

OKTOBER 2018  
KØBENHAVNS KOMMUNE

# MILJØVURDERING AF TRAFIKPLAN INDRE NØRREBRO

MILJØRAPPORT



OKTOBER 2018  
KØBENHAVNS KOMMUNE

# MILJØVURDERING AF TRAFIKPLAN INDRE NØRREBRO

MILJØRAPPORT

PROJEKTNR.  
A115559

DOKUMENTNR.  
3

VERSION  
2.1

UDGIVELSESDATO  
19.10.2018

BESKRIVELSE  
Miljørapport

UDARBEJDET  
STHZ

KONTROLLERET  
UKJ

GODKENDT  
STHZ



# INDHOLD

1	Indledning	7
2	Ikke-teknisk resumé	8
2.1	Vurdering af miljøpåvirkningerne	8
2.2	Alternativer	9
2.3	Videngrundlag	9
2.4	Afværgeforanstaltninger	9
2.5	Overvågning	10
3	Trafikplan Indre Nørrebro	11
4	Lovgrundlag og proces for miljøvurdering	16
4.1	Tilgang og metode i miljøvurderingen	16
5	Miljøstatus	21
5.1	Alternativer	25
6	Miljøvurdering	27
6.1	Vurdering af de enkelte miljøfaktorer	27
6.2	Vurdering af indvirkningen på miljømålsætninger	33
6.3	Vurdering af alternativer	34
6.4	Vurdering af videngrundlag	35
7	Afværgeforanstaltninger	36
8	Overvågning	37
9	Liste over bilag	38



# 1 Indledning

Baggrunden for udarbejdelsen af Trafikplan Indre Nørrebro er Kvarterplan 2014-2019 for Områdefornyelsen Nørrebro. Inden de fysiske projekter i kvarterplanen kan gennemføres, er det besluttet, at udarbejdelse af en trafikplan for hele kvarteret, skal sikre en hensigtsmæssig afvikling af trafikken både internt i kvarteret og i de omkringliggende områder.

Trafikplan Indre Nørrebro er omfattet af Miljøvurderingslovens regler, jf. lovens § 8, stk. 2, nr. 2<sup>1</sup>. Københavns Kommune har gennemført en screening af planen, som har resulteret i et krav om udarbejdelse af en miljøvurdering.

Miljøvurderingen er gennemført med udgangspunkt i de tilgængelige oplysninger i Trafikplan Indre Nørrebro samt tilhørende bilag, som fremgår af bilagslisten i afsnit 9. Forud for udarbejdelse af miljørapporten er der gennemført en afgrænsning af miljøvurderingens omfang.

---

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

## 2 Ikke-teknisk resumé

Baggrunden for udarbejdelsen af Trafikplan Indre Nørrebro er Kvarterplan 2014-2019 for Områdefornyelsen Indre Nørrebro. Formålet med trafikplanen er at sikre en hensigtsmæssig afvikling af trafikken internt i kvarteret og i forhold til tilstødende kvarterer. Den gennemkørende trafik i Blågårdsgadekvarteret skal minimeres, ulovlig gennemkørsel i Stengade skal stoppes og så skal hastigheden i hele området reduceres, så der skabes bedre forhold for bløde trafikanter,

Trafikplan Indre Nørrebro omfatter Blågårds- og Rantzausgadekvarteret, som afgrænses af Jagtvej mod vest, Nørrebrogade mod nord, Peblinge Sø mod øst og Åboulevarden mod syd. Trafikplanen er opdelt i to dele. I den første del er der fokus på – trafikstruktur, sikre skoleveje, bløde forbindelser, parkering og klimatilpasning. Anden del omfatter en række forskellige reguleringer og ombygninger, herunder to svære steder i kvarteret – Rantzausgade og Stengade – hvor der er behov for forbedring af trafiksikkerheden.

Miljøvurderingen er udarbejdet på baggrund af en afgrænsningsrapport, som har været sendt i høring hos berørte myndigheder. Der er modtaget høringssvar fra Københavns Kommunes miljøforvaltning og fra Miljøpunkt Nørrebro i forbindelse med høringen.

I afgrænsningsrapporten er disse miljøfaktorer blevet udpeget som miljøfaktorer, der kan blive påvirket væsentligt af trafikplanen:

- > Befolkningen og menneskers sundhed
- > Jordarealer
- > Luft
- > Kumulative effekter

### 2.1 Vurdering af miljøpåvirkningerne

Når planen vedtages kan følgende miljøpåvirkninger forventes:

#### *Befolkningen og menneskers sundhed*

Trafikoplægningen kan medføre ændringer i påvirkningerne fra støj, vibrationer og luftforurening, som flyttes fra ét sted i kvarteret til et andet. Det vurderes, at der ikke vil være en væsentligt påvirkning som følge af luftforurening, da den beregnede stigning i biltrafik forventes at medføre en ikke-betydelig stigning i luftforurening. Støj og vibrationer fra trafikken kan påvirke lokalt i Wesselsgade. Støjniveauet i Wesselsgade vil stige, men påvirkningen er ikke en væsentlig påvirkning fordi støjniveauet fortsat vil ligge et godt stykke under de vejledende støjgrænser, der anvendes ved planlægningen af ny boligbebyggelse.

#### *Jordarealer*



Ændringer i arealanvendelsen som følge af klimatilpasning, nye veje og nye byrum og opholdsarealer vurderes ikke at have en væsentlig påvirkning af arealanvendelsen, da tiltagene kun omfatter mindre ændringer.

Flytning af 60 parkeringspladser i kvarteret vurderes heller ikke at have en væsentlig påvirkning på jordarealerne, da alle parkeringspladser erstattes af nye inden for det samme område.

### *Luft*

Trafikoplægningen kan medføre reduceret luftforurening i nogle områder og stigende luftforurening i andre områder. De eksisterende trafiktal og de forventede fremtidige trafiktal peger i retning af, at påvirkningen af det lokale luftmiljø vil være ubetydelig. Det vurderes, at ændringerne vil være små og lokale og dermed ikke væsentlige.

### *Kumulative effekter*

Det vurderes, at trafikoplægningen kan have en kumulativ påvirkning på nabokvartererne, hvis ikke der laves trafiktiltag i Guldbergsgadekvarteret, da en flytning af busslusen i Stengade, kan resultere i en forlægning af trafikken uden for kvarteret.

Flytning af 60 parkeringspladser i kvarteret vurderes ikke at have en væsentlig kumulativ påvirkning på nabokvartererne, da alle parkeringspladser erstattes af nye inden for det samme område.

## 2.2 Alternativer

De vurderede alternativer omfatter 0-alternativet samt fem alternative løsningsforslag - to for Rantzausegade og tre for Stengade.

Trafikplanens alternative forslag er blevet fravalgt i dialog med kvarterets beboere.

