisketorvet. Kommuneplan 2015 ændrer derfor afgrænsningen af City/Fisketorvets afgrænsning og tillader en stor udvalgswarebutik med en maksimal størrelse på op til 37.000 bruttoetagemeter.

Vurdering af virkninger

Det vurderes at den mulige ændring vil kunne øge den lokale trafikbelastning af Kalvebod Brygge og af de nærmeste signalregulerede kryds med i ca. 3.000 bilture pr. døgn i begge retninger tilsammen.

Afhængigt af fordelingen på oplande og retninger og skønnes dette at indebære lokale forøgelse af biltrafikken pr. døgn på op til ca. 5 %. Effekten vil være størst ved til- og frakørslerne i de nærmeste kryds, og afhængigt af kundetrafikkenes fordeling over døgnet og ugen og af fordelingen på transportmidler, vil udbygningen derfor kunne indebære behov for en vis tilpasning / udbygning af de nærmeste signalregulerede kryds.

Ved større udbygninger af parkeringskapaciteten vil der i spidsbelastningsperioder kunne opstå betydelige kødannelser og vanskeligheder med afviklingen af biltrafikken.

Beliggenheden i det tætte byområde med tradition for en stor cykelandel, og tæt ved en velbetjent S-tog station (og en kommende metrostation) vil indebære en betydeligt lavere andel bilkunder end ved indkøbscentre i omegnen. Der er derfor ikke samme behov for etablering af store parkeringsanlæg, og det må af hensyn til bl.a. trafikafviklingen anbefales, at der ikke etableres flere parkeringspladser end svarende til 1 pr. 100 etagemeter.

For Københavns Kommune som helhed kan etableringen af f.eks. et IKEA tæt ved Dybbølsbro indebære mindre biltrafik gennem kommunen end i dag, hvor der køres i bil ud til IKEA i Tåstrup og Gentofte. Samlet set forventes derfor de trafikale og miljømæssige konsekvenser af butiksudbygningen at være marginale.

Lokalt på Kalvebod Brygge og på Dybbølsbro forventes som nævnt en stigning i trafikken på ca. 5%. På Vesterbros vejnet forventes der trafikstigninger, der er mindre end 5% som følge af butikken.

I forbindelse med udvikling af lokalplan for udlægning vil der blive gennemført detaljerede trafikale analyser af de lokale konsekvenser og behov for ændringer af vejnettet.

I forhold til den gældende lokalplans bebyggelsesplan forventes der at blive mindre gennemsyn fra Vesterbro til Kalvebod Brygge og havnen. Der vil blive arbejdet med forhold vedrørende udsyn og barrierer i forbindelse med lokalplanarbejdet.

IKEA-butikken, der opføres som en samlet, rektangulær bygning vil bryde markant med den bebyggelsesplan, der er fastlagt i den gældende lokalplan, hvor der er lagt vægt på åbne arealer og forskellige sigtelinjer og udsyn mellem de høje, enkeltstående, kontorbyggerier. Hertil hører, at en stor rektangulær bygning som udgangspunkt vil blive et dominerende og tydeligt element i omgivelserne.

Det vurderes imidlertid, at et IKEA-varehus som volumen vil kunne indpasses i området, uden at direkte forringe udsynsforhold og overordnede sigtelinjer fra f.eks. Ingerslevsgade, Skelbækgade, Dybbølsbro og Fisketorvet.

Afværgeforanstaltninger

I forbindelse med udvikling af lokalplan for udlægning vil der blive gennemført detaljerede trafikale analyser af de lokale konsekvenser og behov for ændringer af vejnettet. Trafikken ved Dybbølsbro skal fortsat følges nøje.

Overvågningsprogram

I forbindelse med VVM og en ny lokalplan vil bebyggelsens udformning, placering, højde, arkitektur mv. blive fastlagt og dermed kan der fastsættes eventuelle tiltag og overvågning. Yderligere vurdering af projektet vil ske i forbindelse hermed.

En VVM-redegørelse for IKEA-butikken er i øjeblikket under udarbejdelse. På baggrund af VVM-redegørelsen giver Københavns Kommune bygherre en VVM-tilladelse til projektet, hvori der kan stilles vilkår.

Kumulative forhold

Det er vurderingen, at der ikke er væsentlige kumulative ændringer som følge af de samlede ændringer, der har været omfattet af miljøvurderingen.

2. Kommuneplan 2015's mål og udfordringer

DEN SAMMENHÆNGENDE BY ER OVERSKRIFTEN FOR KØBENHAVNS KOMMUNES VISION FOR FREMTIDEN. EN VISION SOM KØBENHAVNERNE SKAL MÆRKE I DERES HVERDAG. OG EN VISION SOM KUN ER MULIG, HVIS VI FÅR OFFENTLIGE OG PRIVATE INVESTERINGER I BYUDVIKLINGEN TIL AT SPILLE SAMMEN. KØBENHAVNS KOMMUNE VIL SIKRE FREMTIDEN GENNEM DENNE VISION.

Københavnertællingen og den sammenhængende by

Københavns Kommune har en vision, hvor vækst og livskvalitet er hinandens forudsætninger i en bæredygtig udvikling af København og Øresundsregionen:

- København er internationalt anerkendt for at være et godt sted at bo og leve
- Væksten driver mulighederne for at udvikle en attraktiv by
- København Vækst og flere nye jobs styrker de svage bydele og dermed sammenhængskraften i København

Grøn boligby

Mål for udviklingen af København:

Målet er en grøn og sammenhængende by, som kan rumme en forventet befolkningsvækst på 100.000 nye københavnere frem mod år 2027:

- 45.000 nye boliger i 2027, svarende til 3.750 boliger pr. år
- Fordeling af den kørende trafik i København med mindst 1/3 på cykel, mindst 1/3 med kollektiv trafik og højst 1/3 med bil
- Mindst 2/3 af væksten i trafikken skal være grøn
- Mindst 1/2 af den kørende trafik, til arbejde eller uddannelse, skal ske på cykel

Boliger nok til alle dæmper prisstigninger:

- At boligudbud og boligefterspørgsel skal matche hinanden
- At planen er klar – der er plads til byudvikling

Tæt og bæredygtig by omkring stationer:

- At skabe vækst gennem tæt by
- At byudvikling skal være bæredygtig
- At få mindre biltrafik og mere cykling og kollektiv transport

Grøn by til københavnere:

- At boligbyggeriet gør byen grønnere

Det er desuden vigtigt for København:

- At den overordnede byudvikling tager hensyn til de kommunaløkonomiske konsekvenser
- At der arbejdes videre med Nordhavnstunellen
- At der bygges en Sydhavnsmetro
- At der skabes bedre muligheder for rækkehuse

Sammenhængende by

Mål for udviklingen af København:

København skal vedblive at være en by med blandede og mangfoldige boligområder, hvor der er boliger til alle, og hvor udviklingen i byen kommer alle til gode:

- 20 pct. Almene boliger, svarende til 750 nye almene boliger pr. År
- 10 pct. Af de nye almene familieboliger i udviklingsområderne skal have en maksimal husleje på 3.200 kr/mdr., svarende til ca. 50 boliger pr. år
- 6.000 nye ungdomsboliger frem mod 2015, svarende til 600 boliger pr. år

Udvikling af den eksisterende by

- At forny og opgradere i den eksisterende by
- At bruge udviklingspotentialet i den eksisterende by
- At bane vej for bæredygtige omdannelser i den eksisterende by

Social sammenhængskraft

- At løfte udsatte byområder
- At øge social sammenhængskraft med gode fysiske forbindelser
- At få blandede ejerformer i boligmassen
- At skabe en jævn fordeling af almene boliger, der øger den sociale

Gode boliger til alle

- At sikre store fleksible boliger til fremtidens behov
- At skabe mulighed for flere mindre og billigere boliger
- At skabe mulighed for særligt billige boliger til visse målgrupper
- At skabe mangfoldige nye boligkvarterer og stor variation i boligtyper
- At give nye muligheder for at bygge kollegie- og ungdomsboliger

Det er desuden vigtigt for København:

- At skabe tryghed som en forudsætning for liv i byens rum
- At skabe velfungerende offentlige rum, der styrker den sociale sammenhængskraft
- At have et godt samarbejde med byens almene boligorganisationer
- At give historier i gamle boliger og bydele nyt liv

Kvalitet i bylivet

Mål for udviklingen af København:

København skal vedblive at være en attraktiv ramme om det moderne hverdagsliv i byen:

- København CO2-neutral i 2025, svarende til et fald på 200.000 tons pr. År
- Reduktion i udledning af NO₂, svarende til et fald på ca. 260 tons årligt

Højt niveau i den kommunale service:

- At befolkningsvæksten skal følges af udbygning af skoler, kultur- og idrætsfaciliteter, grønne områder og infrastruktur
- At København tager ansvar for miljøet
- At København gears til fremtidens klimaudfordringer

Attraktivt hverdagsliv for københavnernes:

- At gennem samlokalisering og flerfunktionalitet give bedre udnyttelse, mere byliv og dermed gavne miljøet
- At udvikle grønt København med gode rekreative muligheder

- At udnyttelse af offentligt tilgængelige rekreative arealer bedre
- At sikre en fortsat grøn by
- At forbedre sundhed og højne livskvalitet

Attraktivt handelsliv:

- At fastholde og udvikle et stærkt butiksliv og styrke handelsgaderne

Det er desuden vigtigt for København:

- At få ren luft og mindre vejstøj
- At udføre en særlig miljøindsats i busserne
- At skabe samarbejde om miljøet som et fælles ansvar
- At bruge af bygninger og arealer midlertidig
- At involvere borgerne aktivt

Sammen om vækst og arbejdspladser

Mål for udviklingen af København:

Kommunen vil derfor sikre lokaliseringsmuligheder for nye erhverv og virksomheder og gode rammer, som fastholder eksisterende arbejdspladser i kommunen:

- Fastholde rummelighed til byggeri af op til 2,4 mio. m² erhverv frem mod 2027, svarende til 200.000 m² om året
- 20.000 nye private arbejdspladser i perioden fra 2011 til 2020, dvs. 2.000 arbejdspladser årligt
- 95 pct. Af hver årgang skal have en ungdomsuddannelse eller en videregående uddannelse

Plads til erhvervsudvikling:

- At befolkningsvæksten skal matches af vækst i antal arbejdspladser

Bæredygtig lokalisering af erhverv:

- At fremtidens jobs er bæredygtige

Et bredt udvalg af virksomheder og jobs:

- At give forskellige jobmuligheder gennem produktionserhverv, serviceerhverv, kreative erhverv mv.
- At skabe attraktive rammer for iværksættere og kreative erhverv
- At få store virksomheder, der sikrer mange jobs, til byen
- At skabe gode muligheder for uddannelse og beskæftigelse, der giver livsmuligheder for den enkelte og understøtter Københavns vækstbetingelser

Det er desuden vigtigt for København:

- At sikre arealer til gode lokaliseringsmuligheder for erhverv
- At det skal være nemmere at starte og drive virksomhed i København
- At styrke samspil om innovation i byens vidensmiljøer
- At løfte beskæftigelsesgraden i de udsatte byområder op på niveau med københavnergennemsnittet for at mindske skævvridning i tilknytning til arbejdsmarkedet
- At skabe arbejdspladser gennem sociale klausuler og praktikpladser
- At opnå en bedre balance mellem bæredygtig byudvikling og gode rammer for byens virksomheder ved en justering af parkeringsnormer

Greater Copenhagen

Mål for udviklingen af København:

For at opretholde den høje livskvalitet i byen skal vi arbejde målrettet på at øge vores vækst. Kommune ønsker at skabe en sammenhængende region gennem et stærkt og forpligtende politisk samarbejde med én fælles strategi for vækst, beskæftigelse og regional infrastruktur:

- 5 pct. vækst i BNP pr. år
- København blandt top 3 over bedste byer at bo i

Vækst, investeringer og jobs via regionalt samarbejde:

- At øresundsregionen har international gennemslagskraft
- At københavnsk 'liveability' er et stærkt kort i den internationale konkurrence
- At Københavns grønne brand skaber vækst og arbejdspladser

Internationalt knudepunkt – Greater Copenhagen:

- At velfungerende infrastruktur understøtter en bæredygtig udnyttelse af potentialet i regionen
- At regionens kommuner arbejder for et fælles trafikcharter i Greater Copenhagen
- At der er et fælles regionalt opslag i kommuneplaner for regionens kommuner

Udviklingsområder i København

I Kommuneplan 2015 er optaget kort, der viser de aktuelle udviklingsområder i København og udpeger de særlige behov, der her er for at sikre arealer samt finansiering til kommunale faciliteter, når byens befolkning vokser. Kortene viser arealbehov og investeringsforslag for skoler, kultur- og idrætsfaciliteter, rekreative områder og infrastrukturanlæg som fx broer og tunneller.

Komplet revision af kommuneplanen

Med vedtagelsen af planstrategien besluttede man at der skal gennemføres en komplet revision af kommuneplanen med udgangspunkt i Kommuneplan 2001, hvilket vil sige at Kommuneplan 2011's hovedstruktur og rammer er revideret.

Planens forbindelse til andre planer

Københavns Kommuneplan 2015 skal være i overensstemmelse med Landsplandirektivet for Hovedstadsområdet - Fingerplan 2013. Det betyder bl.a., at byudvikling af regional betydning skal koordineres med udbygning af hovedstadsområdets overordnede infrastruktur med særlig hensyntagen til den kollektive trafikale betjening. Kommuneplan 2015 på ikke stride imod udviklingsplanen for Region Hovedstaden, der forventes at bortfalde i løbet af 2015. Kommuneplan 2015 vurderes endvidere ikke at være i modstrid med nabokommunernes kommuneplaner.

Tidligere miljøvurderinger

Der blev første gang udarbejdet en miljøvurdering af Københavns kommuneplan i 2005, herefter i 2009 og senest i 2011. For et mere omfattende indblik i, hvordan mange af de eksisterende og bevarede planmæssige rammer og planer for den fremtidige udvikling af København er miljøvurderet, henvises der til disse tidligere miljøvurderinger.

3. Metode

DET ER KUN PLANMÆSSIGE ÆNDRINGER FRA KOMMUNEPLAN 2011 TIL KOMMUNEPLAN 2015, DER ER MILJØVURDERET.

MILJØVURDERINGEN ER MÅLSTYRET, HVILKET BETYDER, AT VURDERINGEN ER STYRET AF OG FORETAGET I FORHOLD TIL EN RÆKKE PLANMÆSSIGT RELEVANTE MILJØMÅL, SOM DE FREMGÅR AF KOMMUNENS PLANER OG POLITIKKER, DER DÆKKER DE TEMAER, SOM LOVEN FASTLÆGGER AT MILJØVURDERINGEN SKAL OMFATTE .

Kommunens mål struktureret efter bæredygtighedsværktøjets hensyn

Københavns Kommune har mange miljømål, og en vigtig opgave har derfor været at få overblik over, hvilke af disse, der er relevante i forbindelse med kommuneplanlægningen. Der er i vurderingen set på mål fra en række planer: Miljømetropolen, Klimaplanen, ”Kommuneplanstrategi 2014: Den Sammenhængende By”, ”Kommuneplan 2011”, ”Metropol for Mennesker”, ”Spildevandsplan 2008” m.fl.

Miljømålene er struktureret efter hensynene i kommunens bæredygtighedsværktøj. Dette værktøj er baseret på det brede bæredygtighedsbegreb (miljømæssig, social og økonomisk bæredygtighed), består af 14 hensyn og er kort fortalt beregnet til og udviklet som et dialogbaseret værktøj, der skal bruges til at give udviklingen af større byudviklingsområder et ”bæredygtighedscheck” (se www.kk.dk/bdv).

Ved at bringe bæredygtighedsværktøjets hensyn i anvendelse i denne sammenhæng sikres en anvendelse af den udviklede terminologi i anden relevant planmæssig sammenhæng.

Ud af værktøjets i alt 14 hensyn, er 11 hensyn blevet fundet relevante set i sammenhæng med miljøvurderingen. De udvalgte hensyn er blevet sammenholdt med lovens miljühensyn for at sikre, at alle de lovpligtige hensyn er dækket ind. Det er således sikret, at miljøvurderingen tager hensyn til alle lovens parametre, selvom den er struktureret anderledes. De 11 udvalgte hensyn er:

- Arealanvendelse
- Transport
- Energi
- Vand
- Materialekredsløb
- Grønne og blå områder
- Social mangfoldighed og sammenhængskraft
- Byens rum
- Byens liv
- Kulturarv
- Langtidsholdbarhed

Loven om miljøvurdering foreskriver, at miljørapporten skal give oplysninger om: ”den sandsynlige væsentlige indvirkning på miljøet, herunder den biologiske mangfoldighed, befolkningen, menneskers sundhed, fauna, flora, jordbund, vand, luft, klimatiske faktorer, materielle goder, landskab, kulturarv, herunder kirker og deres omgivelser samt arkitektonisk og arkæologisk arv, og det indbyrdes forhold mellem samtlige disse faktorer.” Afslutningsvis foreskriver loven, at der i miljørapporten også skal gives oplysninger om de beskyttelsesmål, der er fastlagt på internationalt plan, fællesskabsplan eller medlemsstatsplan, og hvordan der er taget hensyn til målene.

Scoping – afgrænsning til ændringer i kommuneplanen

Afgrænsningen af, hvilke planmæssige ændringer, der skulle miljøvurderes, har taget udgangspunkt i en vurdering af, om der har været en positiv eller negativ virkning på miljøet.

De planmæssige ændringer i den nye kommuneplan, som Københavns Kommune vurderede omfattet af kravet om en miljøvurdering, og som blev beskrevet i det udsendte scopingbrev, var:

1. Metro til Sydhavn
2. Ændring af parkeringsnormer
3. Trafikzone Indre By
4. Biogasanlæg på Industri- eller Havneområde
5. Stor udvalgswarebutik ved Fisketorvet

Høring af berørte myndigheder

Der har været afholdt en høring af berørte myndigheder, hvor de 3 myndigheder, der svarede, ikke havde kommentarer. Der er således ikke udarbejdet hvidbog for scoping af miljøvurdering af Kommuneplan 2015.

Miljøvurdering af ændringerne

På baggrund af scoping, blev det dernæst vurderet, om ændringer indebar en væsentlig indvirkning på miljøet.

Arbejdet med miljøvurderingen blev igangsat samtidig med udarbejdelse af et forslag til kommuneplan for at skabe mulighed for at påvirke udviklingen af planen. Da arbejdet med kommuneplanen blev mere fremskredent viste det sig, at et enkelt af de ændringer, der tidligere var blevet scopet, reelt var så begrænset, at de ikke ville have nogen væsentlig indflydelse på miljøet (Trafikzone i Indre By) og en enkelt udgik af planforslaget (Stor udvalgswarebutik ved Fisketorvet).