## 2.3 Videngrundlag

Miljøvurderingen er udført på baggrund af tilgængelig kvantitative data og faglig viden og erfaring. Herudover er der lavet en beregning for det forventede støjniveau (kildestyrkevurdering) på nogle af gaderne i kvarteret. Vurderingen bygger på en sammenligning af en før og efter situation.

## 2.4 Afværgeforanstaltninger

Det fremgår af miljøvurderingen, at der kan forventes en ændret støjpåvirkning i Wesselsgade, som følge af trafikplanens vedtagelse. Der er allerede foreslået til-

tag i trafikplanen som vil reducere støjpåvirkningen. Af yderligere afværgeforanstaltninger kan det overvejes, at hastigheden sænkes yderligere til 15 km/t enten ved yderligere trafikchikaner eller ændret vejklassificering.

Facadebegrønning og træer virker også støjreducerende, da de absorberer lyd. Det vurderes at støjdæmpende asfalt næppe vil have en betydende virkning på grund af de lave hastigheder.

Endelig kan støjdæmpede vinduer være en relevant foranstaltning, men næppe realistisk i denne sammenhæng, da trafikstøjen i f.eks. Wesselsgade ligger et stykke under den vejledende grænseværdi for vejstøj ved ny-udlæg af arealer til beboelse. Støjdæmpede vinduer vil under alle omstændigheder være et tiltag, som skal iværksættes af de enkelte ejendommejere. ....

## 2.5 Overvågning

Det vurderes, at der er behov for overvågning i form af trafiktællinger og støjmålinger. Herudover skal der laves trafiktællinger af tung trafik i Wesselsgade for at vurdere omfanget af påvirkninger fra støj og vibrationer. Der bør endvidere udarbejdes en evaluering af busslusen i Stengade og de mekaniske pullerter ud mod Nørrebrogade, for at sikre, at de fungerer effektivt og efter trafikplannens hensigt.

### 3 Trafikplan Indre Nørrebro

Trafikplan Indre Nørrebro er udarbejdet i forbindelse med Områdefornyelsen Nørrebro. Formålet med trafikplanen er, at sikre en hensigtsmæssig afvikling af trafikken internt i kvarteret og i forhold til tilstødende kvarterer. Den gennemkørende trafik i Blågårdsgadekvarteret skal minimeres, ulovlig gennemkørsel i Stengade skal stoppes, og så skal hastigheden i hele området reduceres, så der skabes bedre forhold for bløde trafikanter. Med trafikplanen forventes en reduktion af biltrafik i kvarteret på 25 %.

Trafikplan Indre Nørrebro omfatter Blågårdsgade- og Rantzausgadekvarteret, som afgrænses af Jagtvej mod vest, dog ikke Assistens Kirkegård, Nørrebrogade mod nord, Peblinge Sø mod øst og Åboulevarden mod syd.

Den overordnede vision med trafikplanen er at gøre Indre Nørrebro til et forgangs-eksempel på, hvordan et attraktivt og grønt kvarter forenes med storbyens trafik. Trafikplanen er opdelt i to dele. I den første del er der fokus på overlappende temaer – trafikstruktur, sikre skoleveje, bløde forbindelser, parkering og klimatilpasning. Anden del omfatter en række stedsspecifikke reguleringer og ombygninger, herunder to svære steder i kvarteret – Rantzausgade og Stengade – hvor der er behov for forbedring af trafikikkerheden.

#### *Byliv og forbindelser*

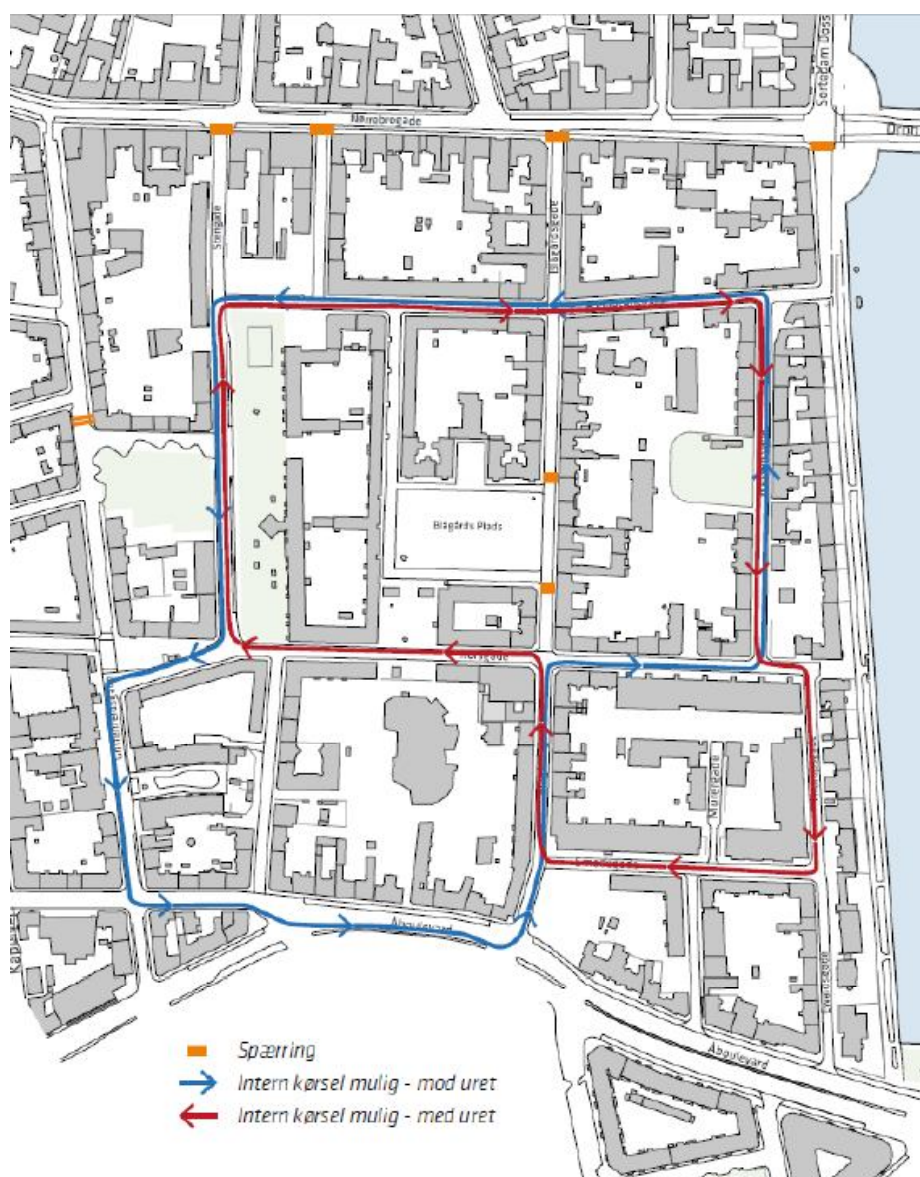
Trafikplanen indeholder en række forslag til forbedringer af kvarterets opholdsrum og forbindelserne for fodgængere og cyklister. Forslag til forbedringer af opholdsrum omfatter både muligheder for en opgradering af eksisterende lege- og opholdsområder og udvidelse af fortove. De udvidede fortove kan anvendes enten til udeservering eller offentlig anvendelse med eksempelvis etablering af bænke og cykelstativer. Forbedring af forbindelser for fodgængere og cyklister kan gennemføres ved at markere ruterne bedre.