Afbødende og miljøfremmende foranstaltninger

Hvis en indvirkning fra en planmæssig ændring er vurderet som væsentlig og negativ, skal det vurderes om og hvordan de negative konsekvenser kan afbødes. Afbødning dækker i henhold til loven hhv. at undgå, minimere og kompensere for negative virkninger. For de væsentlige negative konsekvenser er der givet forslag til afbødende foranstaltninger. I mange tilfælde er kommuneplanens indsatser positive eller neutrale og dermed i overensstemmelse med miljømålene.

Overvågning

For de indvirkninger, der er væsentlige og miljømæssigt negative, skal der foretages en overvågning af miljøpåvirkningen.

4. Miljøstatus

MILJØSTATUS ER EN BESKRIVELSE AF DEN EKSISTERENDE MILJØTILSTAND I KØBENHAVNS KOMMUNE FOR DE UDVALGTE MILJØMÅL INDEN DE PLANLAGTE ÆNDRINGER I KOMMUNEPLANEN GENNEMFØRES.

Kapitlet er som resten af rapporten opbygget efter de udvalgte hensyn fra kommunens bæredygtighedsværktøj (arealanvendelse, transport osv.). Miljøstatus indeholder såvel eksisterende miljøproblemer og miljøkvaliteter, og bygger på eksisterende viden og oplysninger fra de planer, hvorfra målet stammer, F.eks. Klimaplanen. Oplysningerne, som fremgår af miljøstatus, kan enten ses i kommunens grønne regnskab og/eller i bæredygtighedsværktøjet, hvor der er link til de relevante planer.

Miljøstatus anvendes som den referenceramme, kommuneplanen vurderes i forhold til. Endelig danner miljøstatus baggrund for at beskrive den fremtidige udvikling. Hvordan ser denne ud, hvis ændringerne i den nye Kommuneplan 2011 ikke vedtages eller gennemføres? Sidstnævnte kaldes også 0-alternativet.

Arealanvendelse

Kommuneplan 2011 videreførte bestræbelserne på særligt at prioritere byudvikling og -omdannelse i de stationsnære byområder. Her skal de generelle rammer gennem tilpasset bebyggelsesprocent (og bygningshøjde) medvirke til at sikre kundegrundlaget for den kollektive trafik og øge andelen af borgere, der har let adgang til den, samt skabe mere og bedre byliv med en blanding af forskellige funktioner og generelt styrke bæredygtigheden i byen. Hvad angår en bæredygtig transportpolitik understøttes denne i Kommuneplan 2011 af brugen af øvre parkeringsnormer og et sammenhængende cykelrutenet, som bl.a. skal medvirke til at få trafikanterne til at bruge den kollektive trafik eller cykle. Udenfor de stationsnære områder sikres der gode cykelforbindelser og busdrift til stationerne.

Større kontorvirksomheder placeres stationsnært i overensstemmelse med principperne i Fingerplan 2013. Endvidere tilstræbes større serviceerhverv og institutioner placeret ved knudepunktstationer, og offentlige institutioner af national/regional betydning bør fortrinsvist lokaliseres i Københavns centrale byområde og Ørestaden, hvor tilgængeligheden er bedst. Med anlæg af metroens 4. etape til Sydhavn vil 85 % af den tætte del af byen ligge i gåafstand fra en station.

Detailhandel placeres hovedsageligt i de regionale centre, City/Fisketorvet og Ørestad, samt i 8 ”bymidter” omkring bydelenes hovedstrøg. Sammen med en lang række bydels- og lokalcentre understøtter dette, at der for alle i byen er kort afstand til indkøbsmuligheder, så det er fordelagtigt at cykle eller gå. Endvidere sikres det, at det regionale butiksliv har en god kollektiv trafikbetjening.

I Kommuneplan 2011 er der fastlagt en rækkefølgeplanlægning. Principperne bag er bl.a. at udvikling af de stationsnære områder og øvrige områder med særligt potentiale bør prioriteres højt, at tætte bykvarterer med et levende og alsidigt byliv bør fremmes og at ønsket om et differentieret boligudbud kan tilgodeses.

Udfordringer

Ovennævnte principper for planlægning af byudvikling og arealanvendelse videreføres i Kommuneplan 2015. Der er behov for at forbedre muligheder for og tilskyndelse til en koncentreret byudvikling, der understøtter bæredygtig mobilitet og udnyttelse af eksisterende service, faciliteter og ressourcer, således at en vækst i befolkningen kan forenes med en hensigtsmæssig trafikudvikling og et bæredygtigt ressourceforbrug.

Transport

Trængslen på vejene er øget for bil-, bus- og cykeltrafikken gennem de seneste år, som følge af øget trafik og af, at kommunen af hensyn til henholdsvis trafikikkerhed og gademiljøet har foretaget ombygninger og omprioriteringer, der har reduceret kapaciteten i dele af vejnettet. Desuden har trafikken været præget af mange og store anlægsaktiviteter, herunder bl.a. 20 store metroarbejdspladser.

For at modvirke de negative konsekvenser af trængslen er der vedtaget et ”Administrationsgrundlag for trafikledelse i København”, der udstikker retningslinjer for trafikledelsen og vil være forvaltningens grundlag i den daglige trafikledelse for at sikre god fremkommelighed for alle uden at forringe trafikikkerheden bl.a. ved håndtering af konkrete prioriteringer og dilemmaer. Administrationsgrundlaget indeholder forslag til servicemål for trafikken samt forslag til, hvordan og hvornår på dagen de enkelte trafikanttyper skal prioriteres i trafiksignalerne. Administrationsgrundlaget skal fremover benyttes i forbindelse med vurdering af kommunens trafikale investeringer, så investeringerne foretages til størst mulig samlet nytte.

Cykeltrafik

Godt en tredjedel cykler dagligt til og fra arbejde/uddannelse i København. Niveauet har været stabilt i de senere år og er højt sammenlignet med andre storbyer. For at skabe de bedste forudsætninger for at nå kommuneplanens grønne mål investeres der mellem 100 og 200 mio. kr. årligt i forbedring af cykelinfrastrukturen. I 2014 er Cykelslangen åbnet, og der er skabt en endnu bedre forbindelse over havnen - samtidigt er cykeltrafikken på stedet steget med 25% efter ombygningen. Nørrebrogade er ved at blive ombygget og første etape blev færdig i 2011. Det har betydet, at cykeltrafikken er steget med 20% på Dronning Louises Bro.

Tryghed for cyklister

Antallet af dræbte og alvorligt tilskadede cyklister i trafikken er steget fra 2010 til 2013. I 2011 var der dog det laveste antal tilskadede og dræbte, der er registreret i en meget lang årrække - 9 alvorligt tilskadede og 1 dræbt. Dette var i 2013 steget til 107 alvorligt tilskadede og 4 dræbte. Men set over en længere periode er der tale om en positiv udvikling, idet der i dag sker én dødsulykke eller anden alvorlig ulykke pr. 4,2 mio. cyklet kilometer, hvor tallet i 2008 var én ulykke pr. 3,2 mio. cyklet kilometer. Desuden er andelen af cyklister, der føler sig trygge i trafikken steget fra 51 % i 2008 til 71 % i 2012.

Støj

Der blev i 2012 udarbejdet en kortlægning af støj fra den københavnske vejtrafik, der viste at antallet af støjbelastede boliger fra 2007 til 2012 er faldet fra 173.000 til 141.000 – et fald på 17 %. Der var ca. 35.000 boliger, som var støjbelastede med mere end 68 dB. Det er et fald siden 2007, hvor der var ca. 50.000 boliger. Også støj om natten er reduceret siden 2007 med ca. 44 %. Støj ved skoler og daginstitutioner er ligeledes reduceret så 54 % af alle skoler og institutioner i kommunen var støjbelastede i 2011.

Kommunens virkemidler for nedbringelse af støj omfatter bl.a. nedsættelse af hastighedsgrænserne og udlægning af støjreducerende asfalt ved vejrenovering. Disse virkemidler er medvirkende til reduktionen af antal støjbelastede boliger i kommunen.

Luftkvalitet

De seneste målinger i 2014 af luftkvaliteten i København viser, at hovedparten af luftforureningsstoffer, der er udpeget i EU's luftkvalitetsdirektiv, findes i mængder, der ligger inden for de fastsatte grænseværdier og at luftens indhold af partikler ligger under grænseværdien. Dog er grænseværdien for indholdet af NO₂, som skulle have været overholdt fra 2010, stadig overskredet.

Borgerrepræsentationen vedtog i september 2013 en "Ren Luft Plan" for København, der skal medvirke til at skabe en renere luft i byen. Derudover arbejder Københavns Kommune målrettet for at implementere KBH 2025 klimaplanen og Plan for Grøn Mobilitet, der begge indeholder en bred vifte af indsatser, som på sigt vil medvirke til at nedbringe luftforureningen i København.

Implementeringen af en miljøzone i København i 2008 har vist sig at være et effektivt middel til at begrænse luftforureningen. Regeringen meddelte i juni 2014, at ideen om at etablere "Ren luft zoner" er faldet bort, og erstattet med en luftpakke kaldet "Ren luft til danskerne", der omfatter fire indsatsområder, heriblandt mindre forurening fra brændeovne og renere busser i København.

Udfordringer

Københavns Kommune har ikke direkte mulighed for at påvirke den forurening, der kommer udefra, hvilket vil kræve et fælles samarbejde i Danmark og en fælles indsats på EU- og internationalt niveau. Derudover er København i dag præget af mange store og små byggeprojekter, der formentlig giver anledning til øget lokal luftforurening.

Trafikken er den vigtigste lokale kilde til kvælstofdioxid i København, og ved en fortsat stigning i trafikken vurderes luftkvaliteten at blive yderligere forringet i forhold til EU-kravene, med mindre den teknologiske udvikling kan modvirke dette.

En stor del af de ultrafine partikler er sodpartikler, der primært stammer fra dieseldrevne køretøjer og brændeovne. Der er endnu ikke fastsat grænseværdier for ultrafine partikler i EU's luftkvalitetsdirektiv, og måling af ultrafine partikler er ikke obligatorisk.

Energi

I København er der i 2014 sket et fald i elforbruget på godt 6 % ift. 2012. Reduktionen i el-forbruget i de private husholdninger er sket samtidig med, at kommunens indbyggertal i samme periode er vokset med 1,5 %. Afkoblingen af byens elforbrug og CO₂-udledning fra byens vækst fortsætter således.

Selv om 2013 var en smule varmere end 2012, steg fjernvarmeforbruget 0,5 %. Dog er fjernvarmeforbruget faldet i forhold til 2011. Siden 2010 er CO₂-udledningen fra fjernvarmeforbruget faldet med 22%.

I 2012 var omkring 21% af elforbruget i Københavns Kommune baseret på vedvarende energikilder mod 29% i 2011. Faldet i den vedvarende energis andel af det samlede forbrug i forhold til 2012 skyldes primært en mindre andel vindkraft. 2013 var et mindre blæsende år end 2012 og derfor er andelen af kul som brændsel til elproduktion steget og andelen af vind er faldet. Den vedvarende energi kom især fra biomasse, affald og vind, mens sol kun udgjorde en meget lille del af de vedvarende energikilder.

Langt den største del af varmeproduktionen sker på kraftvarmeverker og affaldsforbrændingsanlæg. I 2012 var fjernvarmens CO₂-neutrale andel 45 %, hvilket er ca. 2 procentpoint mere i forhold til 2011 på grund af en større andel biomasse, som fortrænger fossile brændsler som kul og olie.

Udfordringer

Forbruget af el og varme i København forventes at falde fremover, bl.a. som følge af tiltag i Københavns Kommunes Klimaplan. Byudviklingen vil øge energiforbruget, men da der samtidig sættes ind i forhold til energibesparelser, forventes det samlede forbrug at falde.

Omstilling af energiproduktionen til vedvarende energi i de kommende mange år, vil betyde nye og mere synlige brændsler og teknologier. En udfordring vil derfor blive at indpasse dem i byen.

Vand

Grundvand

Det rene grundvand er en begrænset ressource i Københavns Kommune, og der er behov for såvel forebyggelse af yderligere forurening af grundvandsressourcen som begrænsning i vandforbruget. Vandforbruget i de københavnske husholdninger viser en faldende tendens. I 2013 var forbruget faldet til 104 liter pr. person pr. døgn fra 171 liter i 1987. København har i vandforsyningsplan 2012 et mål for reduktion af husholdningsforbruget på 100 liter i 2017 og 90 liter i 2025. Grundvandet pesticidindhold overvåges af Københavns Kommune, der desuden har en kommunal retningslinje om ikke at bruge sprøjtegift og kemiske ukrudtsmidler på kommunens arealer. På private arealer kan kommunen alene opfordre til ikke at bruge pesticider.

Søer og åer

Vandkvalitetskravene er opfyldt for Damhussøen og delvist for De indre Søer samt Grønjordssøen, mens kravene fleste steder ikke er opfyldt for vandområderne i København. Kommunen har derfor i 2012 udarbejdet en vandhandleplan for at kravene i statens vandplan skal opfyldes. Planen er dog stillet i bero før en endelig vedtagelse, fordi statens vandplaner ikke er vedtaget. Planen forventes vedtaget, så snart statens vandplaner vedtages i 2015.

Lokal afledning af regnvand (LAR)

Kommunen fremmer anvendelsen af regnvand ved at opsamle regnvand til sekundavandsformål, nedsive regnvandet til grundvandet eller udlede det til vandområder og rekreative vandelementer. Lokal Afledning af Regnvand (LAR) kan benyttes til at nedsætte regnvandsmængden til den offentlige kloak.

Havnen

Vandkvaliteten i København Havn er god i forhold til havne i andre storbyer. Der er masser af sundt ålegræs og havgræsser i store dele af havnen. Målet i de statslige vandplaner for ålegræsdybde på 8,1 m er dog endnu ikke opfyldt. Der er også stadig for meget fedtmøg, som er et tegn på for mange næringsstoffer i vandet.

Bundsedimentet i havnen indeholder for høje koncentrationer af tungmetaller - især kviksølv. For at få en ren havn skal udledninger til havnen stadig begrænses, og der skal eventuelt ske en delvis oprensning af havnens sediment.

Udfordringer

Den fremtidige byudvikling vil have en betydning for det fremtidige samlede vandforbrug. Et lavere vandforbrug kan fremmes ved forskellige virkemidler, som typisk vil blive fastsat i vandforsyningsplanerne, som kommunen løbende fornyr.

Der er behov en indsats ift. overløb fra kloaksystemet, der belaster vandområderne. Indsatsbehovet mod overløbene øges i takt med den forventede øgede mængde regn som følge af klimaudviklingen. Afstrømmende regnvand i byområder er typisk langt fra rent, så det vil blive stillet krav til rensning af vandet ved mange typer af overfladeafstrømning.

Badevandet har høj prioritet i Københavns Kommune og der er foretaget meget store investeringer på spildevandsområdet for at opnå badevandskvalitet i de tre nuværende havnebade. Det forventes, at der vil blive åbnet flere havnebade i de kommende år. Det er meget vigtigt, at byudviklingen er koordineret med de miljømæssige og rekreative interesser i forbindelse med badning i havnen. For at begrænse mængden af næringssalt og mængden af tungmetaller og miljøfremmede stoffer i havnen, skal udledninger til havnen fortsat begrænses mest muligt.

Materialekredsløb

I København sker ressource- og energibesparelser bl.a. gennem planmæssige tiltag. Bl.a. stiller Kommunen i ”Miljø i byggeri og anlæg”, over 120 krav til, hvordan kommunens egne og støttede bygge- og anlægsprojekter skal udføres.

”Ressource- og Affaldsplan 2018” regulerer udnyttelse af ressourcer, der findes i affald., som f.eks. det livsvigtige næringsstof fosfor i organisk affald og metaller fra elektronikaffald som f.eks. aluminium og kobber.

I 2010 blev 27% af det københavnske husholdningsaffald genanvendt, hvilket dog er mindre end den samlede danske genanvendelse på 38%. Regeringens ressourcestrategi har fastsat et mål om, at 50% af husholdningsaffaldet (inklusiv organisk affald) skal genanvendes i 2022. Derfor har kommunen mål om at reducere mængden af affald til forbrænding med 20% og sikre at mindst 45% af husholdningsaffaldet bliver genanvendt, herunder etablering af et REnescienceanlæg, se miljøvurdering heraf i kapitel 5.

Udfordringer

Der skal etableres et affaldssystem, der udnytter ressourcerne i affaldet bedre. Kommunen vil arbejde hermed via en lang række initiativer, der retter sig mod de forskellige faser, hvor affaldet bliver håndteret.

Grønne og blå områder

Biologisk mangfoldighed

Kommuneplanens fastlægger at naturindholdet og mangfoldigheden i byens grønne og blå struktur skal generelt beskyttes og udvikles, så grundlaget for en bevarelse og udvikling af biologisk mangfoldighed er til stede. Kommunen beskytter ca. 43 arter f.eks. flagermus, som der er særligt fokus på. Ud over arterne har København beskyttede naturarealer, som i mange tilfælde huser de prioriterede arter.

Rekreativ anvendelse af de grønne og blå områder

København er en mangfoldig storby med et stort udvalg af rekreative tilbud. Selv om København er en tæt by, vurderes byen at have en god fordeling af parker, naturområder med plads og rum til både fysisk aktivitet, fred og ro og rige naturoplevelser.

Byens parker og naturområder danner ramme om en stor del af byens liv og sociale fællesskaber og har en afgørende betydning for borgernes sundhed og velvære. Byens parker og naturområder danner ramme om et utal af aktiviteter og friluftstilbud.

Havnen har stadig et stort potentiale for at skabe flere rekreative rum til gavn for københavnernes. Med visionen ”En havn af muligheder” har kommunen sat fokus på disse muligheder. Der skal både skabes bedre adgang til havnen og rundt om havnen og der skal skabes flere gode opholdssteder og små åndehuller ved vandet. Der er også et stort ønske fra borgerne om flere grønne områder ved havnen.

Udfordring

Der skal i byudviklingen fortsat tages hensyn til den biologiske mangfoldighed.

De rekreative arealer skal fortsat udvikles, så der fastholdes en høj kvalitet i både faciliteter, naturkvalitet, tilgængelighed i byens parker og naturområder. Udviklingen af havnen skal søges at ske i respekt for det biologiske liv i havnen.

Social mangfoldighed og sammenhængskraft

Der har siden den forrige kommuneplan været et øget politisk fokus på at styrke den sociale sammenhængskraft og mangfoldighed i byen. Både ved initiativer i forhold til det eksisterende byggeri, såvel som ved at sikre dette ved nybyggeri.

Siden kommuneplan 2011 har Borgerrepræsentationen vedtaget Politik for Udsatte Byområder. Politikken definerer seks udsatte byområder i København. Politikken fastlægger tre overordnede mål og herunder ni konkrete mål, som skal nås frem mod 2020 ved at gennemføre udviklingsplaner for områderne.