#### *Trafikstruktur*

Området har tidligere bestået af to selvstændige trafikklaver med adgang fra henholdsvis Nørrebrogade og Åboulevarden. Med trafikplanen anbefales det, at de to trafikklaver samles til én enklave, som udelukkende har adgang fra Åboulevarden. Dermed rykkes eksisterende vejspærringer, som tidligere var placeret midt i området, op til Nørrebrogade. Vejadgang til området vil derfor være spærret fra Nørrebrogade, dog med enkelte undtagelser af hensyn til varelevering. Den nye trafikstruktur forventes at medføre øget trafik i Wesselsgade og reduktion i trafikken i Stengade og Baggessensgade.

Det foreslås endvidere, at hele området mellem Nørrebrogade, Peblinge Sø, Åboulevarden og Jagtvej klassificeres som stilleveje med vejledende hastigheder på 30 km/t. På mindre opholdsområder foreslås de vejledende hastigheder at være 15 km/t. Omlægning af veje til stilleveje betyder, at der bør etableres hastighedsdæmpende foranstaltninger for hver 70-75 meter i form af hævede flader, bump og vejindsnævninger.

Der etableres også nye ensretninger samt vejlukninger og -åbninger for at reducere antallet af gennemkørende biler i området. Rantzausgade ensrettes på strækningen fra Brohusgade og mod øst, Korsgade opdeles i to delstrækninger med modsatte ensretninger og Blågårdsgade ensrettes mod nord mellem Smedegade og Korsgade. Vejene ud mod Nørrebrogade lukkes med undtagelse af Griffenfeldsgade, hvor den nuværende lukning på Griffenfeldsgade nord for Folkets Park samt lukningen på Kapelvej ved Tjørnegade bibeholdes. Stengade åbnes op for lokal biltrafik på strækningen mellem Korsgade og Baggesensgade, og busslusen flyttes tættere på Nørrebrogade. Der vil være forbud mod biltrafik i Stengade mellem Nørrebrogade og Baggesensgade. Slotsgade og Peblinge Doserier lukkes ud mod Nørrebrogade. Lukningerne på Blågårdsgade bevares, mens Wesselsgade åbnes op for dobbeltrettet trafik. Områdets fremtidige trafikafvikling fremgår af nedenstående figur 1-1.



Figur 3-1: Trafikafvikling i Trafikplan Indre Nørrebro.

### *Sikre skoleveje*

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

### *Parkering*

I Rantzausgade er der i dag 84 parkeringspladser. Omlægning af trafikken i Rantzausgade medfører, at der nedlægges 40 parkeringspladser i gaden og 7 parkeringspladser i Jesper Brochmans Gade. Der er allerede genetableret to nye parkeringspladser ved Folkets Park, hvilket betyder, at der skal findes erstatningspladser for svarende til i alt 45 parkeringspladser. Der er udarbejdet et forslag til erstatningsparkering, hvoraf det fremgår, at de 45 pladser skal etableres i nærområdet til Rantzausgade. I Blågårdsgadekvarteret vil 15 parkeringspladser blive omplaceret inden for samme område. Det forventes, at reduktion i antallet af parkeringspladser i Rantzausgade kan medføre et øget pres på parkeringspladserne i sidegaderne og at flere parkerer ulovligt.

### *Klimatilpasning*

Korsgade er udpeget som skybrudsvej i Københavns Kommunes Klimatilpasningsstrategi, og gaden har derfor en væsentlig rolle i klimatilpasningen af Blågårdsgade- og Rantzausgadekvarteret. Omlægning af trafikken i gaden skaber plads til et grønt rendeforløb i den nordlige del af gaden. Det grønne forløb vil kunne rumme et væsentligt vandvolumen i forbindelse med større nedbørshændelser.

Rantzausgade skal fungere som forsinkelsesboulevard. I forbindelse med trafikomlægningen er det muligt at skabe tre grønne uafhængige forløb i den nordlige side af gaden, som inddrages som forsinkelsesvolumener, der forbindes internt af mere eller mindre synlige rendeforløb.

### *Stedsspecifikke reguleringer og ombygninger*

Rantzausgade er trafikikkerhedsmæssigt én af Københavns mest belastede gadestrækninger, og der er derfor behov for at øge trafikikkerheden for især fodgængere og cyklister. Den østlige del af Rantzausgade ensrettes med køreretning mod øst. Fortovene gøres bredere og der etableres en modstrømscykelbane i vestgående retning. Der etableres ikke cykelsti for cyklister, der kører med ensretningen. I den vestlige del af Rantzausgade, mellem Nørrebro-ruten og Brohusgade, bibeholdes vejen dobbeltrettet. I den nordlige side af Rantzausgade etableres flexarealer med plads til klimatilpasning, cykel- og bilparkering og byliv, mens der i den sydlige side af vejen bevares enkelte parkeringspladser og plads til varelevering.

Ensretningen betyder, at der skal ske en omlægning af den eksisterende busdrift på vejen og det er således kun bustrafikken fra vest mod øst ind imod byen, der

bibeholdes. Busdrift ud af byen skal fremadrettet foregå via Åboulevarden, Borups Plads og videre ad Borups Allé. Ændringen i busruterne medfører, at to busstoppesteder flyttes til Åboulevarden og der etableres et nyt.

I to vejkryds på Rantzausgade etableres hævede flader som hastighedsdæmpende foranstaltninger. Busstoppesteder placeres efter de hævede flader for at skabe de bedst mulige oversigtsforhold. De eksisterende vejindsnævninger bibeholdes som de er i dag. Halvering af bustrafik i gaden vil betyde, at beboere i gaden vil føle sig mindre generet af rystelser fra tunge køretøjer.

For at frigøre kørebaneareal til andre formål og mindske antallet af gennemkørende biler i Stengade og Korsgade foreslås en løsning, hvor Korsgade ensrettes i to forskellige retninger. Der foreslås en ensretning mod nordvest fra Blågårdsgade til Stengade og en ensretning mod sydøst fra Blågårdsgade til Thorupsgade. Ensretning af Korsgade muliggør, at kørebanen kan indsnævres til 3,5 meter på strækninger, hvor der ikke kører busser. Dermed frigives mere plads til klimatilpasning, cyklister og fodgængere. Der etableres en modstrømscykelbane, men der etableres ikke cykelsti for cyklister, der kører med ensretningen.