SFIs hjemløsetælling viser, at antallet af hjemløse i København er steget med 5 % i perioden 2009 til 2013 på trods af de mange initiativer, som er igangsat som led i den nationale hjemløsestrategi. Unge udgør en stadig større andel af de hjemløse i København, og det konkluderes i evalueringen, at de fleste af de unge alene har behov for en billig bolig.

En måde, hvorpå den sociale mangfoldighed styrkes er ved, at kommunen arbejder på at sikre boliger til forskellige husstandstyper og indkomstgrupper i samfundet. Der arbejdes videre på Borgerrepræsentationens beslutning fra 2005, om at arbejde for, at der også er billige boliger i København. Sidenhen har det i 2009 udviklet sig til Boligpakke1, som er en principgodkendelse om at lade AlmenBolig+ opføre som ny boligtype til københavnernes. I de efterfølgende år har man afsat midler til at sikre opførelsen af nye almene boliger i åbent udbud, så byggeriet af private boliger ikke medfører, at andelen af de billige almene boliger falder til under 20 % af byens boligmasse.

Udfordringer

I forbindelse med indgåelsen af finansloven for 2015, er der lavet aftale om en ændring af lov om planlægning og lov om almene boliger, der styrker kommunens mulighed for at sikre almene boliger i hele byen. Folketinget har tiltrådt loven i februar 2015.

Det betyder, at vi i København har en enestående mulighed for at sikre en ansvarlig fordeling af almene boliger i byen og for at indpasse almene boliger i de nye attraktive byudviklingsområder, som eksempelvis i Indre Nordhavn, Islands Brygge, Sydhavn og på Enghave Brygge, så almindelige lønmodtagere, studerende og andre også har råd at bo her.

Der arbejdes for at etablere et større antal almene boliger i København over de kommende år som der skal sikres byggemuligheder i byens udviklingsområder, samt i flere af de bydele, hvor andelen af almene boliger i dag er lav. Hvis kommunes målsætning om, at almene boliger fortsat skal udgøre 20% af den samlede boligmasse, skal der frem til 2025 bygges 7.500 almene boliger.

Kommunen har en udfordring med at sikre boliger til de fattigste i København. I de områder, hvor der i dag er fleste billige boliger – som Sydhavn og Bispebjerg – er der brug for renovering og opgradering af boligmassen.

Byens rum

Kommunens hidtidige mål om, at 90 % af kommunens indbyggere skal have adgang til en park, strand eller naturområder inden 2015 er opfyldt. Det er sket ved at nye rekreative, offentligt tilgængelige arealer som f.eks.. nye parker og lommeparker er indtænkt i forbindelse med byudviklingsprojekter, større renoveringer eller anlægsprojekter.

Kommunen arbejder med flerfunktionel udnyttelse af friarealer med en stærk kvalitetssikring. Der arbejdes for at sikre, at uderum har en høj brugsmæssig, oplevelsesmæssig og sansemæssig kvalitet, og at flere byrum udformes til flere funktioner.

I arbejdet med at kvalitetssikre byrum er det derfor nødvendigt at udarbejde metoder til at kvalificere kvaliteten og at se de forskellige mål i sammenhæng med hinanden på måder, der fremmer kvaliteten.

Et eksempel på nye byrum siden 2011 er Husumparken, hvor der er arbejdet med både trafik i Husum og byens rum.

Tåsinge Plads er Københavns første klimatilpassede byrum og det første færdige projekt i klimakvarteret ved Skt. Kelds Plads på Østerbro. I 2014 blev det indviet med grønne gadehjørner, frodige forhaver og vildtvoksende planter. Det blev udviklet i dialog med kvarterets beboere, og processen har været præget af en række midlertidige projekter, der er blevet diskuteret.

Udfordringer

Byrum skal fortsat udvikles, så 90% fortsat har adgang til en park, strand eller naturområder. Den positive udvikling bør fortsættes.

Byens liv

København har et ry som en by med høj livskvalitet, hvilket bemærkes rundt om i verden. Blandt andet har magasinet Monocle i tre år i træk kåret København som den mest "liveable" by i verden.

Bylivet er derfor helt centralt for en række af kommunens målsætninger. Første led i planlægningen er at forholde sig til, hvilket liv, der skal udspille sig mellem husene, herefter tilrettelægges byrummene, og endelig udformes bygningerne på måder, der bedst øger bylivets attraktivitet og tryghed, eksempelvis med åbne, udadvendte funktioner i stueetagerne og kantzoner, som inviterer til ophold.

Det øgede fokus på bylivet som driver for byens udvikling understøttes af Naturstyrelsens projekt "Byliv der betaler sig" fra 2011 tyder på, at et attraktivt byliv medfører konkret økonomisk værdi - bl.a. i form af ejendomsprisstigninger.

Københavns Kommunes bylivsstrategi, Metropol for Mennesker, har virket siden 2009, med årlige afrapporteringer i form af Bylivsregnskabet siden 2011. Metropol for Mennesker fastlægger tre overordnede mål for bylivet: Mindst 80% af københavnere skal være tilfredse med bylivet, der bliver gået 20% mere i 2015 end da strategien blev vedtaget, og københavnere skal opholde sig 20% mere udendørs i 2015 end ved strategiens vedtagelse.

Af bylivsregnskabet for 2013 fremgår det, at målene for tilfredshed og fodgængeri er nået, mens der mangler et enkelt minut om ugen i at nå målet for ophold.

Udfordringer

Mange funktioner konkurrerer om den sparsomme plads i byens offentlige rum. Mere byliv kræver, at byens gader, pladser og anlæg prioriteres til formålet. Det er endvidere en udfordring at få bragt mere byliv ud i kommunens yderområder og boligkvarterer. Områdefornyelserne er med til at fremme byliv i kommunens udsatte og nedslidte områder.

Kulturarv

Kommuneplan 2011 fastsatte retningslinier for sikring og udvikling af byens værdifulde kulturmiljøer sikring af og større fokus på de bevaringsværdige kulturmiljøer som en del af Københavns egenart.

Kulturmiljøerne fortæller historien om byens udvikling, og det er målet at skabe forståelse for de værdier og udviklingspotentialer, de værdifulde kulturmiljøer udgør.

Den fremtidige sikring af værdifulde kulturmiljøer tilgodeses ved, at den foretagne udpegning og beskrivelse indgår i kommuneplanens retningslinjer for de kommende års byudvikling og anvendes ved lokalplanlægning. Udpegningerne vil på linje med andre kommuneplanteamere fremover kunne tages op til vurdering ved kommuneplanrevisioner.

Den arkitektoniske kulturarv er tidligere tilgodeset ved udpegning af udvalgte områder med bebyggelse med et særligt helhedspræg. I Kommuneplan 2011 blev der desuden udpeget bevaringsværdige enkeltbygninger (SAVE 1-3) både inden for og uden for disse områder. Målet er at fastholde de vigtigste træk ved Københavns arkitektoniske arv som en del af byens identitet og en ressource og inspirationskilde i de kommende års udvikling.

For at fremme anvendelsen af bebyggelse, der er bevaringsværdig, stiller kommuneplanen krav om at det sikres, at generelle krav (boligstørrelser, bebyggelsesprocent, friareal etc.), der står i vejen for en ny anvendelse af bygningerne, kan fraviges. Derved skabes der incitament til at finde nye anvendelser til bygninger, så grundlaget for deres opretholdelse kan sikres.

Udfordringer

Kommunen har lagt et stort arbejde i at kortlægge bevaringsværdier og værdifulde kulturmiljøer i København. Der arbejdes løbende på at få formidlet denne viden. Afvejningen af arkitektonisk kulturarv i forhold til nutidig livskvalitet, energieffektivitet og andre hensyn er en stadig udfordring. Der er kontinuerligt prægende og værdifulde bygninger, der mister deres funktion og skal tilpasses nye anvendelser. Kombinationer af nyt og gammelt, hvor arkitektonisk og brugsmæssig kvalitet er i højsædet, kræver nytænkning og mod.

Langtidsholdbarhed

Udfordringen for Københavns Kommune er både at sikre reduktion af udledningen af drivhusgasser og en tilpasning til klimaændringerne. Derfor beskrives både udledninger fra kommunens aktiviteter og klimaændringernes forventede påvirkninger på miljø, bymiljø og aktiviteter i kommunen.

Klimaændringer er svære at forudsige da der er tale om et dynamisk system, som afhænger af flere naturlige forhold, ligesom f.eks. teknologisk forandring samt den økonomiske og politisk udvikling også spiller ind. København har derfor udarbejdet en klimatilpasningsplan og en skybrudsplan for at være bedre "klædt på" til at håndtere fremtidens vejr.

Udledning af drivhusgasser i Københavns Kommune

Udledning af CO₂ har siden 1990 generelt været faldende og er i dag 40% under niveauet i 1990 og 21% under niveauet i 2005. De kommende år forventes faldet i udledningen at fortsætte som resultat af en øget mængde vindkraft i den danske elproduktion og større andel af vedvarende energi i den københavnske varmeproduktion. For transport er der sket en reduktion på 9% i CO₂-udledning i 2013 i forhold til niveauet i 2005.

Målet for den fremtidige udledning af CO₂ er en reduktion på 20% i 2015 i forhold til 2005 og at opnå CO₂-neutralitet i 2005. Dette mål nås med fokus på teknologiudviklingen, øget anvendelse af vedvarende energi og udnyttelse af energibesparelspotentialer i bygningsmassen, bedre mobilitet, tæt samarbejde med interessenter, innovation og teknologiudvikling.

Siden Københavns Borgerrepræsentation vedtog KBH 2025 Klimaplanen i august 2012, er der bevilliget godt 700 mio.kr. til implementeringen af planen, og der er igangsat omkring 50 af klimaplanens initiativer. Klimaplanen og dens første fase 2013-2016 vil blive evalueret i 2015-2016. Evalueringen vil danne grundlag for beslutning om en køreplan for perioden 2017-2020.

Udfordringer

Udledning af drivhusgasser i Københavns Kommune vurderes at have en stabil faldende tendens, som er på rette vej mod målet i 2025. Der er dog stadig udfordringer i forhold til at opnå den nødvendige reduktion i energiforbruget i den eksisterende bygningsmasse og en tilfredsstillende CO₂-reduktion i transportsektoren. Produktionen af energi forventes som følge af det nationale energiforlig på sigt at blive mere miljøvenlig og med mindre CO₂-udledning.

Klimaændringens påvirkning

Klimaet ændrer sig, og vi vil i fremtiden få tendens til hyppigere forekomst af kraftig nedbør med direkte effekt på afstrømning til vandløb. Endvidere vil der være tendens til større stormaktivitet med øget risiko for stormfloder og vandstandsstigning med virkninger som kan forstærkes af forøget hyppighed og styrken af stormene.

Københavns Kommune oplever allerede i dag konsekvenser af klimaændringer. På nuværende tidspunkt opleves f.eks. øget regnintensitet i sommerhalvåret, hvilket betyder belastning af kloaksystemet og større overløbsmængder til recipienterne. Klimatilpasningsplanen, som er udarbejdet af Københavns Kommune, er udgangspunkt for rettidigt at tænke den nødvendige klimatilpasning ind i alle områder af byens udvikling. Det giver mulighed for at klimatilpasning og udviklingen af en attraktiv og grøn storby bliver to sider af samme sag.

Udfordringer

Udrulningen af klimaplanens initiativer skal fortsættes og igangsatte initiativer skal implementeres. Der skal sikres opbakning i form af partnerskaber, borgerdeltagelse og finansiering for at nå målet om CO₂-neutralitet i 2025.

Tilpasningen til klimaændringerne i København er en vigtig og nødvendig strategi, der skal supplere minimeringen i udledningen af drivhusgasser, som det sker via initiativerne i Klimaplanen. En af måderne er at begrænse tilledningen af regnvand til kloaksystemet mest muligt, gennem øget lokal afledning af regnvand. Ved en øget fortætning af byen, kan der dog dermed potentielt set ske en mindskning af mulighederne for at nedsive regnvand.

Den forventede stigning i vandstanden kan medvirke til oversvømmelse af lavtliggende arealer, og kommende kommuneplaner skal sikre byen gennem en rettidig planlægning, så byen kan sikres mod fremtidige havspejlsstigninger og stormfloder.

5. Miljøvurdering af ændringer i forhold til Kommuneplan 2011

MILJØVURDERINGEN BESKRIVER DE MILJØMÆSSIGE KONSEKVENSER AF DE ÆNDRINGER I KOMMUNEPLAN 2015 IFT. KOMMUNEPLAN 2011, DER VURDERES AT HAVE VÆSENTLIGE MILJØMÆSSIGE KONSEKVENSER.

De planlagte ændringer i kommuneplanen er alle vurderet efter Lov om Miljøvurdering af Planer og Programmer. 5 ændringer i den nye kommuneplan indgik i første omgang i miljøvurderingen:

1. Metro til Sydhavn
2. Ændring af parkeringsnormer
3. Trafikzone Indre By
4. Biogasanlæg på Industri- eller Havneområde
5. Stor udvalgswarebutik ved Fisketorvet

For disse ændringer blev det vurderet om virkningerne på miljøet var væsentlige i henhold til kommunens forskellige miljømål. I denne proces blev det afgjort at 4 af ændringerne kunne få væsentlige indvirkning på miljøet.

Disse ændringer er miljøvurderet nærmere i det følgende afsnit, hvor også de øvrige ændringer kort er beskrevet i den rækkefølge som er nævnt ovenfor.

Metro til Sydhavn

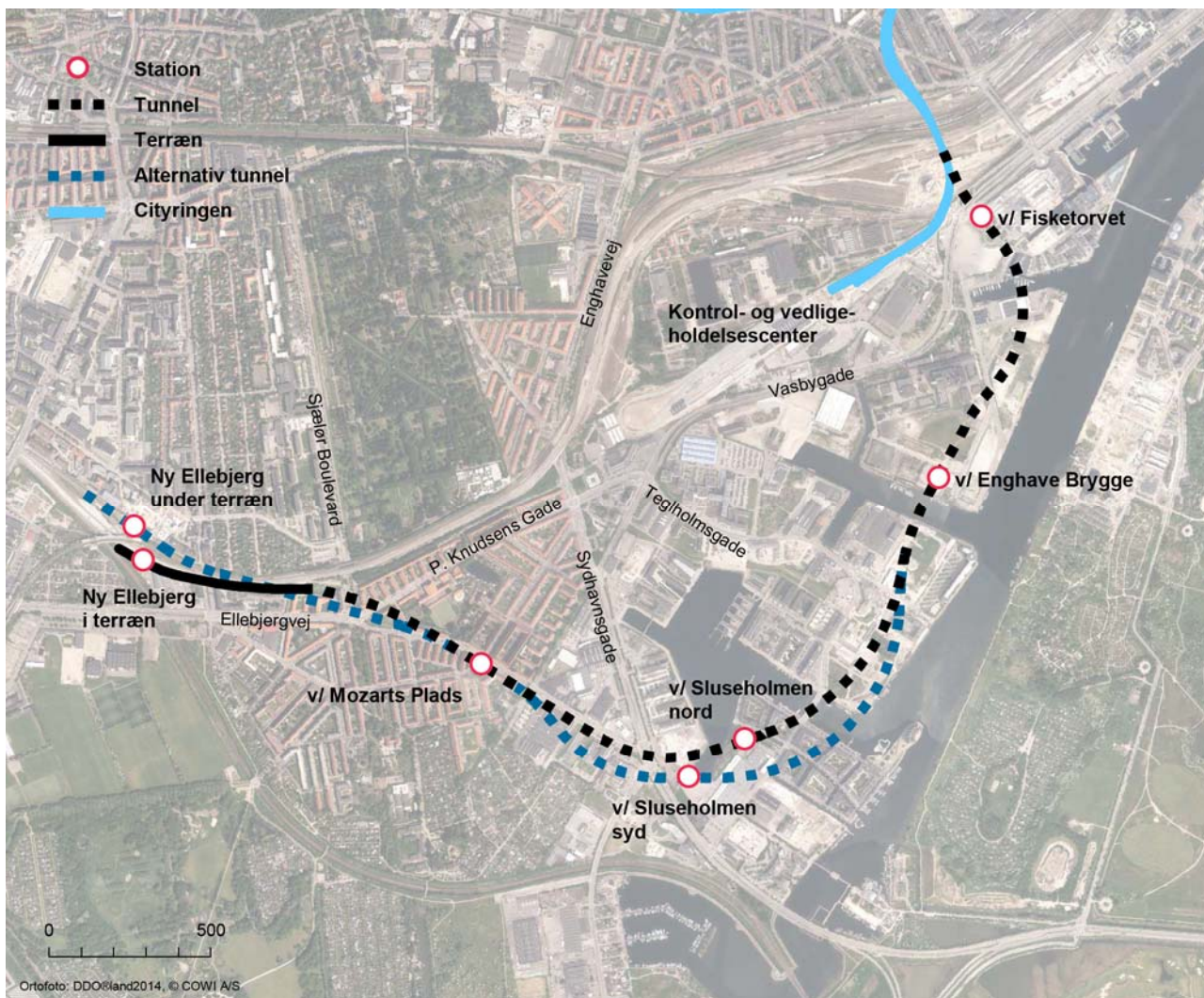
Baggrund

Den 5. februar 2015 vedtog Folketinget Lov om ændring af lov om en Cityring og lov om Metroselskabet I/S og Udviklingselskabet By & Havn I/S. (Afgrening fra Cityringen til Sydhavn, mulighed for udvidelse af afgreningen til Nordhavn, reduktion af statens ejerandel af Udviklingselskabet By & Havn I/S, projektering af en Nordhavnstunnel m.v.).

Loven er en udmøntning af den principaftale, der blev indgået den 27. juni 2014 mellem staten og Københavns Kommune om metroafgreningen til Sydhavn samt om den fremtidige udvikling af Nordhavn. Med loven tilvejebringes grundlaget for, at indholdet i principaftalen kan gennemføres. Loven indeholder forslag om både projektering, anlæg og drift af en udvidelse af Cityringen med en afgrening til Sydhavn. Endvidere reguleres finansieringen af projektet mv.

Metroselskabet har på baggrund af et konkret projekt anmodet Københavns Kommune om at opstarte en VVM-proces, hvilken er igangsat i efteråret 2014. Sydhavnsmetroen skal etableres og drives i overensstemmelse med den kommende VVM-redegørelse. Forslag til Kommuneplan 2015 udlægger et område gennem Sydhavn til metrostrækning samt udpeger fem områder til metrostationer.

Københavns Kommune har i perioden den 1. november til 12. december 2014 gennemført en forudgående høring med indkaldelse af idéer og forslag til VVM-redegørelsen samt afholdt et borgermøde. Hørings-svarene er sammenskrevet i en hvidbog, der forventes at blive forelagt Borgerrepræsentationen i foråret 2015. Hvidbogen vil bl.a. redegøre for hvilke stationsplaceringer, der skal arbejdes videre med i den kommende VVM-redegørelse for metro til Sydhavn.



Oversigtskort over metro til Sydhavn

Projektet

Formålet med metro til Sydhavn er at betjene et af Københavns væsentligste byudviklingsområder med hurtig og sikker kollektiv transport. Metro til Sydhavn vil samtidig binde Kgs. Enghave og Valby tæt sammen med Indre By og de øvrige brokvarterer.

Metro til Sydhavn med døgndrift og høj frekvens vil have en positiv indvirkning på det gamle sydhavns-kvarter. Metro til Sydhavn bidrager desuden til udvikling af Ny Ellebjerg som et regionalt kollektivt trafikknudepunkt. Metro linjen løber i tunnel fra Cityringen til umiddelbart syd for Sjælør Station. Herfra og til Ny Ellebjerg Station vil den muligvis ligge i terræn langs de eksisterende spor.

Der anlægges en Sydhavnsmetro fra Cityringen til Ny Ellebjerg med fem stationer; v. Fisketorvet, v. Frederiksholmsløbet, v. Slusen, v. Mozarts Plads og v. Ny Ellebjerg Station. Metro fra Ny Ellebjerg og via Sydhavn vil blive integreret med trafikken på Cityringen. Passagererne vil ikke skulle skifte tog, men vil kunne køre direkte til og fra de mest centrale stationer. F.eks. vil man kunne komme fra Mozarts Plads til Rådhuspladsen på under 9 minutter. Metro til Ny Ellebjerg vil få 18 afgang i timen i hver retning. Det er samme frekvens som metrolinjerne til Vestamager og Lufthavnen. Metro til Sydhavn forventes at åbne i 2023.

Der anlægges en Sydhavnsmetro fra Cityringen til Ny Ellebjerg med fem stationer; ved Fisketorvet, Enghave Brygge, Frederiksholmsløbet, Sluseholmen, Mozarts Plads og Ny Ellebjerg Station. Metro fra Ny Ellebjerg og via Sydhavn vil blive integreret med trafikken på Cityringen. Passagererne vil ikke skulle skifte tog, men vil kunne køre direkte til og fra de mest centrale stationer. F.eks. vil man kunne komme fra Mozarts Plads til Rådhuspladsen på under 9 minutter. Metro til Ny Ellebjerg vil få 18 afgangene i timen i hver retning. Det er samme frekvens som metrolinjerne til Vestamager og Lufthavnen. Metro til Sydhavn forventes at åbne i 2023.

I VVM-redegørelsen vil placeringen af en station på opfyld i Fordgraven, som indgår i den aftalte og finansierede løsning indgå, med en udformning rykket så langt ind på land som det er muligt i forhold til den aftalte økonomi. Samtidig vil en placering ved den sydlige ende af Fordgraven blive belyst som alternativ. Denne løsning er ikke fuldt finansieret.

En række høringssvar ønsker, at Ny Ellebjerg etableres som undergrundsstation. Dette forslag indgår ikke i den aftalte og finansierede løsning, men vil ligeledes blive behandlet som alternativ i VVM-redegørelsen. Udover disse to alternativer vil 0-alternativet blive belyst, hvilket er den situation, hvor Cityringen gennemføres uden en afgrænsning til Sydhavn.

Planområdets miljøstatus

Ved Fisketorvet

Området ved Fisketorvet er i dag karakteriseret ved "bagsiden" af indkøbscenteret. Området, hvor stationen tænkes placeret, er parkeringsplads og ligger mellem Havneholmen, Kalvebod Brygge og adgangsvejen langs indkøbscentret. Umiddelbart syd for ligger "Cirkusgrunden", hvor der er planlagt et blandet bolig- og erhvervsområde (lokalplan nr. 202-1).

Ved Enghave Brygge

Området har karakter af et forladt industriområde og ligger i dag forholdsvis øde hen. Der er en række bådpladser og bådopmagasinering samt en oplagsplads på de nærmeste arealer. Ifølge lokalplanen for Enghave Brygge (nr. 494) bliver området omdannet til en kanalby med en række boligøer. Metrostationen vil komme til at ligge på boligø "M", ved den gade, som bliver den gennemgående i området, og som med en bro bliver forbundet med Teglholmen. Teglholmen er omfattet af en lokalplan (nr. 310-1, 2, 3, 4, & 5), der fastlægger området syd for Frederiksholmsløbet til henholdsvis blandet erhverv og boliger og serviceerhverv. Her ligger i dag MAN Diesels prøveanlæg, virksomhedens danske hovedsæde samt et ubebygget areal. Det er planmæssigt muligt at etablere en stibro til Islands brygge.

Ved Sluseholmen

I området omkring Fordgraven er der i dag mod vest en byggetomt og dernæst kontorbygninger langs Sydhavnsvej/Frederiks Kaj og nord herfor Aalborg Universitet. Mod sydøst på Sluseholmen ligger engros-supermarkedet Metros store hal med tilhørende parkeringsarealer og mod nordøst Sluseholmens nye boligbebyggelser. Engrosmarkedet er under afvikling. Ifølge lokalplanen for Teglværkshavnen (nr. 310-1, 2, 3, 4 & 5), skal området både nordvest og sydøst for Fordgraven omdannes til boliger og serviceerhverv (i 5-9 etagers højde). Selve Fordgraven, som i dag ikke tjener nogen anvendelse, er udlagt til lystbådehavn med mulighed for husbåde og etablering af træbrygger. Fordgraven vil, via nye kanaler gennem Sluseholmen, blive forbundet med havneløbet.

Vandkvaliteten i Fordgraven i dag må forventes at være nogenlunde den samme som i resten af havnen, om end der dog muligvis er lidt ringere vandudskiftning i bunden af Fordgraven. Der er ikke nogen vækst af ålegræs i Fordgraven.

Ved Mozarts Plads

Mozarts Plads er bydelens ”rådhusplads” og har siden 1931 ligget som en markant plads mellem Borgbjergsvej og Mozartsvej. Pladsen har en vigtig bymæssig funktion i at binde Musikkvarteret og Frederiksholmkvarteret sammen. Pladsen defineres klart af sin randbebyggelse, der følger pladsens halvcirkelform og er yderligere struktureret af træbeplantningen. Pladsen har mange potentialer, men udfordres af at Mozartsvej opdeler den i to.

Mozarts Plads er bl.a. tilholdssted for udsatte grupper med misbrugsproblemer. Det er et lokalt ønske at Mozarts Plads anvendes af en bred kreds af brugere. I sommeren 2014 er Mozarts Plads blevet renoveret med blandt andet græs, legeplads, fitnessinstrumenter og blomsterbede og andre brugergrupper er kommet til.

Strækningen mellem Sjælør Station og Ny Ellebjerg Station

Strækningen mellem Sjælør Boulevard og Ny Ellebjerg Station forløber langs sydsiden af S-banen og spor til fjerntrafikken til og fra Hovedbanegården. Parallelt hermed, mellem 80 og 100 meter mod syd ligger Ellebjergvej. Mellem vejen og banen ligger fra vest først Københavns Kommunes materielplads. Dernæst ligger en række bygninger, som huser forskellige kontor- og erhvervsaktiviteter samt en privat skole og i den østligste ende ligger nogle boligblokke i tre etager, afsluttet af en blok i tre en halv etage langs Sjælør Boulevard. På den nordlige side af banens ligger fra vest først stationsforpladsen, hvor der på nordsiden er ved at blive opført nye boligbebyggelser. Herefter ligger der erhvervsbyggeri for enden af Trekronergade og dernæst villaer for enden af Strindbergsvej og Bjørnsonsvej, og til sidst ligger en mindre gruppe kolonihaver og forpladsen til Sjælør Station.

På grund af den eksisterende togdrift er omgivelserne i den nuværende situation påvirket af støj. På baggrund af Miljøstyrelsens støjkort, www.noise.dk, vurderes det, at den vejledende støjgrænse for jernbanestøj på 64 dB om dagen ikke er overskredet i forhold til de eksisterende boliger og skole i området i 1,5 meters højde.

Med etablering af den kommende nye Ringstedbane vil antallet af tog på linjen til og fra Hovedbanen stige som følge af kapacitetsudvidelsen. Der vil dog ifølge Trafikstyrelsens beregninger ikke af den grund være boliger, som udsættes for mere end 64 dB på strækningen mellem Sjælør Boulevard og Ny Ellebjerg (Støj og Vibrationer, København-Ringsted-projektet, Trafikstyrelsen 2009).

Ny Ellebjerg Station

Mod nord grænser stationen op til nogle af Københavns ældst bevarede industrianlæg, ovennævnte nye boligbebyggelser, medicinalvirksomheden Lundbeck og boligområdet ved Kløverbladsgade og Trekronergade. Den del af området, der ligger syd for banen, er præget af lav boligbebyggelse i form af træhuse. Den øvrige del af området syd for banen er sammen med områderne nord for under omdannelse i overensstemmelse med lokalplanen for Ny Ellebjerg-området (nr. 448-1) til et tæt bykvarter med en blanding af boliger og erhverv, herunder kreative erhverv og butikker. Der er hermed taget hensyn til bl.a. udnyttelse af stationsnærheden og bevaringsværdier samt ønsket om at skabe attraktive og trygge byrum.

Ny Ellebjerg Station, der åbnede i januar 2007, er station på Køge Bugtbanen og endestation for Ringbanen. Den vil blive opgraderet væsentligt med anlæg af Ringstedbanen og genetablering af persontogtrafik på Øresundsforbindelsens godsbane, nu med stop på Ny Ellebjerg. Ny Ellebjerg vil således blive knudepunkt med potentiale for at blive omstigningspunkt for international trafik, landsdelstrafikken samt for regionale og lokale pendlere. I forbindelse med København-Ringsted er der anlagt fjerntogsperroner for togene mod København H ved Ny Ellebjerg Station.

Omgivelserne, især boligerne syd for stationen, er i dag præget af støj fra de eksisterende baneanlæg, og denne må forventes at stige med opgradering af Ny Ellebjerg station. For enkelte boliger langs Øresundsbanen vurderes det ud fra Miljøstyrelsens støjkort, at grænseværdien på 64 dB er overskredet på dele af boligerne.

Den sandsynlige udvikling, hvis planen ikke gennemføres

Gennemføres den planlagte metro til Sydhavn ikke, vil det betyde en ringere kollektiv trafikbetjening af Sydhavn og mindre sammenbinding med den eksisterende by. Samtidig vil den kollektive trafik ikke opleve den forventede stigning i antal påstigere.

De planer eller projekter der vedtages eller gennemføres indtil 2023, hvor metro til Sydhavn forventes at åbne, vil præge udviklingen af området selv om metroen ikke gennemføres. Dette omfatter på nuværende tidspunkt:

- BaneDanmarks projekt på Ny Ellebjerg
- Københavns-Ringstedbanen
- Byudvikling af Sydhavn, herunder Enghave Brygge
- Områdefornyelse i det gamle Sydhavn
- Skybrudsprojekter
- Vej-, sti- og broprojekter

Vurdering af virkninger

Nedenfor vurderes temaerne ”Sikre udvikling af tætbyen med mindst muligt transportbehov” samt ”Styrke social sammenhængskraft”, som blev vurderet at kunne have en væsentlig virkning på miljøet ved den indledende screening af planen om metro til Sydhavn. Dertil behandles en række forhold, som er kontekstuel betingede og som vurderes væsentlige i relation til metro til Sydhavn.

Vurderingerne tager udgangspunkt i metroens driftsfase. Anlægsfasen vil blive vurderet i den VVM-redegørelse for projektet, der er under udarbejdelse.

Sikre udvikling af tætbyen med mindst muligt transportbehov

Der er gennemført trafikmodelberegninger for 2025. De fem nye stationer på Sydhavnsmetroen forventes at få ca. 25.000 daglige påstigere og bidrage til en samlet stigning i antallet af daglige påstigere i hele metrosystemet på ca. 43.000 påstigere.

I hovedstadsområdet stiger antallet af påstigere i den kollektive trafik pr. hverdagsdøgn med omkring 13.000-18.000 påstigere. Det dækker over en stigning af antal påstigere i metroen og et forventeligt fald i antallet af buspassagerer samt et mindre fald i antallet af S-togs passagerer.

Der sker en forskydning fra bil-, cykel og gangtrafik mod kollektiv trafik. Faldet af personture med biltrafikken er omkring 2.000-3.000 pr. hverdagsdøgn. Faldet i biltrafikken er meget beskedent i forhold til det samlede biltrafikarbejde i hovedstadsområdet. Metroen understøtter derved udviklingen af tætbyen, herunder forsyning af byudviklingsområderne i Sydhavn med kollektiv trafik.

Styrke social sammenhængskraft

Med metro til Sydhavn vil der blive etableret højklasset skinnebåren kollektiv trafikbetjening af såvel det gamle Sydhavn og det nye Sydhavn, som vil være indenfor 600 meters luftlinjeafstand af en metro eller S-togsstation. Den kollektive trafik i området vil således blive væsentlig forbedret i forhold til situationen uden metro til Sydhavn med væsentligt flere kombinationsmuligheder til Cityringen, S-tog samt fjern- og regionaltoget.

Metro til Sydhavn vil samtidig binde Kgs. Enghave og Valby tæt sammen med Vesterbro, Indre By og de øvrige brokvarterer.

Under selve metrobyggeriet er det vigtigt, at der findes en løsning på hvor de socialt udsatte grupper skal opholde sig i kvarteret.

Drift af Sydhavnsmetroen forventes at medføre væsentlige positive virkninger for mennesker og erhverv i den nye såvel som det gamle Sydhavn. Dels vil metroen i sig selv forbedre transportmulighederne til området, og dels vil den mindske behovet for andre, mere forurenende trafikformer, såsom busser, taxier og private biler, i lokalområdet.

Støj og vibrationer i driftsfasen

I driftsfasen forventes der ikke nogen væsentlig støj fra metrotrafikken, der for størstedelens vedkommende vil være tunnellagt under jorden og kun det sidste stykke ved Sjælør/Ny Ellebjerg forventes at løbe parallelt med andre baner over jorden.

Der forventes ikke at være overskridelser af grænseværdier for bygningskadelige vibrationer, komfortvibrationer eller infralyd i driftsfasen.

Der forventes ikke støj fra de underjordiske anlæg i driftsfasen. Der kan eventuelt være lidt støj i nærheden af stationerne, men de gældende støjgrænser forventes overholdt. Ligeledes kan der forekomme strukturlyd i boliger. Strukturlyden i boliger vil være svær at skelne fra andre kilder som begrænset vejtrafik, husholdningsmaskiner mv.

Dele af metrostrækningen kan blive etableret på terræn og på (nedadgående) rampe (langs fjernsporene og S-banen mellem Ny Ellebjerg og vest for krydset P. Knudens Gade / Sjælør Boulevard). Metrostøjen forventes i driftsfasen ikke at bidrage væsentligt til det eksisterende støjbillede.

Sporene i tunnelerne og på terræn vil blive befæstet på en måde, så kørslen med metrotog ikke giver anledning til overskridelse af grænseværdier for strukturlyd.

CO₂ og luftkvalitet

Der vil være et øget energiforbrug til drift af metrostrækningen. Da metroen er eldrevet, vil CO₂-udledningen blive reduceret i takt med at energiproduktionen omstilles til CO₂-neutrale kilder. Der vil ske en lille reduktion af emissionerne fra busstrafikken og biltrafikken. Størrelsen af reduktionen vil afhænge af emissionsfaktorerne for biler og busser på åbningstidspunktet, men den vil være begrænset. CO₂-udledningen pr. passagerkilometer er på nuværende tidspunkt ca. 77 % lavere end udledningen pr. passager fra personbiler.

Metro til Sydhavn vil betyde en mindre reduktion i antallet af bilture gennem området, og dermed en mindre reduktion i udstødningsgasser.

Driften af metroanlægget og metrotogene vil ske med el, og forbruget af materialer til drift og vedligehold vil være begrænset. CO₂-bidraget fra drift af Sydhavnsmetroen vil falde i takt med, at en stigende andel af Danmarks elproduktion sker ved CO₂-neutrale metoder.

Metrostrækningen er i dag ikke specielt belastet af luftforurening, og dette forhold forventes ikke ændret.

Landskab og visuelle aspekter

Det forventes, at stationselementerne vil blive indpasset i de eksisterende og kommende byrum, så stationsforpladserne giver synlig og let adgang til metrostationerne og samtidig bliver et attraktivt bidrag til byrummet. Der vil blive udarbejdet lokalplaner for alle stationsforpladserne.

Metrostrækningen i terræn vil blive synlig i bydelen, men vurderes ikke at udgøre en yderligere barriere, idet metroen anlægges parallelt med eksisterende jernbanespor i terræn.

Vandkvalitet

En opfyldning i Fordgraven kan medføre en forringet vandkvalitet i selve Fordgraven, hvis risikoen for stillestående vand forøges. Dette vil muligvis afhjælpes af de kanaler, der er planlagt på Sluseholmen syd for. Der skal i forbindelse med VVM-redegørelsen udarbejdes en vurdering af strømforhold mv.

Biologisk mangfoldighed

Der er ikke kendskab til konkrete forekomster af særlig værdifuld flora eller fauna, der hvor metroen skal anlægges. Hvis projektet berører gamle træer med hulheder, skal det undersøges, om de er levested for flagermus.

Kumulative forhold

Der vil være kumulative virkninger fra eksisterende baner ved Ny Ellebjerg samt på strækningen fra Sjællør Boulevard til Ny Ellebjerg, hvis den etableres på terræn.

Det samlede støjbillede som følge af den eksisterende banedrift og etablering af den nye metrolinie vil blive nærmere belyst i den VVM-redegørelse, som er under udarbejdelse.

Afværgetiltag

Det vil indgå i VVM-redegørelsen for metro til Sydhavn, hvilke afværgeforanstaltninger der skal gennemføres i projektets anlægsperiode. Der forventes intet behov for afværgeforanstaltninger i driftsperioden.

Overvågningsprogram

Der vurderes ikke at være behov for et særligt overvågningsprogram i forbindelse med drift af metro til Sydhavn.

En VVM-redegørelse for metro til Sydhavn er i øjeblikket under udarbejdelse. På baggrund af VVM-redegørelsen giver Københavns Kommune bygherre en VVM-tilladelse til projektet, hvori der kan stilles vilkår.

Der vil blive udarbejdet lokalplaner for alle metrostationsforpladser.

Ændring af parkeringsnormerne

Baggrund

Det har vist sig, at antallet af ansatte pr. etageareal i kontorerhverv er forøget. I dag i moderne kontorbyggeri sidder der ca. 5 personer pr. 100 m². Da parkeringsnormerne blev udarbejdet var forventningen, at forholdet var ca. 5 personer pr. 150 m². Endvidere har det vist sig vanskeligt at dobbeltudnytte parkeringspladser i forbindelse med blandede bolig- og erhvervsbebyggelser. I områder til blandet boliger og serviceerhverv (C) ændres normen derfor i tætbyen og i byudviklingsområderne til 1 parkeringsplads pr. 150 m², så den svarer til normen i områder med serviceerhverv (S).