I Stengade lukkes strækningen mellem Baggesensgade og Nørrebrogade for biltrafik. Busslusen i Stengade flyttes tættere på Nørrebrogade og sikrer adgangen for busser og redningskøretøjer. Trafikken reguleres ved opsætning af tydelig skiltning, og i krydset Stengade/Nørrebrogade opsættes nyt trafiksignal, der alene henvender sig til cyklister og busser. Der etableres en hævet flade med fodgængerfelt på Stengade ved Prins Jørgens Gade og Folkets Park. Strækningen mellem Baggesensgade og Korsgade vil være åben for biltrafik.

En effektiv bussluse i Stengade kan få både positive og negative afledte konsekvenser for bilkørsel i Guldbergsgadekvarteret. Bilister der i dag kører Udenom Nørrebrogades bussluse mellem ydre Nørrebro og Indre By, vil ikke længere kunne benytte smutvejen ad Baggesensgade, og der er derfor risiko for øget omvejskørsel i Guldbergsgadekvarteret, medmindre der samtidig findes en løsning i dette område.

Griffenfeldsgade ensrettes i retningen fra Nørrebrogade, hvilket giver mulighed for bredere fortov og mere plads til byliv i den nordlige del af gaden. Den eksisterende vejlukning bibeholdes. Det foreslås desuden, at Griffenfeldsgade får et mere grønt udtryk med beplantning med vejtræer.

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

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

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

Peblinge Dossering spærres for gennemkørende trafik ved opsætning af en mekanisk pullert ud mod Nørrebrogade, med åbning for varelevering i formiddagstimerne. Varelevering til Dosseringen kan medføre øget trafik i Griffenfeldsgade, Baggesensgade og måske især i Wesselsgade.

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

#### *Trafikal vurdering af Trafikplan Indre Nørrebro*

I forbindelse med planprocessen har Københavns Kommune gennemført trafiktællinger på en række veje i lokalområdet. Teknik- og Miljøforvaltningen har vurderet de forventede trafiktal for visse lokalgader i forslaget til trafikplanen. Det fremgår af trafiktallene, som tager udgangspunkt i tilgængelige trafiktællinger for området, at åbning af Wesselsgade for dobbeltrettet trafik vil medføre en stigning i bilture i Wesselsgade fra 100-300 bilture ÅDT<sup>2</sup> til 900 bilture ÅDT. I Stengade vil biltrafikken stige fra 3400 til 3700 bilture, I Griffenfeldsgade vil der være en stigning fra 3000 til 4200 bilture og i Korsgade øst en stigning fra 750 til 950 bilture. Der vil være et fald i bilture i Korsgade vest fra 1250 til 950, i Baggesensgade øst fra 1550 til 1500 og i Blågårdsgade på 2450 til 1900. Tung trafik med lastbil og bus er fratrukket trafiktallene. Alle tal angives at være højt estimeret.

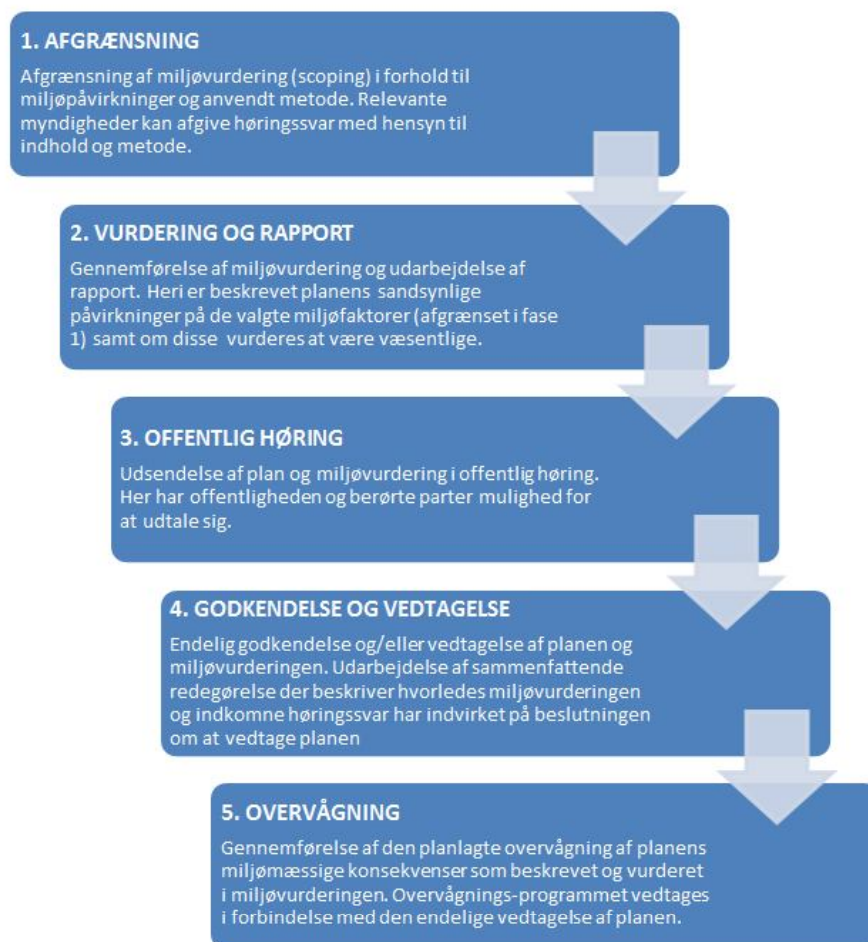
Der er endvidere gennemført tre supplerende trafiktællinger for Wesselsgade i januar 2016/2017. De supplerende trafiktællinger viser et lavere antal bilture i Wesselsgade end forventet hvis trafikplanen gennemføres. De supplerende tællinger viser, trafiktal på 300/600 bilture ved en åbning af Wesselsgade og en samtidig spærring af Dosseringen. Det skal dog her tages i betragtning, at åbningen ikke var permanent.

---

<sup>2</sup> Trafikken pr. døgn opgjort som et gennemsnit over hele året.

## 4 Lovgrundlag og proces for miljøvurdering

Trafikplan Indre Nørrebro er omfattet af kravet om miljøvurdering i Lov om miljøvurdering af planer og programmer og af konkrete projekter, jf. lovens § 8, stk. 1, nr. 1. Miljøvurderingen vil blive gennemført efter de fem trin som ses på figur 4-1.



Figur 4-1: Miljøvurderingsprocessens fem trin.