I områder med serviceerhverv (S) og i områder til blandet boliger og serviceerhverv (C) indføres øget fleksibilitet i parkeringsnormerne, så det efter konkret vurdering bliver muligt at kunne gå ned til 1 parkeringsplads pr. 200 m² eller op til 1 parkeringsplads pr. 100 m². Den øgede fleksibilitet, forventes i sig selv ikke at få betydning for miljøet, da gennemsnitsnormen vil være uændret.

De nuværende parkeringsnormer har vist sig at medføre begrænsninger ved opførelse af forskellige offentlige projekter f.eks. plejeboliger og institutioner mv. For plejeboliger ændres normen til 1 parkeringsplads pr. 300 m², der dog kan fraviges ved en konkret vurdering. Parkeringsdækningen ved offentlige og almene funktioner fastlægges fremover efter en konkret vurdering. Dette vil mindske antallet af parkeringspladser og hermed trafikken. Det vurderes dog kun at have marginal betydning for trafikmængderne i byen, da plejeboliger samt offentlige funktioner mv. kun udgør en meget lille del af den samlede boligmasse.

Parkeringsnormerne, der blev indført med Kommuneplan 2009 og videreført i Kommuneplan 2011 var et udtryk for et paradigmeskifte. Mens de tidligere parkeringsbestemmelser var udformet som minimumsnormer, så var de nye bestemmelser udformet som maksimumsnormer, bl.a. efter hollandsk forbillede. Det skulle dels sikre mulighed for en lavere parkeringsdækning på ejendomme med særlig god kollektiv trafikbetjening, og dels sikre den nødvendige fleksibilitet i administrationen af parkeringsbestemmelserne i de tætte bykvarterer.

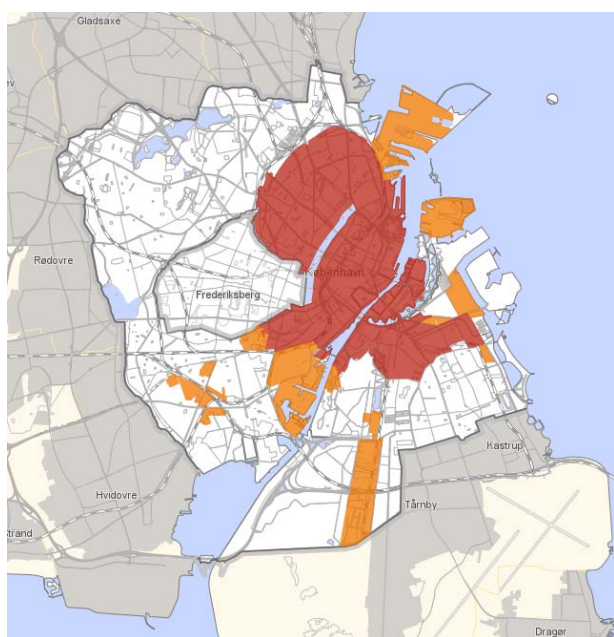
I forbindelse med Kommuneplan 2009 blev disse normer miljøvurderet. Generelt ville normerne medføre en reduceret trafik og dermed begrænse energiforbruget. Der vurderedes ikke at være væsentlige negative indvirkninger på miljøet forbundet med nednormering af parkeringsmuligheder ved nybyggeri. Færre parkeringspladser ville alt andet lige betyde et mindre arealforbrug, som kunne anvendes til andre funktioner og formål.

Projektet

I Kommuneplan 2015 ændres normen for C-områderne i tætbyen og byudviklingsområderne fra 1 plads pr. 200 m² til 1 plads pr. 150 m², og bliver dermed identisk med parkeringsnormen i S-områderne. For plejeboliger ændres normen til 1 parkeringsplads pr. 300 m², idet den dog kan fastlægges efter en konkret vurdering. Parkeringsdækningen ved offentlige funktioner fastlægges fremover efter en konkret vurdering.

Planområdets status

Parkeringsnormerne dækker hele kommunen. De væsentlige ændringer i parkeringsnormen for rammer til serviceerhverv (S) og til blandet bolig og serviceerhverv er dog kun gældende i kommuneplanens tætby og byudviklingsområderne.



Tætbyen med rødt og de udpegede byudviklingsområder med orange i Kommuneplan 2011

Den sandsynlige udvikling, hvis planen ikke gennemføres

Kommuneplan 2015 har et mål om at skabe 20.000 nye private arbejdspladser i planperioden.

Der er en efterspørgsel efter erhvervsbyggeri, hvor der er en større mængde parkeringspladser tilknyttet. De mindre restriktive og mere fleksible normer vil således medvirke til at tiltrække kontorarbejdspladser til kommunen. Hvis planen ikke gennemføres, kan det blive lidt sværere at tiltrække kontorerhverv til Københavns Kommune.

Vurdering af virkninger

De mindre restriktive parkeringsnormer i tætbyen og i byudviklingsområderne vil skabe mere trafik hvilket øger trængslen samt giver direkte miljøeffekter. Der vil blive skabt mulighed for ca. 1.000 flere parkeringspladser i byudviklingsområderne. I tætbyen vurderes, der ikke at være større områder til blandet boliger og serviceerhverv, der skal udvikles.

Trafik

Uanset hvad parkeringsnormerne er, ligger de ovennævnte forventninger for erhvervsudvikling fast. Hermed vil også det antal etagemetre erhverv, der forventes at komme i planperioden, ikke være afhængig af, hvilke parkeringsnormer der vedtages i Kommuneplanen.

I nye C-områder, der skal planlægges og udbygges, vil der som udgangspunkt blive etableret en parkeringsplads pr 150 m². I praksis vil dette tal variere fra områderne imellem, da det er muligt både at stramme og reducere i udgangspunktet baseret på en konkret vurdering. I beregningerne af miljøpåvirkningerne tages udgangspunkt i en gennemsnitlig udnyttelse på 1 plads pr 150 m², men praksis kan vise sig at afvige.

I Københavns Kommune er der kun et større C-område, der skal planlægges og udbygges i planperioden – Levantkaj i Nordhavn. Effekterne heraf fremgår nedenfor.

Tabel A. Vurderet effekt – større C-områder, der skal planlægges og skal udbygges i planperioden

| | Øget trafik (mio. km/år) | CO ₂ -effekt (1.000 ton/år) | NO _x (ton/år) |
|-----------|-----------------------------|---|-----------------------------|
| Levantkaj | 7 | 1 | 7 |

I forhold til det store antal parkeringspladser, der er i tætbyen og ved Nordhavn, vurderes dette kun at have marginal betydning for byen som helhed. Lokalt vil området få en trafikstigning med mulige lokale trængsels- og flaskehalsproblemer til følge.

Der er imidlertid en række større C-områder, der i dag er lokalplanlagte med endnu ikke fuldt udbyggede:

- Ørestad, der er lokalplanlagt før Kommuneplan 2009, med en norm på 1 plads pr. 200 m².
- Sydhavn, Carlsberg, F.L. Schmidt og Krimsvvej lokalplanlagt før Kommuneplan 2009, og har en norm på 1 plads pr. 100 m² – for Carlsberg er der fastsat 4.500 pladser, svarende til en norm på 1 plads pr. 133 m². Disse normer forventes fastholdt i den fremtidige planlægning.
- Øvrige er planlagt under Kommuneplan 2009 og 2011. Heriblandt findes bl.a. Nordhavn, Grønttorvet og Strandlodsvej.

Da allerede lokalplanlagte områder skal som udgangspunkt etablere det antal parkeringspladser i forbindelse med nybyggeri, som lokalplanen fastsætter. Hvis der udarbejdes en ny lokalplan med en norm på 1 pr. 150 i områderne, der i dag har en norm på 1 pr. 200 m², fremgår effekterne heraf nedenfor.

Tabel B. Vurderet effekt – større C-områder, der er planlagt og skal udbygges i planperioden

| | Øget trafik (mio. km/år) | CO2-effekt (1.000 ton/år) | NOx (ton/år) |
|--|-----------------------------|------------------------------|-----------------|
| Ørestad | 13 | 2 | 13 |
| Sydhavn, Carlsberg, F.L. Schmidt og Krimsvej | - | - | - |
| Øvrige | 11 | 2 | 11 |
| I alt | 24 | 4 | 24 |

Det vurderes at de ændrede parkeringsnormer stadig muliggør Københavns Kommunes grønne trafikmål om at hovedparten af væksten i den samlede persontrafik (mindst 2/3 målt som antal personture) skal ske med grønne transportmidler, det vil sige cykel og kollektiv trafik. Med den ændrede parkeringsnorm, må det forventes at hver parkeringsplads skal deles mellem 7,5 kontoransatte. Idet kontoransatte typisk benytter grønne transportformer mere end øvrige erhverv, vil parkeringsnormen på 1 parkeringsplads pr. 150 m² stadig understøtte kommunens grønne trafikmål.

Klima

Der forventes en øget udledning af CO₂ og forurenende stoffer fra trafikken. Der vil således årligt blive udledt op til 2.250 ton ekstra CO₂ fra trafikken i København ved uændret trafikmønster. Det svarer til en stigning på ca. 0,5% sammenlignet med udledningen 2013. Parkeringsnormerne vurderes derfor ikke at understøtte målet om CO₂ neutralitet i 2025 og målsætningerne i ren luft planen om at luften skal være så ren at københavnernes sundhed ikke påvirkes. Den teknologiske udvikling samt større udbredelse af el-biler vurderes dog i nogen grad at afbøde dette, men det er allerede taget i betragtning i Klimaplanen KBH 2025 samt i ren luft planen.

Afværgetiltag og overvågningsprogram

Københavns Kommune overvåger løbende trafikken og afledte miljøforhold som f.eks. støj og luftforurening. Såfremt de afledte miljøforhold ikke overholder gældende lovgivning, vil afværgeforanstaltninger blive undersøgt. Desuden sikrer planlægningen at der ved byggeri tages højde for f.eks. støjforhold.

For at modvirke de negative konsekvenser af trængsel har kommunen et ”Administrationsgrundlag for trafikledelse i København”, der udstikker retningslinier for trafikledelse og som udgør kommunen grundlag for den daglige trafikledelse for at sikre god fremkommelighed og trafiksikkerhed.

Biogasanlæg (REnescienceanlæg) på Prøvestenen

Københavns Kommune har i Ressource- og Affaldsplan 2018 et mål om at 50.000 tons affald skal flyttes fra forbrænding til genanvendelse, herunder 25.600 tons organisk affald, for på denne måde at udnytte ressourcerne i affaldet bedre.

Formålet er, at opfylde målsætningerne i Regeringens Ressource-strategi om 50% genanvendelse af affald fra husholdninger i 2022. Københavns Kommune har eksempelvis i løbet af de senere år implementeret ordninger til kildesortering af f.eks. plast, metal og småt elektronik, ligesom der indsamles papir, glas og pap fra alle husstande i kommunen.

For at udnytte ressourcerne i det organiske affald bedre ønsker Københavns Kommune derfor at skabe mulighed for at placere et såkaldt ”REnescienceanlæg” i Københavns Kommune. På et REnescience-anlæg

behandles den indsamlede dagrenovation med enzymer, hvorved der dannes en væske som kan bioforgasses og anvendes som biogas i energiforsyningen. Restmaterialet fra forgasningen kan anvendes i landbruget.

I Kommuneplan 2015 skabes der mulighed for placering af et REnescienceanlæg på Prøvestenen. Der er i forundersøgelserne (lokalisering af renescience-anlæg, Københavns Kommune/COWI, december 2014) peget på to lokaliseringsmuligheder på Prøvestenen. Disse vil blive undersøgt og vurderet nærmere i forbindelse med den videre planlægning for anlægget. Der pågår samtidig en undersøgelse af, om Avedøre Holme eventuelt kunne være en hensigtsmæssig placeringsmulighed for anlægget, men da denne placering ligger udenfor kommunen, er den ikke medtaget her. Når der foreligger et projekt med et eller flere konkrete lokaliseringsforslag, skal der laves en miljøvurdering (VVM) af disse.

Baggrund

I 2013 blev der samlet set indsamlet ca. 154.000 tons restaffald (dagrenovation) fra Københavns Kommune fordelt på 10 indsamlingsdistrikter. I store træk indsamles affaldet fra de enkelte distrikter separat og køres herfra til behandling. I dag køres restaffald indsamlet i distrikterne Valby, Vanløse, Brønshøj/Husum og Bispebjerg til Vestforbrændingen, mens restaffald indsamlet i distrikterne Indre By, Østerbro, Nørrebro, Vesterbro/Kgs. Enghave, Amager Øst og Amager Vest køres til Amager Ressource Center (ARC).

Der er i forbindelse med Ressource og Affaldsplan 2018 blevet undersøgt forskellige muligheder for at øge genanvendelsen af affaldet for at nå målet i Regeringens Ressourcestrategi på 50% genanvendelse i 2022. TMF har vurderet, at det ikke vil være muligt for Københavns Kommune at opnå dette mål, medmindre der iværksættes tiltag, der kan sikre genanvendelse af det organiske affald fra husholdningerne. På denne baggrund besluttede TMU i marts 2015 at arbejde for at placere et REnescience-anlæg i København. Som led i forundersøgelserne er undersøgt andre placeringsmuligheder i Københavns Kommune, herunder Nordhavn og Refshaleøen. Det er dog ikke muligt at placere en klasse 7 virksomhed med særlige beliggenheds-krav på disse lokaliteter.

Projektet

Københavns Kommune ønsker at planlægge for et REnescience-anlæg til behandling af kommunens restaffald fra borgerne med en kapacitet på 160.000 tons/år på Prøvestenen. Anlægget behandler kun affald fra Københavns Kommune.

På et REnescienceanlæg kan dagrenovation fra Københavns Kommune behandles med enzymer, hvorved organiske materialer, som bioaffald, pap og papir, opløses og bliver til en biovæske (biopulp), der kan forgasses. Efter bioforgasningen kan næringsstoffer og jordforbedrende egenskaber i det afgassede materiale (digestat) udnyttes på landbrugsjord. Materialer, der ikke kan opløses med enzymer (f.eks. metaller, plast, glas, tekstiler, grus/sand), kan sorteres fra, enten til genanvendelse (f.eks. hård plast og metaller =3D), eller forbrænding (f.eks. tekstiler og blød plast=2D mm.).

| REnescience | Output-fractioner | Behandling | Destination |
|---|--------------------------|-------------------|---------------------|
| Input affald | 160,000 t | | |
| Biovæske (biopulp) | | Til biogasanlæg | Internt |
| Afgasset materiale (digestat) | | Til afvanding | Internt |
| Afgasset materiale (digestat), afvandet | 72,000 t | Til landbrug | Sjælland |
| Affaldsforbrænding | 58,500 t | Til forbrænding | ARC/Vestforbrænding |

| | | | |
|--------------------|----------|-------------------|--------------|
| Genanvendelse (3D) | 17,600 t | Til genanvendelse | Nordtyskland |
|--------------------|----------|-------------------|--------------|

Tabel med Massebalance for REnescience-anlæg til restaffald fra Københavns Kommune. Input og output mængderne stemmer ikke overens, hvilket skyldes, at der ikke er taget højde for vandbalancen i outputtet.

Affaldbehandlingsprocessen resulterer således dels i et fast output i form af plast og metal til genanvendelse samt en forbrændingseget rest og dels i et flydende output i form af biovæske. Biovæsken skal benyttes til produktion af biogas i et biogasanlæg, som er en del af anlægget. Den afgassede biomasse køres gennem et afvandsanlæg hvorefter fiberresten kan udnyttes som gødning i landbruget.

Biogassen kan anvendes enten til varme- eller kraftvarmeproduktion, hvor varmen afsættes til fjernvarmenettet, eller den kan opgraderes til naturgaskvalitet og afsættes i naturgasnettet. Herudover bruges gas også til flere forskellige processer i industrien (procesenergi) og til bygas. Der er ikke truffet endelig beslutning om udnyttelsen af biogassen, men uanset hvilken anvendelse, der besluttet, skal anlægget omfatte en opgradering af biogassen samt eventuelt tryksætning før levering af gassen til videre udnyttelse i energisystemet uden for Prøvestenen.

Anlæggets arealbehov anslås at være 16.000 m². Der skal opføres bygninger til affaldsmodtagelse og til at rumme den enzymatiske forbehandling. Endvidere skal der etableres et biogasanlæg samt anlæg til gashåndtering. Der skal desuden være opsamlings- og håndterings-faciliteter til outputtet af behandlingen.

Et REnescienceanlæg med kapacitet til behandling af kommunens restaffald (inklusive bioaffald) med tilhørende biogasanlæg vurderes at være en virksomhed med særlige beliggenhedskrav. Anlægget skal således kategoriseres som en særligt forurenende virksomhed, hvilket medfører et afstandskrav til forureningsfølsom anvendelse på 500 m.

Idet flere lastbiler vil køre til REnescienceanlægget, da det vil modtage affald fra alle distrikter og fordi der vil være restprodukter fra behandlingen, som skal distribueres, vil affaldsbehandling på anlægget generere mere trafik end i den nuværende situation.

Planforhold på Prøvestenen

På Prøvestenen, må der i henhold til Kommuneplan 2011 udøves virksomhed, hvortil der af hensyn til forebyggelse af forurening stilles særlige beliggenhedskrav.

Lokalplan 326 fastlægger for område I og II gælder, at områderne fastlægges til havneformål, herunder sådanne handels-, lager-, oplags-, transport-, værksteds- og industrivirksomheder med dertilhørende administration og lignende, som efter Bygge- og Teknikforvaltningen skøn har naturlig tilknytning havnen, f.eks. som følge af særligt behov for skibstransport. Område I anvendes primært til flydende bulk. Område II anvendes primært til tør bulk. I begge områder må der udøves virksomhed med omfattende forurening (forureningsklasse

7 med vejledende afstandskrav på 500 m til boliger og lignende)

Planområdets miljøstatus

Områderne anvendes i dag til havneformål og industrivirksomheder med dertil hørende administration og lignende, som har særlig tilknytning til havnen som følge af særligt behov for skibstransport eller som naturligt hører hjemme i et havneområde. Den nordlige halvdel af Prøvestenen er karakteriseret ved de store

anlæg til olie- og benzinoplæg og den sydlige del ved forskellige former for oplagsvirksomhed. Den allersydligste del er udlagt til rekreativt området med mulighed for en lystbådehavn og ved støjvolden mellem dette området og industriområdet er opstillet tre vindmøller. Området ligger i dag langt fra boliger, men området før Prøvestensbroen er udlagt som byudviklingsområde i 2. del af planperioden henholdsvis perspektivområde i kommuneplanen.

Den sandsynlige udvikling, hvis planen ikke gennemføres

Det er den nuværende situation, som har været "referencesituation" for beskrivelsen af miljøpåvirkningerne, men da kommunen er forpligtet til at arbejde for Regeringens målsætning om større genanvendelse af affaldet, er denne måde at håndtere affaldet på ikke gangbar i fremtiden.

Hvis REnescienceløsningen ikke gennemføres, vil alternativet derfor være en løsning baseret på kildesortering af bioaffald i alle husholdninger med efterfølgende bioforgasning og udnyttelse af ressourcerne i affaldet på landbrugsjord. Restaffaldet skal fortsat afsættes til forbrænding. Denne løsning er beskrevet i Ressource- og Affaldsplan 2018. Denne kildesorteringsløsning forventes at ville medføre genanvendelse af 12.400 tons bioaffald årligt.

Affaldet skal i så fald enten køres til mindre behandlingsanlæg, som etableres i nærheden (Prøvestenen, Avedøre) eller til omlastning udenfor byen. Det vurderes, at der alt andet lige vil være tale om lastbiler til indsamling i samme størrelsesorden som ved behandling af affaldet på et REnesciencelanlæg på Prøvestenen, men ruterne fra indsamlingen til behandlingssted vil muligvis være nogle andre.

Vurdering af virkninger

Nedenfor vurderes temaerne "*reducere CO₂-udledningen*", "*øge andelen af vedvarende energi*", "*minimere vandforbrug i erhvervsliv og husholdninger*" samt "*øget genanvendelse af affald og en bedre udnyttelse af ressourcerne i affaldet*" som blev vurderet at kunne have en væsentlig virkning på miljøet ved den indledende screening af planen om et REnesciencelanlæg på Prøvestenen. Derudover behandles lugt- og støjgener fra anlægget samt trafik til og fra anlægget og heraf afledte miljøpåvirkninger.

CO₂ -udledning

I forhold til at reducere CO₂-udledningen forventes biogas at kunne erstatte diesel i tung transport, men samtidig vil CO₂-udledningen fra trafikken stige som følge af øget transport. Det drejer sig især om en stor mængde biomasse, som skal køres ud af byen og anvendes til landbrugsformål efter bioforgasningen.

Københavns Kommune har i april 2012 fået udarbejdet en livscyklusundersøgelse af en ændring af kommunens håndtering af den organiske del af dagrenovationen. (Livscyklusscreening ved ændret håndtering af den organiske del af dagrenovationen i Københavns Kommune, Cowi, april 2012).

Transportarbejdet i forbindelse med de forskellige typer affaldshåndtering er indarbejdet i vurderingen. Resultatet for REnescience-scenariet i undersøgelsen peger på, at der er en CO₂-fortrængning i forbindelse med REnescience i samme størrelsesorden som ved affaldsforbrænding.

Vedvarende energi

Biogasanlægget vurderes at øge andelen af vedvarende energi i Københavns Kommune, idet naturgas kan erstattes med biogas. Det forventes, at der vil blive produceret 16 mio. m³ metan årligt, som udgør energien i biogassen.

Den affaldsbaserede energi kan udnyttes mere fleksibelt end i affaldsforbrændingsanlægget (der primært producerer fjernvarme og i mindre omfang el), da den producerede biogas vil kunne lagres og fx kunne

udnyttes til at reducere det fossile CO₂ i bygassen, til tung transport eller i en gasmotor med en høj elvirkningsgrad.

Vandforbrug

Vandforbruget i et RENescienceanlæg er højt, fordi RENescience-processen består i, at man tilsætter vand og enzymer til affaldet, der er "tørt", når det kommer ind på anlægget, og derefter opvarmer og roterer dette. Vandet er en nødvendighed, og det samme er enzymerne.

Der vil i forbindelse med etablering af virksomheden og i den efterfølgende driftsperiode blive arbejdet med vandbesparende tiltag. Indtil videre arbejdes der med at recirkulere det vand, der tilsættes i forbindelse med enzymbehandlingen, i efterfølgende enzymbehandlinger.

Øget genanvendelse af affald

Det forventes, at genanvendelsen øges væsentligt ved at få plast og metal ud af forbrændingen. Samtidig udnyttes det papir og pap, som ikke kildesorteres som en del af biofraktionen. Herved vil en øget genanvendelse af affaldet og en bedre udnyttelse af ressourcerne i affaldet vil blive opnået.

Lugt og støjgener

Der kan komme lugtgener fra affaldsbehandlingsanlægget og i særdeleshed fra biogasanlægget. Det vil derfor være nødvendigt at have stor fokus på lugtkontrol og på at mindske risikoen for lugtproblemer i omgivelserne.

De primære kilder til lugt vurderes at være emission fra det luftrenseanlæg, som modtager ventilationsluft fra procesanlæggene samt fra rumventilation i modtagehaller mv. Herudover kan der være diffuse lugtkilder fra tilkørsel og håndtering af affald, biopulp eller de øvrige restprodukter fra anlægget.

De konkrete lugtberegninger kan først foretages, når der foreligger mere konkrete oplysninger omkring valg af teknologi i forhold til biogasanlægget. Støj vurderes ikke umiddelbart at medføre væsentlige problemer. Miljøpåvirkningerne i form af lugt og støj vil blive undersøgt og vurderet ud fra konkrete lokaliseringforslag i forbindelse med den videre planlægning,

Trafikale forhold, herunder støj og luftforurening fra øget trafik

Etablering af RENescienceanlægget vil betyde et ændret trafikbillede i.ft. i dag, da al renovation fremover vil køre til Prøvestenen. Det betyder mere trafik over Langebro til Amager og en tilsvarende aflastning af de ruter som tidligere blev benyttet til Vestforbrænding.

I dag kører der 120 lastbiler til/fra Amagerforbrændingen (fra distrikt 1-4). I fremtiden forventes tallet af lastbiler til RENescienceanlægget at være 180 ture pr. dag (ved tilføjelse af distrikt 5-8, der i dag kører til Vestforbrænding).

Indsamlingsbilerne fra de fleste distrikter vil køre over Langebro på ruten til Prøvestenen. Langebro er en flaskehals mellem Sjælland og Amager og et af de steder, hvor trafikken løbende tælles. De 180 ture/hverdag, der er i dag til Amagerforbrænding svarer til ca. 6,5 % af det samlede antal tunge køretøjer, der i dag kører på Langebro (2.755 tunge køretøjer HVDT – inkl. busser). Stigningen på 60 lastbilture vil svare til 2,2 % af den tunge trafik på Langebro på en hverdag. Det vurderes at den ekstra trafik på Langebro kan afvikles uden væsentlige trængselsmæssige problemer. Dog kan "første hold" affaldsindsamlingsbiler i

retning mod Prøvestenen formentlig ikke undgå at køre mod Prøvestenen i den travle del af morgenmyldretiden

Det er relativt få ekstra lastbiler/dag, som vil køre fra anlægget; ca. 22 pr. hverdag jævnt fordelt over dagen, så det samlede antal bliver 28 pr. hverdag.

Blandt de syv tænkelige ruter fra Prøvestenen og ud til det overordnede vejnet, er der er kun to ruter væk fra Prøvestenen, der reelt forventes at blive anvendt af en lastbilchauffør. Diverse besigtigelser, borgerhenvendelser og trafiktal bekræfter billedet.

- Amager Strandvej (der er direkte link til motorvejen i Tårnby Kommune v. lufthavnen)
- Amagerfælledvej (der er direkte link til Vejlands Allé og dermed motorvejen v. Bella Center) – benyttes af politiet som alternativ rute for farligt gods

Lastbiltrafikken vil derfor bevæge sig enten ad Amagerfælledvej eller Amager Strandvej. Om sommeren mest Amagerfælledvej, om vinteren mest Amager Strandvej. En senere VVM-proces vil nærmere skulle belyse dette.

I forhold til trafikafviklingen vil det begrænsede antal lastbiler ikke give anledning problemer på vejnettet. Hvis alle 22 lastbiler kører ad Amagerfælledvej vil de udgøre 2,2 % af den tunge trafik på Amager Fælledvej i dag (HVDT) og tilsvarende 1,6 % af den tunge trafik på Amager Strandvej. Det skal dog samtidig nævnes, at begge strækninger er veje med en relativt høj andel af tung trafik i dag.

Trafiksikkerhedsmæssigt vil flere lastbilfronter (især af den forventede type) alt andet lige skabe risiko for flere, og alvorligere, uheld. Højresvingsuheld sker typisk, men ikke altid, med den type lastbiler som forventes anvendt.

Det øgede antal lastbiler er så begrænset at det ikke vurderes at påvirke omgivelserne med støj eller påvirke luftkvaliteten mærkbart.

Kumulative forhold

Påvirkning fra trafikken til og fra anlægget skal ses i sammenhæng med andre projekter, som eventuelt kan have en indflydelse på den samlede påvirkning. Den trafikale omlægning af Amagerbrogade vil medføre en mindre stigning i trafikken på det omkringliggende vejnet. Med hensyn til tung trafik forventes der dog ikke nogen stigning da der kun i dag kun kører der 246 lastbiler på Amagerbrogade fra 7-19, som formentlig for hovedpartens vedkommende er ærindekørsel. Der vil dog flyttes en mindre del ikke-tung trafik, som muligvis kan give anledning til trængselsproblemer i myldretiden.

Der forventes hen over årene at ske en mindre stigning i trafikken i bydelen i takt med at nye byudviklingsområder tages i anvendelse.

Andre eventuelle kumulative virkninger vil blive undersøgt i forbindelse med den videre planlægning for anlægget.

Afværgetiltag

Det kan overvejes i den videre proces at stille krav til ruter til den trafik, som kører fra anlægget med restprodukter i det omfang det vil være muligt.

Andre eventuelle afværgetiltag vil blive fastlagt i den videre planlægningsproces.

Overvågningsprogram

Placering af et RENescienceanlæg på Prøvestenen kræver udarbejdelse af en lokalplan samt VVM-tilladelse og miljøgodkendelse, som henholdsvis vil indeholde vilkår for anlæggets placering og drift.

Københavns Kommune følger løbende udviklingen i trafikens omfang og sætter ind med afværgeforanstaltning om nødvendigt for at begrænse trængsel og forbedre trafikikkerheden.

Referencer

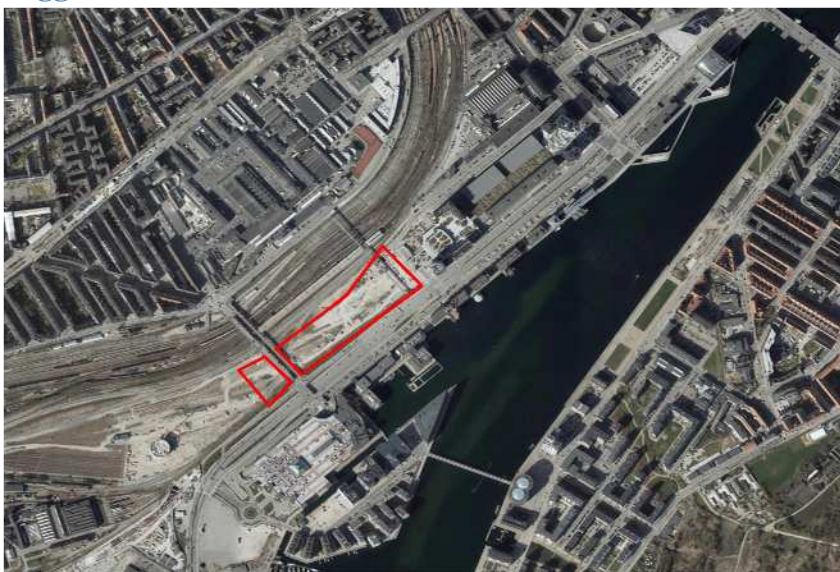
Lokalisering af renaissance-anlæg, Københavns Kommune/COWI december 2014 .

Ressource- og Affaldsplan 2018

Livscyklusscreening ved ændret håndtering af den organiske del af dagrenovationen i Københavns Kommune, Cowi, april 2012

Stor udvalgswarebutik ved Fisketorvet

Baggrund



Grund til placering af kommende stor udvalgswarebutik ved Fisketorvet vist med rødt

IKEA har et ønske om at placere en stor udvalgswarebutik i tilknytning til og nord for Fisketorvet, som vist på kortet. Kommuneplan 2015 ændrer derfor afgrænsningen af City/Fisketorvets afgrænsning og tillader en stor udvalgswarebutik med en maksimal størrelse på op til 37.000 bruttoetagemeter.

Projektet

IKEA forventes at placere en stor udvalgswarebutik umiddelbart nord øst for Dybbølsbro mellem Kalvebod Brygge og jernbanen. Butikken ventes at få en størrelse på op til 37.000 m² og tænkes opført som en samlet bygning. Der forventes opført et parkeringsanlæg i direkte tilknytning til butikken. Områdets samlede rummelighed er på 68.000 m². De resterende 31.000 m² kan fortsat udnyttes til serviceerhverv mv.

Der skal udarbejdes en ny lokalplan for projektet. Her vil bebyggelsens omfang, placering og udformning blive nærmere fastlagt.

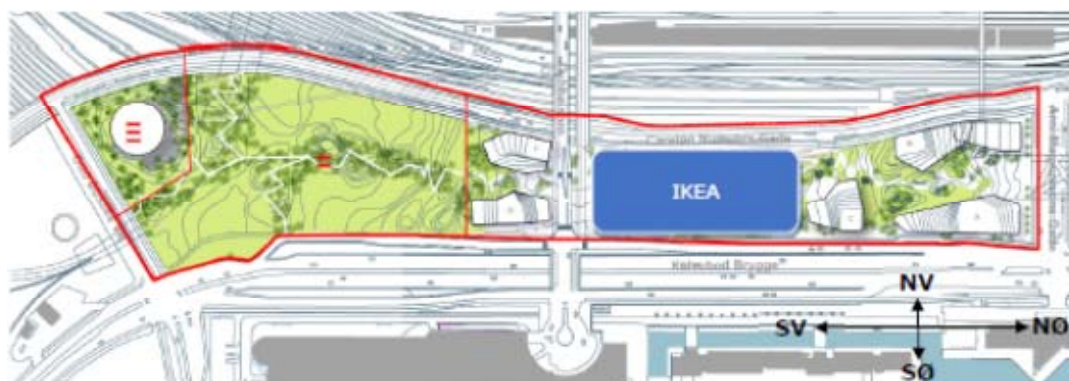


Illustration fra IKEA.

Planområdets status



Illustration fra Lokalplan 485: Området er 1

Området ligger inden for gældende S3*-ramme med en maksimal bebyggelsesprocent på 185 og en maksimal højde på 24 m, idet der dog i lokalplan kan tillades op til en højde på 47 m. Samtidig ligger den inden for Fisketorvet Bymidte, hvor der er medtaget en særlige bestemmelse for kunne realisere en stor udvalgsvarerbutik med op til 37.000 bruttoetagemetre.

Området er i dag ubebygget, men ligger i et område mellem havnen og jernbanen fra Hovedbanegården ud mod H. C. Ørstedsværket, der er domineret af høj og tæt kontorbebyggelse. Allerede i dag er udsynet fra Vesterbro mod havnen således i høj grad spærret af et modernistisk businessdistrikt.



Illustration fra Lokalplan 485: Område I's bebyggelse ifølge lokalplanen

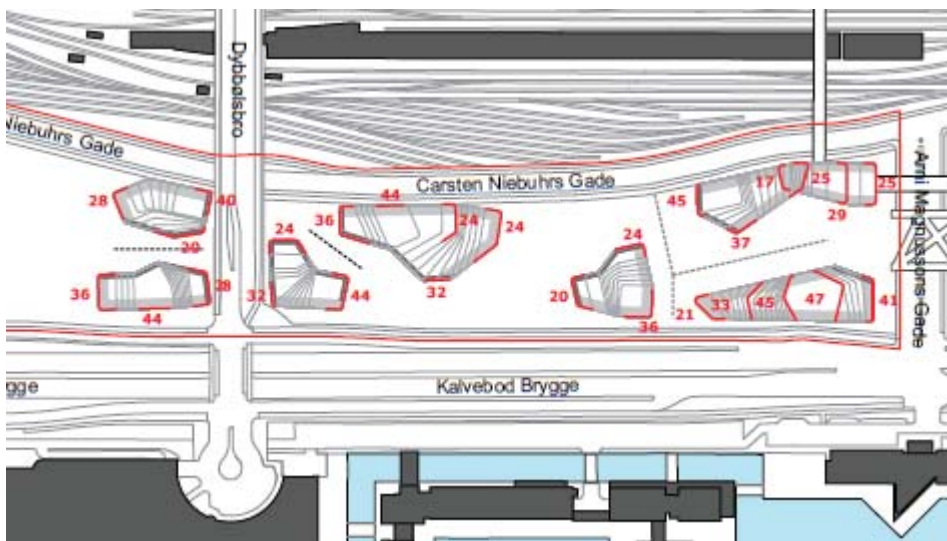


Illustration fra Lokalplan 485: Bebyggelsens højder i m

Der er således udarbejdet en lokalplan 485 "Kalvebod Brygge Vest", der udlægger op til 68.000 m² bebyggelse i højder op til 47 m. Lokalplanen er miljøvurderet med 'Rapport om de miljømæssige konsekvenser af lokalplan nr. xxx "Kalvebod Brygge Vest" med tilhørende kommuneplantillæg'.

Den sandsynlige udvikling, hvis planen ikke gennemføres

Hvis en ny lokalplanen ikke udarbejdes, kan den nuværende lokalplan realiseres.

Trafik

Som beskrevet i den gældende lokalplans miljøvurdering, vil en udbygning af området medføre en trafikal belastning fortrinsvis med personbiler, men også servicekørsel, med de miljømæssige konsekvenser, som af dette indebærer.

Kalvebod Brygge er en del af Ringvej 2, og en af Københavns hovedfærdselsårer. Den er samtidig indfaldsvej for trafik fra motorveje i syd og vest. Langs Kalvebod Brygge Vest er vejen indrettet med 2 kørespor i sydvestgående retning og 3 kørespor i nordøstgående retning. Vejen har en årsdøgntrafik på ca. 30.000 biler.

Ærindetrafikken til området får adgang fra Carsten Nieburhs Gade, som netop er anlagt til at betjene området. Otto Busses Vej i sydvest ombygges ligeledes og tilsluttes Carsten Nieburhs Gade i et T-kryds. Tilsvarende forbinder Arni Magnussons Gade i nordøst Carsten Nieburhs Gade til Kalvebod Brygge. Længere mod nordøst ender Carsten Nieburhs Gade i et T-kryds ved Bernstorffsgade.

Området ligger stationsnært. Dybbølsbro S-togstation ligger umiddelbart op ad området. I 2023 åbner der desuden en metrostation lige syd for Fisketorvet. Der er ligeledes god betjening med busser i Bernstorffsgade og på Kalvebod Brygge samt en E-bus, der kører igennem området. Derfor forventes en stor andel af områdets beskæftigede, brugere og gæster at benytte kollektiv trafik.

Visuelle forhold

Som beskrevet i den gældende lokalplans miljøvurdering, vil den visuelle oplevelse af ankomsten til København af hovedindfaldsvejen Vasbygade og med tog fra vest blive stærkt præget af den nye bebyggelse.