### 4.1 Tilgang og metode i miljøvurderingen

Miljøvurderingens første del gennemføres som en vurdering af, hvorvidt og i hvilket omfang forslag til trafikplanen forventes, at medføre væsentlige indvirkninger på de udpegede miljøfaktorer, som er identificeret i afgrænsningsrapporten. Nedenfor er kriterier, indikatorer og datagrundlag, som vil blive anvendt i miljøvurderingen, beskrevet.

Miljøvurderingens anden del gennemføres som en vurdering af, hvorvidt trafikplanen antages at fremme eller udgøre en hindring for realisering af de miljø og naturmålsætninger, som er beskrevet i nationale strategier og handlingsplaner.



Miljøvurderingen er gennemført med udgangspunkt i de tilgængelige oplysninger i Trafikplan Indre Nørrebro og tilhørende bilag, som fremgår af bilagslisten i afsnit 9.

#### 4.1.1 Afgrænsning, vurdering og kriterier

I afgrænsningsrapporten er de miljøfaktorer, der sandsynligvis vil blive påvirket af gennemførelsen af planernes tiltag, identificeret og fastlagt. De udpegede miljøfaktorer er:

- > Befolkningen og menneskers sundhed
- > Jordarealer
- > Luft
- > Kumulative effekter

Afgrænsningsrapporten har været i høring hos berørte myndigheder, som har haft mulighed for at kommentere forslaget til afgrænsningen af miljøvurderingen. De hørte myndigheder var:

- > TMF - Center for miljøbeskyttelse
- > TMF - Center for Bygninger
- > TMF - Center for Klimatilpasning
- > TMF - Center for Byplanlægning
- > TMF - Center for Trafikplanvurdering
- > TMF - Center for Mobilitet og Byrum
- > ØKF - Center for Byudvikling
- > Miljøpunkt Nørrebro

Høringen gav også mulighed for at stille forslag til miljøforhold, der burde belyses og vurderes i miljøvurderingen, og forslag til målsætninger, der også burde indgå i miljøvurderingen.

Der er indkommet i alt 4 høringssvar, hvoraf 3 indeholdt bemærkninger til afgrænsningen.

Center for Mobilitet og Byrum anmoder om, at det i teksten tydeliggøres, at der i trafiktællingerne henvises til at tællingerne handler om biltrafik. Det foreslås, at det beskrives, at området i fremtiden vil blive betjent af el-busser og metro

samt, at der vil være en afledt stigning i gang- og cykeltrafik, som vil øge folkesundheden. Det foreslås desuden, at der stilles krav om overvågning i form af trafiktællinger og, at målsætningerne i Cykelstrategien 2011-2015 og Fællesskab København fra 2016 indgår i miljøvurderingen.

Miljøpunkt Nørrebro anmoder om, at uforenelige formuleringer om stigning og fald i trafik ændres, og at procentvis stigning og fald indsættes i en tabel. Det foreslås, at tung trafik skal med som et centralt element. Det anbefales endvidere, at der udarbejdes en beskrivelse af det mekaniske pullertsystem, herunder åbningstider, at der skal laves nye trafiktællinger som grundlag for miljøvurderingen. Endelig anbefales det i forbindelse med den fremtidige overvågning at det sikres, at busslusen i Stengade fungerer effektivt. Herudover foreslås det, at de medsendte tællinger af trafikken i Wesselsgade vedrørende biltrafik og renovationskøretøjer medtages sammen med nye oplysninger om åbning for generel parkering i Blågårdsgade skoles parkeringskælder.

Team Mobilitet anmoder om, at der etableres stoppested i forbindelse med omlægning af busruten til Åboulevarden.

På baggrund af høringen er der lavet en tilretning af teksten i de relevante afsnit - befolkningen og menneskers sundhed, målsætninger og overvågning.

I Tabel 4-1 angives de kriterier og indikatorer, der er anvendt ved vurderingen af de sandsynlige miljøpåvirkninger for hver af de relevante miljøfaktorer.

Tabel 4-1: Kriterier og indikatorer

Miljøfaktor	Vurderingskriterier	Indikator	Databehov
Befolkningen og menneskers sundhed	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Støjpåvirkning, vibrationer og luftforurening</li> <li>&gt; Trafiksikkerhed</li> </ul>	<p>Omfanget af påvirkning af befolkningen og menneskers sundhed som følge af:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Omlægning af biltrafikken</li> <li>&gt; Reduktion i støj, vibrationer og luftforurening i bestemte områder</li> <li>&gt; Stigning i støj, vibrationer og luftforurening i bestemte områder</li> <li>&gt; Sikre skoleveje, bløde forbindelser, ensretninger og nedsat hastighed</li> <li>&gt; Stigning i gang- og cykeltrafik</li> </ul>	Kvalitative og kvantitative
Jordarealer og arealanvendelse	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Ændring af arealer</li> </ul>	<p>Omfanget af påvirkning af anvendelsen af jordarealer som følge af:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Nye cykelstier, busluser, byrum og opholdsarealer</li> <li>&gt; Nedlæggelse af parkeringspladser og etablering af nye</li> </ul>	Kvalitative og kvantitative
Luft	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Luftforurening</li> </ul>	<p>Omfanget af påvirkning af luft som følge af:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Flytning af biltrafik fra nogle områder til andre</li> </ul>	Kvalitative og kvantitative

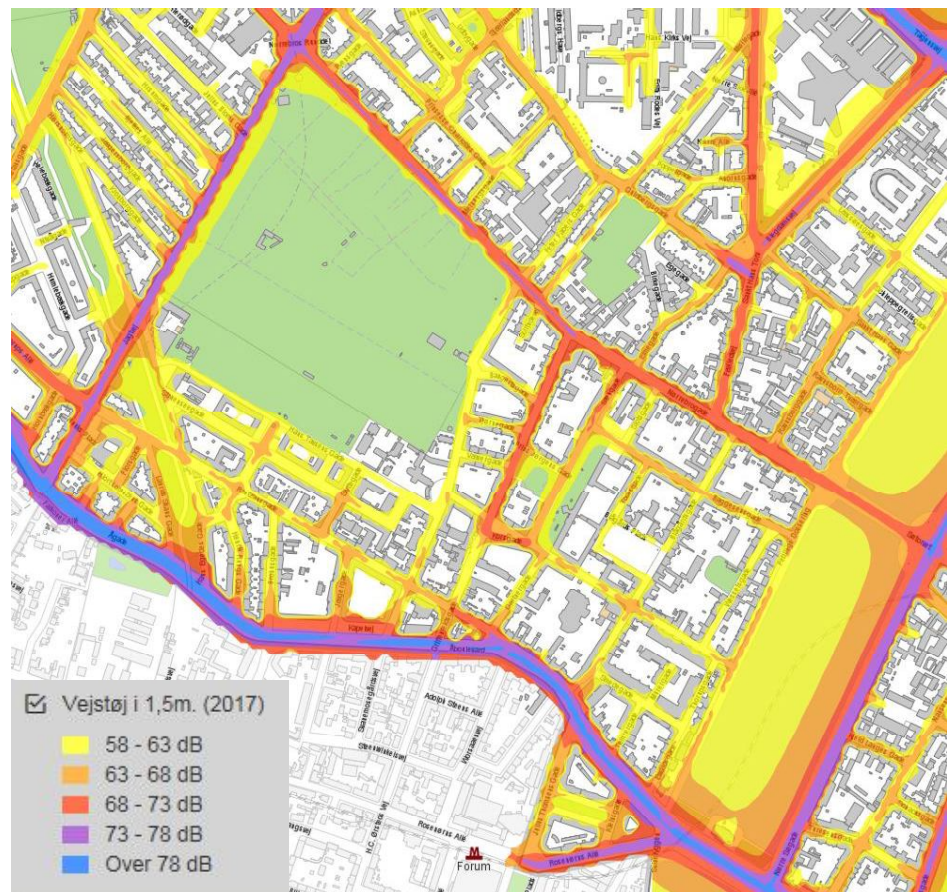
Kumulative effekter	<ul style="list-style-type: none"><li>&gt; Omlægning af trafikken</li><li>&gt; Nedlæggelse af parkeringspladser</li></ul>	Omfanget af den kumulative påvirkning som følge af: <ul style="list-style-type: none"><li>&gt; Trafikbelastningen flyttes fra ét område til et andet</li><li>&gt; Pres på resterende parkeringspladser i kvarteret</li></ul>	Kvalitative og kvantitative
---------------------	---	--	-----------------------------

## 5 Miljøstatus

I dette afsnit redegøres for den eksisterende miljøtilstand i Københavns Kommune. Den eksisterende miljøtilstand danner grundlag for 0-alternativet, som indgår i miljøvurderingen. Redegørelsen er udarbejdet med udgangspunkt i oplysninger fra Miljøstyrelsen og Københavns Kommune, herunder Københavns Kommuneplan 2015 og relevante handlingsplaner.

### Støj

I København er det væsentligste støjproblem trafikken. Københavns Kommune har udført en støjkortlægning, som omfatter alle betydende kommuneveje og alle statsveje i kommunen. Støjpåvirkningen i Blågårdsgade- og Rantzausgadekvarteret fremgår af nedenstående figur 1. Den største støjbelastning ses langs Åboulevarden og herudover ses en væsentlig støjpåvirkning på sidegaderne til Åboulevarden samt på Griffenfeldsgade og en del af Korsgade.



Figur 5-1: Københavns Kommunes kortlægning af trafikstøj.

På baggrund af støjkortlægningen har Københavns Kommune udarbejdet en støjhandlingsplan<sup>3</sup>. Det fremgår af støjhandlingsplanen, at der i Københavns

<sup>3</sup> Københavns Kommune. Handlingsplan for vejstøj. Marts 2013.

Kommune findes ca. 141.000 boliger, der er belastet af et støjniveau fra vejtrafik, som overstiger Miljøstyrelsens vejledende grænseværdi på 58 dB og ca. 35.000 boliger er belastede af et støjniveau fra vejtrafikken, som overstiger 68 dB, hvilket betegnes som stærkt støjbelastede boliger.

I perioden fra 2006 til 2011 er antallet af støjbelastede boliger i København faldet og udviklingen går fortsat denne vej. Udviklingen skyldes et mindre fald i vejtrafikken i København kombineret med en indsats for mindre støj. Indsatsen har blandt andet omfattet brug af støjreducerende asfalt og gennemførelse af hastighedsbegrænsninger. Det forventes at støj fra vejtrafikken vil fortsætte med at falde i de kommende år som følge af nye krav til køretøjerne, flere el-drevne køretøjer og Københavns Kommunes fortsatte arbejde med hastighedsbegrænsning.

### **Luftforurening**

I Danmark overvåges luftforureningen af Miljøstyrelsen i et samarbejde med DCE (Nationalt Center for Miljø og Energi). Der er opstillet udstyr til måling af luftens indhold af en række stoffer i København, Århus, Odense, Aalborg og en række områder uden for byerne. Målestationerne måler luftens indhold af partikler (PM<sub>10</sub>, PM<sub>2,5</sub> og ultrafine partikler), nitrogendioxid (NO<sub>2</sub>), nitrogenoxider, svovldioxid (SO<sub>2</sub>), bly, benzen, kulilte (CO) og ozon (O<sub>3</sub>) samt visse tungmetaller.

For at beskytte befolkningen mod sundhedsskadelige effekter af luftforurening er der opstillet grænseværdier for, hvor meget forurening i luften vi kan acceptere. Danmark lever op til grænseværdierne for de fleste stoffer, men i forhold til NO<sub>3</sub> er der behov for en ekstra indsats. Herudover reguleres udslip af forurenende stoffer gennem de fælles europæiske normer for luftforurening fra biler (euro-normerne) og der er samtidig indført miljøzoner, blandt andet i København, som betyder at tunge køretøjer skal overholde særlige krav til partikeludslip eller have et partikelfilter sat på.

I København kommer luftforureningen især fra udstødningsgasser og dæk- og vejstøv fra trafikken. Luftforureningen påvirker københavnernes sundhed og en undersøgelse fra 2013 viser, at de lokale kilder til luftforurening (brændeovne og biler) i København alene bidrager til omkring 80 for tidlige dødsfald i Hovedstadsregionen.

### **Trafiksikkerhed**

I København udgør lette trafikanter - fodgængere, cyklister og knallertkørere - den største andel af tilskadekomne i trafikken med henholdsvis 26 %, 42 % og 11 %. Københavns Kommune har udarbejdet en trafiksikkerhedsplan<sup>4</sup>, som har en målsætning om at antallet af dræbte og alvorligt tilskadekomne i trafikken skal halveres i perioden 2013-2020. Trafiksikkerheden skal halveres gennem en

---

<sup>4</sup> Københavns Kommune. Trafiksikkerhedsplan 2013-2020.

række indsatser som særligt retter sig mod de lette trafikanter, da en stor andel af dræbte og alvorligt tilskadedekomne i trafikken er fodgængere og trafikanter.