På grund af bebyggelsens opdeling i enheder og på grund af placeringen i det omgivende åbne baneterræn vil bebyggelsen falde ind i den bebyggelsesstruktur, der i forvejen findes i området – ikke mindst i området syd og øst for.

Trafikkontrolcentret vil med sin fremskudte placering i det åbne baneterræn, med sin højde og med sin markante form i særlig grad præge området, især set fra syd og vest. Bygningens arkitektoniske signalværdi og materialekarakter vil være meget væsentlig for oplevelsen af ankomsten til byen.

Set fra byen f.eks. fra Kalvebod Brygge, fra Ingerslevsgade og fra Islands Brygge falder bebyggelsen fint ind i den eksisterende bebyggelsesstruktur. Set fra nærområdet f.eks. fra Dybbølsbro, Skelbækgade og Fisketorvet falder bebyggelsen ligeledes fint ind i strukturen. Selvom den nye bebyggelse har en væsentlig større højde end den ældre bebyggelse på Vesterbro, vil den ikke virke dominerende på grund af de brede vej- og banearaler, som bebyggelsen ses hen over.

Vurdering af virkninger

Trafik

Etablering af en stor udvalgswarebutik (IKEA) med op til 37.000 m² samt det resterende etageareal til kontorer i stedet for 68.000 m² kontor medfører en stigning fra 453 op til 577, idet standardnormen for detailhandel på 1 plads pr. 100 m² anvendes.

Imidlertid vil parkeringspladser anvendt til butik generere flere bilture end kontorparkeringspladser. Det vurderes således at den mulige ændring vil kunne øge den lokale trafikbelastning af Kalvebod Brygge og af de nærmeste signalregulerede kryds med ca. 3.000 bilture pr. døgn i begge retninger tilsammen. Dette vil blive behandlet i VVM i forbindelse med konkret projekt.

Afhængigt af fordelingen på oplande og retninger skønnes dette at indebære lokale forøgelser af biltrafikken pr. døgn på op til ca. 5 %. Effekten vil være størst ved til- og frakørslerne i de nærmeste kryds, og afhængigt af kundetraffikkens fordeling over døgnet og ugen og af fordelingen på transportmidler, vil udbygningen derfor kunne indebære behov for en vis tilpasning / udbygning af de nærmeste signalregulerede kryds.

Ved større udbygninger af parkeringskapaciteten vil der i spidsbelastningsperioder kunne opstå betydelige kødannelser og vanskeligheder med afviklingen af biltrafikken.

Beliggenheden i det tætte byområde med tradition for en stor cykelandel, og tæt ved en velbetjent S-tog station (og en kommende metrostation) vil indebære en betydeligt lavere andel bilkunder end ved indkøbscentre i omegnen. Der er derfor ikke samme behov for etablering af store parkeringsanlæg, og det må af hensyn til bl.a. trafikafviklingen anbefales, at der ikke etableres flere parkeringspladser end svarende til 1 pr. 100 etagemeter.

Lokalt på Kalvebod Brygge og på Dybbølsbro forventes som nævnt en stigning i trafikken på ca. 5%. På Vesterbros vejnet forventes der trafikstigninger, der er mindre end 5% som følge af butikken.

For Københavns Kommune som helhed kan etableringen af f.eks. et IKEA tæt ved Dybbølsbro indebære mindre biltrafik gennem kommunen end i dag, hvor der køres i bil ud til IKEA i Tåstrup og Gentofte. Samlet set forventes derfor de trafikale og miljømæssige konsekvenser af butiksudbygningen at være marginale.

I forbindelse med VVM og udvikling af lokalplan for udlægning vil der blive gennemført detaljerede trafikale analyser af de lokale konsekvenser og behov for ændringer af vejnettet.

Visuelle forhold

Der forventes som beskrevet tidligere, at IKEA placerer en stor udvalgsvarerbutik umiddelbart nordøst for Dybbølsbro mellem Kalvebod Brygge og jernbanen. Butikken ventes at få en størrelse på op til 37.000 m² og opført som en samlet bygning. De resterende minimum 31.000 m² kan bygges som et parkeringshus sydøst for broen eller yderligere kontorbyggeri.

I forhold til den gældende lokalplans bebyggelsesplan forventes der at blive mindre gennemsyn fra Vesterbro til Kalvebod Brygge og havnen. Der vil blive arbejdet med forhold vedrørende udsyn og barrierer i forbindelse med lokalplanarbejdet.

IKEA-butikken, der opføres som en samlet, rektangulær bygning vil bryde markant med den bebyggelsesplan, der er fastlagt i den gældende lokalplan, hvor der er lagt vægt på åbne arealer og forskellige sigtelinjer og udsyn mellem de høje, enkeltstående, kontorbyggerier. Hertil hører, at en stor rektangulær bygning som udgangspunkt vil blive et dominerende og tydeligt element i omgivelserne. Det vurderes imidlertid, at et IKEA-varerhus som volumen vil kunne indpasses i området, uden at direkte forringe udsynsforhold og overordnede sigtelinjer fra f.eks. Ingerslevsgade, Skelbækgade, Dybbølsbro og Fisketorvet.

Afværgetiltag

I forbindelse med udvikling af lokalplan for udlægning vil der blive gennemført detaljerede trafikale analyser af de lokale konsekvenser og behov for ændringer af vejnettet. Trafikken ved Dybbølsbro skal fortsat følges nøje.

Overvågningsprogram

I forbindelse med VVM og en ny lokalplan vil bebyggelsens udformning, placering, højde, arkitektur mv. blive fastlagt og dermed kan der fastsættes eventuelle tiltag og overvågning. Yderligere vurdering af projektet vil ske i forbindelse hermed.

En VVM-redegørelse for IKEA-butikken er i øjeblikket under udarbejdelse. På baggrund af VVM-redegørelsen giver Københavns Kommune bygherre en VVM-tilladelse til projektet, hvori der kan stilles vilkår.

Kumulative effekter

Loven om miljøvurdering kræver, at der tages stilling til kumulative effekter af den foreslåede plan eller, i dette tilfælde, af de foreslåede ændringer.

Miljøvurderingen har omfattet følgende ændringer:

- Metro til Sydhavn
- Ændring af parkeringsnormer
- Biogasanlæg på Industri- eller Havneområde
- Stor udvalgswarebutik ved Fisketorvet

Udgangspunktet for vurderingen af kumulativ indvirkning er at se denne i forhold til en særlig ressource f.eks. de forskellige ændrings/delprojekters kumulative ændringer i byen for enten de naturområder, miljøforhold og/eller bolig- og erhvervsområder og menneskelige aktiviteter der er i byen.

Desuden skal der ses på, hvad de foreslåede ændrings indvirkning er, set i sammenhæng med de andre aktiviteter i planen, andre relevante planer eller programmer, synergi med det påvirkede miljø eller mellem forskellige typer af virkninger, og hvordan en eventuel negativ kumulativ effekt kan afbødes.

Der er anvendt en matrice til at sikre, at alle væsentlige virkninger er med (se bilag 4) .

Både ændring af parkeringsnorm, placering af et biogasanlæg samt udvalgswarebutikken ved Fisketorvet vurderes alle at skabe mere trafik. Der vurderes dog konkret ikke at være kumulative effekter ift. trafik og støjgener fra de tre ændringer. Der er ingen negative effekter af de ændrede parkeringsnormer på de ruter som trafikken til og fra Prøvestenen anvender, da byudviklingsområderne, hvor ændringerne af parkeringsnormen vil have en effekt, ikke ligger i nærheden. Tilsvarende har udvalgswarebutikkens lokale trafikale konsekvenser ikke et væsentligt sammenfald med de to øvrige ændringer. Samlet set er der for byen København samt regionalt et behov for at planlægge for løsninger for den stigende trafikmængde ikke kun fra de her nævnte ændringer men fra de mange nye indbyggere og arbejdspladser, som disse aktiviteter samlet set giver anledning til.

Isoleret set, i forhold til de fire ændringer der her er set på, er det derfor den samlede vurdering, at der ikke er væsentlige kumulative ændringer som følge af disse ændringer, der er omfattet og vurderet i denne miljøvurdering.

Bilag 1. Miljøvurdering af Kommuneplan 2015, skema med kommunens relevante miljømål

| Arealanvendelse | | |
|---|---|---|
| <i>Mål som formuleret i oprindelig plan</i> | <i>Forkortet udgave af mål til brug i Matrice (bilag 3)</i> | <i>Oprindelig plan hvor målsætningen står</i> |
| Der skal skabes en tæt storby, der bruger mindre energi på transport. | Sikre udviklingen af tætbyen med mindst muligt transportbehov. | Planstrategi 2014 |
| Stationsnærhedsprincippet | Sikre udviklingen af tætbyen med mindsket transportbehov. | Landsplandirektiv - Fingerplan 2013 |
| Byfortætning | Sikre udviklingen af tætbyen med mindsket transportbehov. | Planstrategi 2014 |
| Transport | | |
| I 2015 cykler 50 % på arbejde eller til uddannelse i København. | Fremme anvendelsen af cykler og reducere CO ₂ -udledning, støj og luftforurening | CPH15 |
| Antallet af alvorlige tilskadekomne på de Københavnske cykelstier er halveret og 80 % af københavnske cyklister føler sig trygge. | Sikre at cyklister ikke kommer til skade og at de føler sig trygge | CPH15 |
| For at nedbringe støjbelastningen vil kommunen arbejde for en general hastighedsreduktion på strækninger med mange støjbelastede boliger. | Minimere støj i boliger og daginstitutioner | Støjhandlingsplan 13 |
| I 2015 er Københavns CO ₂ udledning fra transport reduceret med 10 % i forhold til i dag | Reducere CO ₂ -udledningen | KBH2025 |
| I 2015 er luften så ren, at den ikke belaster københavnernes sundhed. | Sikre ren luft | CPH15, Ren luft plan |
| I 2015 skal københavnernes kunne sove i fred for sundhedsskadelig støj fra gadetrafikken, og alle skoler og daginstitutioner må i dagtimerne kun være udsat for et lavt støjniveau fra trafikken. | Minimere støj i boliger, skoler og daginstitutioner | CPH 2015 |
| Energi | | |
| 20 % reduktion i varmekonsumet | Spare energi | KBH2025 |
| 20 % reduktion af elforbruget i Handels- og servicevirksomheder | Spare energi | KBH2025 |
| 10 % reduktion af elforbruget i husholdningerne | Spare energi | KBH2025 |
| Der er installeret solceller svarende til 1% af elforbruget | Øge andel af vedvarende energi | KBH2025 |
| Fjernvarmen i København er CO ₂ neutral | Øge andel af vedvarende energi | KBH2025 |
| Elproduktionen er baseret på vind og biomasse og overstiger samlet elforbrug i København | Øge andel af vedvarende energi | KBH2025 |
| Plast fra husholdninger og virksomheder bliver udsorteret | Øge andel af vedvarende energi | KBH2025 |
| Bioforgasning af organisk affald | Øge andel af vedvarende energi | KBH2025 |
| Vand | | |
| Grundvandsressourcen kan udnyttes til drikkevand og sekundærvand samt til andre formål som F.eks. grundvandskøling. Anvendelser der kan reducere behovet for import af drikkevand søges fremmet af hensyn til naturen i de omegnskommuner, hvor størstedelen af vandet til København indvindes. | Udnyttelse af grundvand og mindskning af behov for import af drikkevand. | Grundvandsplan 2005 |
| Opnåelse eller fastholdelse af miljøkvalitetsmål for vandområder | Opnå og fastholde miljøkvalitetsmål for vandområder og badevandskvalitet i havnen | HUR's Regionplan 2005 og Statens Vandplaner |
| Opnåelse eller fastholdelse af badevandskvalitet i hele havnen | Opnå og fastholde miljøkvalitetsmål for vandområder og badevandskvalitet i havnen | HUR's Regionplan 2005 og Vandplaner, Badevandsbekendtgørelsen |
| Vandforbruget i erhvervslivet skal reduceres til 34 liter pr. indbygger pr. døgn i 2010. Vandforbruget i husholdninger skal reduceres til 110 liter pr. indbygger pr. døgn i 2010. | Minimere vandforbruget i erhvervsliv og husholdninger. | Vandforsyningsplan 2006 |
| Anvendelse af sekundærvand skal udgøre mindst 2 pct. af det samlede vandforbrug i 2011 og 4 pct. i 2017. | Minimere vandforbruget | Vandforsyningsplan 2006 |
| Pesticidforbruget hos private og virksomheder skal nedbringes med henblik på at beskytte grundvandet under København. | Beskytte grundvandet mod forurening | Strategi for jorden i København 2008 – 2015 |
| Kommunen vil fremme anvendelsen af regnvand, | Lokal afledning af regnvand | Spildevandsplan 2008 |

| | | |
|--|--|--|
| ved at nedsive regnvandet til grundvandet eller udlede det til vandområder og rekreative vandelementer. | | |
| Materialekredsløb | | |
| I Københavns Kommune skal ressource- og energibesparelser ske gennem planmæssige tiltag, miljørigtig projektering og retningslinjerne for miljørigtigt byggeri, der gælder for kommunens eget og støttede byggeri. | Begrænse ressource- og energiforbrug. | Miljø i byggeri og anlæg 2010. |
| Mængden af affald til forbrænding skal reduceres med 20 % i 2018 – vha. øget affaldsforebyggelse og genanvendelse. | Sikre øget genanvendelse af affald og en bedre udnyttelse af ressourcerne i affaldet | Ressource- og Affaldsplan 2018 |
| Mindst 45 % af husholdningsaffaldet bliver genanvendt i 2018 – det svarer til, at der skal genanvendes 15 % mere husholdningsaffald end i dag. | Sikre øget genanvendelse af affald og en bedre udnyttelse af ressourcerne i affaldet | Ressource- og Affaldsplan 2018 |
| Grønne og blå områder | | |
| Den biologiske mangfoldighed i byen skal øges. | Skabe øget biologisk mangfoldighed | Plads til Naturen |
| Kommunens søer, åer og kyster skal have klart vand med et rigt og varieret plante og dyreliv. | Skabe øget biologisk mangfoldighed | Plads til Naturen |
| Kyststrækninger, søer og åer skal være tilgængelige til rekreative aktiviteter. | Fremme rekreativ anvendelse af byen | MV11 |
| 90 % af københavnere skal kunne gå til en park, en strand, et naturområde eller et havnebad på under 15. min. | Udgår da målet er nået (96% og over målet på 90%). | Miljømetropolen |
| Københavnere besøger byens parker, naturområder, havnebade og strande dobbelt så ofte som i dag. | Sikre parker med høj kvalitet og rekreative tilbud | Miljømetropolen |
| Social mangfoldighed | | |
| De socialt udsatte byområder skal løftes til københavnerniveau | Udgår da målet er for stedsspecifikt. | Politik for Udsatte Byområder 2011 |
| Alle byområder, også de nye byudviklingsområder, skal have mindst 20% almene boliger | Fremme mangfoldighed i byen | Politik for Udsatte Byområder 2011, Kommuneplanstrategi 2014 |
| Byens nye og gamle kvarterer skal hænge godt sammen både fysisk, socialt og kulturelt | Fremme mangfoldighed i byen | Kommuneplastrategi 2014 |
| Fremme spredning af almene områder i byen | Styrke social sammenhængskraft | Kommuneplanstrategi 2014 |
| Anmode staten om bedre redskaber til at sikre almene boliger også i nye byudviklingsområder | Styrke social sammenhængskraft | Kommuneplanstrategi 2014 |
| Byens rum | | |
| Nærrekreative muligheder for ophold, leg, bevægelse og motion skal forbedres. | Forbedre muligheder for ophold, leg, bevægelse og motion | Designpolitik København |
| I 2015 kan 90 % af københavnere gå til en park, en strand, et naturområde eller et havnebad på under 15 minutter | Forbedre muligheder for ophold, leg, bevægelse og motion | CPH 2015 (102) |
| Undgå tomme faciliteter, optimere kvaliteten, udnyt ressourcer bedre og imødekom borgernes efterspørgsel efter nære rekreative tilbud. | Fremme multifunktionel brug og fleksibel indretning af bygninger og arealer. | Kommuneplanstrategi 2014 |
| Byens liv | | |
| I 2015 er 80 % af københavnere tilfredse med mulighederne for at deltage i bylivet. | Skabe bedre byliv | Metropol for mennesker 2009 |
| I 2015 er fodgængertrafikken steget med 20 % i forhold til 2008. | Skabe bedre byliv | Metropol for mennesker 2009 |
| I 2015 opholder københavnere sig 20 % mere i byens rum end i 2008. | Skabe bedre byliv | Metropol for mennesker 2009 |
| Identitet (kulturarv)* | | |
| At Københavns kulturarv bruges og synliggøres som del af grundlaget for at forstå og udvikle byen. | Bruge og synliggøre kulturarven i byudviklingen. | Kommuneplan 11 |
| At kvaliteten af byens bevaringsværdige bebyggelser og bygninger fastholdes. | Fastholde kvaliteten af bevaringsværdige bygninger og bebyggelser. | Kommuneplan 11 |
| Langtidsholbarhed | | |
| København vil være CO ₂ neutral i 2025. | Reducere CO ₂ udledningen | KBH 2025 |
| Klimatilpasning gennem håndtering af øget mængde regnvand, havspejlsstigning samt højere temperaturer. | Sikre tilpasning til ændret klima | Klimatilpasningsplan |

Uddybning af forkortelser ved henvisninger til de oprindelige planer i tredje kolonne:
CPH15: Miljømetropolen, KBH2025: Klimaplan 2025, Københavns klimatilpasningsplan, 2009.