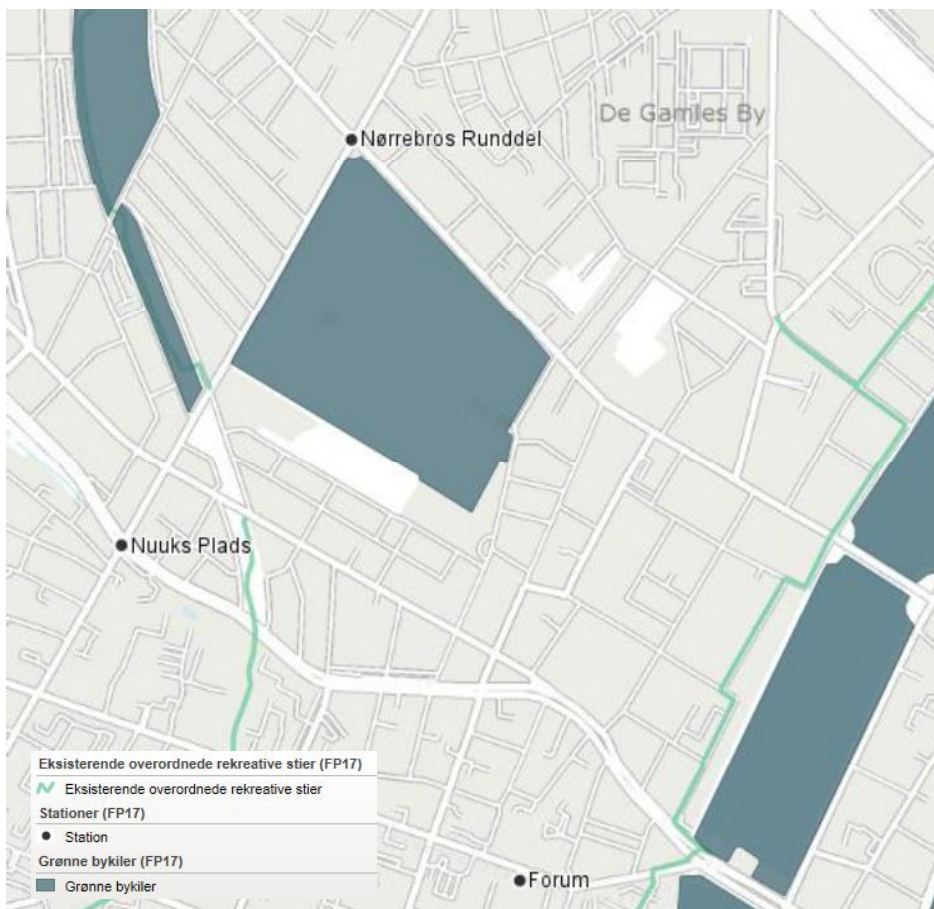
En af de vigtigste indsatser for bedre trafiksikkerhed er lavere hastigheder for biler, da dette resulterer i færre uheld og mindre alvorlige skader for de lette trafikanter. Herudover indeholder trafiksikkerhedsplanen en række indsatser, som blandt andet omfatter mere sikre veje, ombygning af veje for at nedsætte hastigheden, sikre krydsninger for fodgængere, inddragelse af trafiksikkerhedshensyn i byudviklingen og bedre oplysning til trafikanter om at færdes sikkert i trafikken.

### **Arealanvendelse**

I København reguleres arealanvendelsen gennem den fysiske planlægning, som fastsætter retningslinjer og bestemmelser for, hvordan forskellige dele af byen skal benyttes. Arealanvendelsen reguleres gennem planloven, landsplandirektiver, planstrategien, kommuneplanen og lokalplaner. Herudover findes der en lang række handlingsplaner, visioner og strategier, som kan have indflydelse på udviklingen i København.

Det mest relevante landsplandirektiv for arealanvendelsen i København er Fingerplan 2017, som fastlægger de overordnede rammer for kommunerne i Hovedstadsområdet. Københavns Kommune indgår som en del af Fingerplanens indre storbyområde. I det indre storbyområde må byudvikling og byomdannelse kun ske inden for eksisterende byzone og med hensyntagen til mulighederne for at styrke den kollektive trafik. Byfunktioner, som på grund af arealudnyttelse, arbejdspladstæthed, størrelse eller besøgs mønstre har en intensiv karakter, skal placeres inden for stationsnære områder.

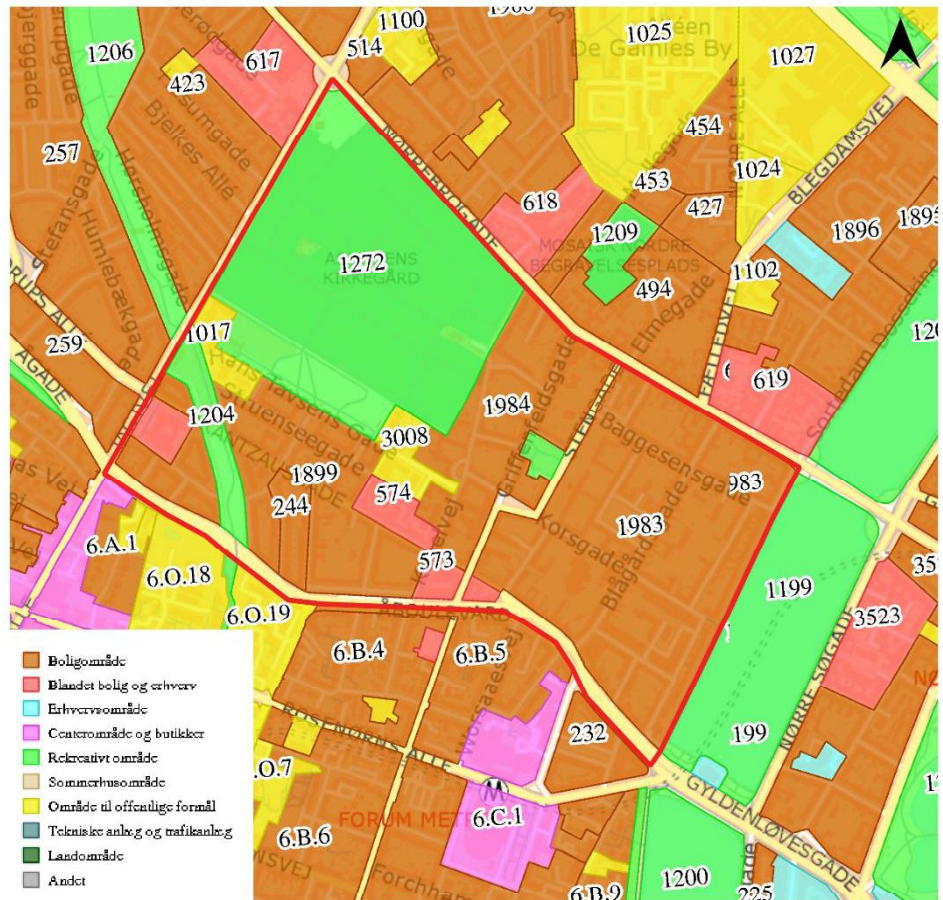
Herudover skal det sikres, at de grønne bykiler, som er større grønne områder i det indre storbyområde, har karakter af friluftsområde og er offentligt tilgængelige for hele storbyens befolkning. Hovedparten af de grønne bykiler er omfattet af fredninger, som indeholder bestemmelser for bebyggelse og arealanvendelse, men enkelte af de grønne bykiler omfatter arealer, der ikke er fredet. I disse tilfælde skal arealanvendelsen respektere områdets karakter af grøn kile. På nedenstående figur 2 ses anvendelsen i form af de grønne bykiler, stationer (både nuværende og fremtidige) og eksisterende rekreative stier. Den grønne bykile i den nordlige del af området er Assistens Kirkegård, som også er omfattet af en fredning.