Bilag 2A. MV matrice for Metro til Sydhavn

Vurdering den 8.12.14 Af: Catrine Biering og Lone Madsen

| Pametre/mål | Planområdets indvirkning på målsætningen | | | | Vesentlige | Bemærkninger |
|---|--|---|---|-------|------------|---|
| | 0 | + | - | + / - | | |
| Arealanvendelse | | | | | | |
| Sikre udvikling af tætbyen med mindst muligt transportbehov | | X | | | ja | Metroen medvirker til udvikling af tætbyen, og god tilgængelighed. |
| Transport | | | | | | |
| Fremme anvendelsen af cykler/ reducere CO ₂ -udledning, støj og luftforurening | | X | | | nej | Metroen vil flytte trafik fra busserne hvorved lokal støj og luftforurening herfra reduceres |
| Sikre at cyklister ikke kommer til skade og føler sig trygge | X | | | | | |
| Minimere støj i boliger, skoler og daginstitutioner | X | | | | | |
| Reducere CO ₂ -udledningen | | X | | | Nej | Ved udbygning af metroen forventes det samlede CO ₂ udslip for metro og busser i Københavns Kommune fra 2009 til 2040 at være stort set uændret. |
| Sikre ren luft | | X | | | nej | Metroen vil flytte trafik fra busserne hvorved lokal luftforurening herfra reduceres. |
| Energi | | | | | | |
| Spare energi | X | | | | | Ikke relevant |
| Øge andel af vedvarende energi | X | | | | | Ikke relevant |
| Vand | | | | | | |
| Beskytte grundvandet mod forurening | X | | | | | Ikke relevant |
| Minimere vandforbrug i erhvervsliv og husholdninger | X | | | | | Ikke relevant |
| Lokal afledning af regnvand | X | | | | | Ikke relevant |
| Udnyttelse af grundvand og mindskning af behov for import af drikkevand. | X | | | | | Ikke relevant |
| Opnå og fastholde miljøkvalitetsmål for vandområder og badevandskvalitet i havnen | X | | | | | Ikke relevant |
| Materialekredsløb | | | | | | |
| Begrænse ressource- og energiforbrug | X | | | | | Ikke relevant |
| Sikre øget genanvendelse af affald og en bedre udnyttelse af ressourcerne i affaldet | X | | | | | Ikke relevant |
| Grønne og blå områder | | | | | | |
| Skabe øget biologisk mangfoldighed | X | | | | | Ikke relevant |

| | | | | | | |
|--|---|---|--|--|-----|---|
| Fremme rekreativ anvendelse af byen | X | | | | | |
| Sikre høj kvalitet og rekreative tilbud i parker | X | | | | | Ikke relevant |
| Social mangfoldighed | | | | | | |
| Fremme mangfoldighed i byen | X | | | | | Ikke relevant |
| Styrke social sammenhængskraft | | X | | | ja | Metroen kan medvirke til at binde det nye og gamle Sydhavn tættere sammen samt knytte kvarteret tættere på resten af byen |
| Byens rum | | | | | | |
| Forbedre muligheder for ophold, leg, bevægelse og motion | X | | | | | |
| Fremme multifunktionel brug og fleksibel indretning af bygninger og arealer. | X | | | | | |
| Byens liv | | | | | | |
| Skabe bedre byliv | | X | | | nej | Metroen vil formentlig medvirke til at reducere trafikken lokalt i området |
| Identitet (Kulturarv)* | | | | | | |
| Bruge og synliggøre kulturarven i byudviklingen. | X | | | | | Ikke relevant |
| Fastholde kvaliteten af bevaringsværdige bygninger og bebyggelser. | X | | | | | Ikke relevant |
| Langtidsholbarhed | | | | | | |
| Reducere CO ₂ -udledningen | | X | | | nej | Når der ses på den samlede CO ₂ -reduktion vil metroen ikke bidrage ret meget. |
| Sikre tilpasning til ændret klima | X | | | | | |

Matrice til vurdering af ændringer. 0, +, - og +/- samt væsentlighed og bemærkningsfelt.

Bilag 2B. MV matrice for parkeringsnormen

Vurdering den 28/11-14 Af Mads Laursen, Christina Aagesen m.fl.

| Pametre/mål | Planområdets indvirkning på målsætningen | | | | Væsentlige | Bemærkninger |
|---|--|---|---|-------|------------|---|
| | 0 | + | - | + / - | | |
| Arealanvendelse | | | | | | |
| Sikre udvikling af tætbyen med mindst muligt transportbehov | | | X | | | De trafikale virkninger er ved at blive vurderet af Sørensen og Jens chr. Jeg regner ifølge de foreløbige udmeldinger med at de ikke er væsentlige. |
| Transport | | | | | | |
| Fremme anvendelsen af cykler/ reducere CO ₂ -udledning, støj og luftforurening | X | | | | | |
| Sikre at cyklister ikke kommer til skade og føler sig trygge | X | | | | | |
| Minimere støj i boliger, skoler og daginstitutioner | X | | | | | |
| Reducere CO ₂ -udledningen | | | X | | | Se ovenfor |
| Sikre ren luft | | | | | | |
| Energi | | | | | | |
| Spare energi | X | | | | | |
| Øge andel af vedvarende energi | X | | | | | |
| Vand | | | | | | |
| Beskytte grundvandet mod forurening | X | | | | | |
| Minimere vandforbrug i erhvervsliv og husholdninger | X | | | | | |
| Lokal afledning af regnvand | X | | | | | |
| Udnyttelse af grundvand og mindskning af behov for import af drikkevand. | X | | | | | |
| Opnå og fastholde miljøkvalitetsmål for vandområder og badevandskvalitet i havnen | X | | | | | |
| Materialekredsløb | | | | | | |
| Begrænse ressource- og energiforbrug | X | | | | | |
| Sikre øget genanvendelse af affald og en bedre udnyttelse af ressourcerne i affaldet | X | | | | | |
| Grønne og blå områder | | | | | | |
| Skabe øget biologisk mangfoldighed | X | | | | | |

| | | | | | | |
|--|---|--|--|--|--|--|
| Fremme rekreativ anvendelse af byen | X | | | | | |
| Sikre høj kvalitet og rekreative tilbud i parker | X | | | | | |
| Social mangfoldighed | | | | | | |
| Fremme mangfoldighed i byen | X | | | | | |
| Styrke social sammenhængskraft | X | | | | | |
| Socio-økonomiske forhold skal ændres gennem sociale og fysiske indsatser* | X | | | | | |
| Byens rum | | | | | | |
| Forbedre muligheder for ophold, leg, bevægelse og motion | X | | | | | |
| Fremme multifunktionel brug og fleksibel indretning af bygninger og arealer. | X | | | | | |
| Byens liv | | | | | | |
| Skabe bedre byliv | X | | | | | |
| Identitet (Kulturarv)* | | | | | | |
| Bruge og synliggøre kulturarven i byudviklingen. | X | | | | | |
| Fastholde kvaliteten af bevaringsværdige bygninger og bebyggelser. | X | | | | | |
| Langtidsholbarhed | | | | | | |
| Reducere CO ₂ -udledningen | X | | | | | |
| Sikre tilpasning til ændret klima | X | | | | | |

Matrice til vurdering af ændringer. 0, +, - og +/- samt væsentlighed og bemærkningsfelt.

Bilag 2C. MV matrice for Trafikzone.

Vurdering den 28/11-14 Af: Trafikgruppen ved bl.a. Mads Laursen og Annette Kayser

| Pametre/mål | Planområdets indvirkning på målsætningen | | | | Væsentlige | Bemærkninger |
|---|--|---|---|-------|------------|---|
| | 0 | + | - | + / - | | |
| Arealanvendelse | | | | | | |
| Sikre udvikling af tætbyen med mindst muligt transportbehov | | X | | | Nej | Trafikmængderne forventes ikke i væsentlig grad at mindskes. Der er deuden igangsat en vurdering af de trafikale virkninger ved Søren Elle og Jens Chr. |
| Transport | | | | | | |
| Fremme anvendelsen af cykler/ reducere CO ₂ -udledning, støj og luftforurening | X | | | | | . |
| Sikre at cyklister ikke kommer til skade og føler sig trygge | | X | | | Nej | Trafikken forventes ikke at mindskes væsentlig – og hastigheden er allerede lav. Dog vil adfærdsregulering kunne gøre trafikken sikrere. |
| Minimere støj i boliger, skoler og daginstitutioner | X | | | | | Se ovenfor. |
| Reducere CO ₂ -udledningen | X | | | | | Se ovenfor |
| Sikre ren luft | X | | | | | Se ovenfor |
| Energi | | | | | | |
| Spare energi | X | | | | | Ikke relevant |
| Øge andel af vedvarende energi | X | | | | | Ikke relevant |
| Vand | | | | | | |
| Beskytte grundvandet mod forurening | X | | | | | Ikke relevant |
| Minimere vandforbrug i erhvervsliv og husholdninger | X | | | | | Ikke relevant |
| Lokal afledning af regnvand | X | | | | | Ikke relevant |
| Udnyttelse af grundvand og mindskning af behov for import af drikkevand. | X | | | | | Ikke relevant |
| Opnå og fastholde miljøkvalitetsmål for vandområder og badevandskvalitet i havnen | X | | | | | Ikke relevant |
| Materialekredsløb | | | | | | |
| Begrænse ressource- og energiforbrug | X | | | | | Ikke relevant |
| Sikre øget genanvendelse af affald og en bedre udnyttelse af ressourcerne i affaldet | X | | | | | Ikke relevant |
| Grønne og blå områder | | | | | | |
| Skabe øget biologisk mangfoldighed | X | | | | | Ikke relevant |

| | | | | | | |
|--|---|---|--|--|-----|--|
| Fremme rekreativ anvendelse af byen | | X | | | Nej | En fredeligere trafik vil i mindre grad kunne forbedre den rekreative anvendelse i Indre By/Christianshavn |
| Sikre høj kvalitet og rekreative tilbud i parker | X | | | | | Ikke relevant |
| Social mangfoldighed | | | | | | |
| Fremme mangfoldighed i byen | X | | | | | Ikke relevant |
| Styrke social sammenhængskraft | X | | | | | Ikke relevant |
| Socio-økonomiske forhold skal ændres gennem sociale og fysiske indsatser | X | | | | | Ikke relevant |
| Byens rum | | | | | | |
| Forbedre muligheder for ophold, leg, bevægelse og motion | | X | | | | Se kommentar under rekreativ anvendelse. |
| Fremme multifunktionel brug og fleksibel indretning af bygninger og arealer. | X | | | | | |
| Byens liv | | | | | | |
| Skabe bedre byliv | | X | | | | Se kommentar under rekreativ anvendelse. |
| Identitet (Kulturarv)* | | | | | | |
| Bruge og synliggøre kulturarven i byudviklingen. | X | | | | | Ikke relevant |
| Fastholde kvaliteten af bevaringsværdige bygninger og bebyggelser. | X | | | | | Ikke relevant |
| Langtidsholbarhed | | | | | | |
| Reducere CO ₂ -udledningen | X | | | | | |
| Sikre tilpasning til ændret klima | X | | | | | |

Matrice til vurdering af ændringer. 0, +, - og +/- samt væsentlighed og bemærkningsfelt.

Bilag 2D. MV matrice for Biogasanlæg på Prøvestenen

Vurdering den 10/12-14 Af Mads Laursen, Mette Jørgensen

| Pametre/mål | Planområdets indvirkning på målsætningen | | | | Væsentlige | Bemærkninger |
|---|--|---|---|-------|------------|--|
| | 0 | + | - | + / - | | |
| Arealanvendelse | | | | | | |
| Sikre udvikling af tætbyen med mindst muligt transportbehov | X | | | | | Der vil stadig komme den samme mængde tung trafik gennem lokalområdet. |
| Transport | | | | | | |
| Fremme anvendelsen af cykler/ reducere CO ₂ -udledning, støj og luftforurening | X | | | | | |

| | | | | | | |
|--|---|---|---|--|----|--|
| Sikre at cyklister ikke kommer til skade og føler sig trygge | X | | | | | |
| Minimere støj i boliger, skoler og daginstitutioner | X | | | | | |
| Reducere CO ₂ -udledningen | | X | | | Ja | Biogas forventes at kunne erstatte diesel i tung transport |
| Sikre ren luft | | | | | | |
| Energi | | | | | | |
| Spare energi | X | | | | | |
| Øge andel af vedvarende energi | | X | | | Ja | Biogasanlægget vurderes at øge andelen af vedvarende energi i Københavns Kommune, idet naturgas kan erstattes med biogas. |
| Vand | | | | | | |
| Beskytte grundvandet mod forurening | X | | | | | |
| Minimere vandforbrug i erhvervsliv og husholdninger | | | X | | Ja | Vandforbruget for denne type virksomhed forventes at blive højt. Der vil blive arbejdet med vandspare-/recirkulationstiltag. |
| Lokal afledning af regnvand | X | | | | | |
| Udnyttelse af grundvand og mindskning af behov for import af drikkevand. | | | X | | Ja | Se under minimering af vandforbrug. |
| Opnå og fastholde miljøkvalitetsmål for vandområder og badevandskvalitet i havnen | X | | | | Ja | |
| Materialekredsløb | | | | | | |
| Begrænse ressource- og energiforbrug | X | | | | | |
| Sikre øget genanvendelse af affald og en bedre udnyttelse af ressourcerne i affaldet | | | X | | Ja | Det forventes genanvendelsen øges væsentligt og får plast ud af forbrændingen |
| Grønne og blå områder | | | | | | |
| Skabe øget biologisk mangfoldighed | X | | | | | |
| Fremme rekreativ anvendelse af byen | X | | | | | |
| Sikre høj kvalitet og rekreative tilbud i parker | X | | | | | |
| Social mangfoldighed | | | | | | |
| Fremme mangfoldighed i byen | X | | | | | |
| Styrke social sammenhængskraft | X | | | | | |
| Byens rum | | | | | | |
| Forbedre muligheder for ophold, leg, bevægelse og motion | X | | | | | |

| | | | | | | |
|--|---|---|--|--|----|---|
| Fremme multifunktionel brug og fleksibel indretning af bygninger og arealer. | X | | | | | |
| Byens liv | | | | | | |
| Skabe bedre byliv | X | | | | | |
| Identitet (Kulturarv)* | | | | | | |
| Bruge og synliggøre kulturarven i byudviklingen. | X | | | | | |
| Fastholde kvaliteten af bevaringsværdige bygninger og bebyggelser. | X | | | | | |
| Langtidsholbarhed | | | | | | |
| Reducere CO ₂ -udledningen | | X | | | Ja | Fleksibiliteten i vindbaseret energisystem forventes øget med lavere CO ₂ til følge. |
| Sikre tilpasning til ændret klima | X | | | | | |

Matrice til vurdering af ændringer. 0, +, - og +/- samt væsentlighed og bemærkningsfelt.

Bilag 2E. MV matrice for Detailhandel på Fisketorvet

Vurdering den 28/11-14 Af: Mads Laursen, Tue Rex m.fl.

| Pametre/mål | Planområdets indvirkning på målsætningen | | | | Væsentlige | Bemærkninger |
|---|--|---|---|-------|------------|---|
| | 0 | + | - | + / - | | |
| Arealanvendelse | | | | | | |
| Sikre udvikling af tætbyen med mindst muligt transportbehov | | | | X | JA | En stor detailhandelsbutik ved Fisketorvet vurderes at lokal være trafikskabende. I kommunal kontekst kan det have en positiv effekt , idet det kan mindske trafik andre steder til lignende butiksmål. |
| Transport | | | | | | |
| Fremme anvendelsen af cykler/ reducere CO ₂ -udledning, støj og luftforurening | | | | X | Nej | Se under arealanvendelse. |
| Sikre at cyklister ikke kommer til skade og føler sig trygge | X | | | | | |
| Minimere støj i boliger, skoler og daginstitutioner | X | | | | | Området ligger i kontorområder og op ad jernbanen . |
| Reducere CO ₂ -udledningen | | | | X | Nej | Se under arealanvendelse. |
| Sikre ren luft | X | | | | | |
| Energi | | | | | | |
| Spare energi | X | | | | | |
| Øge andel af vedvarende energi | X | | | | | |
| Vand | | | | | | |
| Beskytte grundvandet mod forurening | X | | | | | |
| Minimere vandforbrug i erhvervsliv og husholdninger | X | | | | | |
| Lokal afledning af regnvand | X | | | | | |
| Udnyttelse af grundvand og mindskning af behov for import af drikkevand. | X | | | | | |
| Opnå og fastholde miljøkvalitetsmål for vandområder og badevandskvalitet i havnen | X | | | | | |
| Materialekredsløb | | | | | | |
| Begrænse ressource- og energiforbrug | X | | | | | |
| Sikre øget genanvendelse af affald og en bedre udnyttelse af ressourcerne i affaldet* | X | | | | | |
| Grønne og blå områder | | | | | | |
| Skabe øget biologisk mangfoldighed | X | | | | | |

| | | | | | | |
|--|---|--|--|--|--|--|
| Fremme rekreativ anvendelse af byen | X | | | | | |
| Sikre høj kvalitet og rekreative tilbud i parker | X | | | | | |
| Social mangfoldighed | | | | | | |
| Fremme mangfoldighed i byen | X | | | | | |
| Styrke social sammenhængskraft | X | | | | | |
| Socio-økonomiske forhold skal ændres gennem sociale og fysiske indsatser | X | | | | | |
| Byens rum | | | | | | |
| Forbedre muligheder for ophold, leg, bevægelse og motion | X | | | | | |
| Fremme multifunktionel brug og fleksibel indretning af bygninger og arealer. | X | | | | | |
| Byens liv | | | | | | |
| Skabe bedre byliv | X | | | | | |
| Identitet (Kulturarv)* | | | | | | |
| Bruge og synliggøre kulturarven i byudviklingen. | X | | | | | |
| Fastholde kvaliteten af bevaringsværdige bygninger og bebyggelser. | X | | | | | |
| Langtidsholbarhed | | | | | | |
| Reducere CO ₂ -udledningen | X | | | | | |
| Sikre tilpasning til ændret klima | X | | | | | |

Matrice til vurdering af ændringer. 0, +, - og +/- samt væsentlighed og bemærkningsfelt.

Bilag 4 Kumulative effekter

| Dilemmamatrix: Ændring/indvirkning Målsætning | CO2 | Vedvarende energi | Vandforbrug | Øget genanvendelse | Lugt og støjgener | Trafikale forhold | Bemærkninger |
|---|---------------------|--------------------------------|-------------|--------------------|-------------------|-------------------------------|---|
| Metro til Sydhavn | V (falder over tid) | V (stiger over tid) | - | - | v | v | Det er vurderet at der ikke er et behov for et særligt overvågningsprogram i forbindelse med driften af metro til Sydhavn. |
| Ændring af parkeringsnormer | x | - | - | - | x | X (i nye byudviklingsområder) | For at modvirke de negative konsekvenser af trængsel har kommunen et "Administrationsgrundlag for trafikledelse i København", der udstikker retningslinier for trafikledelse og som udgør kommunen grundlag for den daglige trafikledelse for at sikre god fremkommelighed trafiksikkerhed. |
| Biogasanlæg på Industri- eller Havneområde | - | V (erstatte fossile brændsler) | - | - | x | ? | Især de trafikale forhold undersøges ifm. den videre planlægning |

Dilemmamatrix. Signaturforklaring: v (intet dilemma), X (dilemma), ? (yderligere information nødvendig).

Forslag til
KOMMUNEPLAN 2015
MILJØVURDERING

UDARBEJDET AF:

Udarbejdet af en gruppe med repræsentanter
fra kommunens forvaltninger:

REDAKTION:

Københavns Kommune, Økonomiforvaltningen
Center for Byudvikling

LAYOUT, KORT OG ILLUSTRATIONER:

Københavns Kommune, Økonomiforvaltningen
KKdesign

FOTOS:

Københavns Kommune

Miljøvurdering KP 15 kan hentes på:
www.blivhoert.kk.dk

Eller ved henvendelse til:
Københavns Kommune
Økonomiforvaltningen
Center for Byudvikling
Rådhuset
1599 København V

Telefon 3366 2800

Har du spørgsmål til Kommuneplan 2015,
kan du sende en e-mail til:
cbu@okf.kk.dk



KØBENHAVNS KOMMUNE

www.kk.dk