Figur 5-2: Eksisterende overordnede rekreative stier, stationer og grønne bykiler udpeget i Fingerplan 2017.

Københavns Kommuneplan 2015 regulerer, sammen med lokalplaner, arealanvendelsen i kommunen. I Københavns Kommuneplan 2015 er der udpeget kommuneplanrammer for Indre Nørrebro, som vist på figur 3. Området er rammeplanlagt til rekreativt område, boligområde, blandet bolig og erhverv samt offentlige formål.





Figur 5-3: Kommuneplanrammer for Indre Nørrebro.

## 5.1 Alternativer

0-alternativet er i denne sammenhæng fastlagt som den udvikling, der kan forventes, hvis forslagene i Trafikplan Indre Nørrebro ikke gennemføres. Hvis forslagene i trafikplanen ikke gennemføres vil det betyde, at der ikke vil blive gennemført en ændring af trafikstrukturen, og trafikikkerheden for fodgængere og cyklister forbedres ikke.

I forbindelse med udarbejdelse af trafikplanen er der opstillet følgende forslag til alternative løsninger.

- Rantzausgade løsningsforslag 1: I dette forslag etableres der cykelbaner i begge sider af Rantzausgade. Samtidig forstås det, at busstrafikken mod vest kører ad Åboulevarden, Brohusgade og den vestlige del af Rantzausgade.
- Rantzausgade løsningsforslag 2: I dette forslag er der fokus på buspassagererne frem for cyklisterne, og derfor bibeholdes busruterne i begge retninger i Rantzausgade, mens der etableres en cykelsti i den ene side af vejen. 20-30 % af de eksisterende parkeringsmuligheder bevares, mens de resterende parkeringspladser skal erstattes af flexarealer. Der vil blive etableret

flere hastighedsdæmpende tiltag til at sænke de gennemkørende bilers hastighed.

- > Stengade løsningsforslag 1: I dette forslag er Stengade lukket mod Nørrebrogade, dog på en sådan måde at busser og større udrykningskøretøjer fortsat kan passere. For at kunne lukke vejen effektivt for uvedkommende biltrafik forslås det, at der etableres to parallelle busgrave mellem Baggesensgade og Nørrebrogade. Strækningen mellem Baggesensgade og Korsgade vil være åben for biltrafik.
- > Stengade løsningsforslag 3: I dette forslag bibeholdes den eksisterende trafikstruktur og Stengade vil derfor være lukket for biltrafik ligesom i dag. For at minimere antallet af ulovligt gennemkørende biler gennemføres en række tiltag i form af ensretning af tilstødende sideveje og etablering af flere hastighedsdæmpende foranstaltninger.
- > Stengade løsningsforslag 4: I dette forslag bibeholdes den eksisterende trafikstruktur og Stengade åbnes for gennemkørende trafik.

Alternativerne udgør sammenligningsgrundlaget for miljøvurderingen. Trafikplanens foreslåede ændringer holdes således op mod den eksisterende miljøtilstand og trafikplanens alternative løsningsforslag.

## 6 Miljøvurdering

I det følgende afsnit beskrives de sandsynlige væsentlige indvirkninger på miljøet i forhold til de enkelte miljøfaktorer, som er identificeret i afgrænsningsrapporten. På baggrund af afgrænsningsrapporten antages det, at gennemførelse af forslagene i trafikplanen kan medføre en væsentlig påvirkning af:

- > Befolkningen og menneskers sundhed
- > Jordarealer
- > Luft
- > Kumulative effekter

### 6.1 Vurdering af de enkelte miljøfaktorer

#### 6.1.1 Befolkningen og menneskers sundhed

Trafikplanens forslag vedrørende omlægning af biltrafikken i Blågårdsgade- og Rantzausgadekvarteret kan have både positive og negative konsekvenser for beboernes sundhed som følge af gener fra støj, vibrationer og luftforurening samt tiltag vedrørende forbedring af trafiksikkerheden. Trafikplanen vil samlet set forbedre forholdene for den lokale trafik, og det forventes, at den samlede biltrafik vil blive reduceret med 25 %.

##### *Støj*

I Miljøstyrelsens vejledning om støj fra veje<sup>5</sup> er det beskrevet, at områder udlagt til boligformål skal sikres et støjniveau fra veje, som ikke overstiger 58 dB. Som det fremgår af støjkortet på figur 5-1, er der i Wesselsgade i dag et støjniveau på mellem 58 og 63 dB. Indre Nørrebro er generelt præget af et højt støjniveau, og Wesselsgade er på trods af et relativt højt støjniveau én af de mest stille gader i området.

Med ensretning af Rantzausgade og flytning af to busruter forventes det, at påvirkningen fra støj reduceres lokalt. De to busruter flyttes til Åboulevarden og Borups Plads, og dermed flyttes miljøpåvirkningerne også hertil. På Åboulevarden er der allerede i dag en væsentlig trafikbelastning, og det må derfor vurderes, at stigning i støjniveauet som følge af to nye busruter ikke vil have en mærkbar påvirkning set i forhold til de eksisterende forhold på Åboulevarden, og at påvirkningen derfor ikke vil være væsentlig.

I forbindelse med udarbejdelse af trafikplanen er der lavet en trafikal vurdering af trafikplanens forslag om åbning for dobbeltrettet biltrafik i Wesselsgade. Den

---

<sup>5</sup> Miljøstyrelsen. "Støj fra veje". Vejledning fra Miljøstyrelsen Nr. 4 2007.

trafikale vurdering (bilag A1) viser, at en åbning af Wesselsgade i begge retnin-  
ger vil betyde en stigning i bilture i Wesselsgade fra 100-300 bilture ÅDT til 900  
bilture ÅDT (200-800 %). I Stengade vil biltrafikken stige fra 3400 til 3700 bil-  
ture (8,8 %), I Griffenfeldsgade vil der være en stigning fra 3000 til 4200 bilture  
(40 %) og i Korsgade øst en stigning fra 750 til 950 bilture (26,5 %). Der vil  
være et fald i bilture i Korsgade vest fra 1250 til 950 (24 %), i Baggesensgade  
øst fra 1550 til 1500 (3 %) og i Blågårdsgade på 2450 til 1900 (22,5 %). Tung  
trafik med lastbil og bus er fratrukket trafik tallene.

For at vurdere omfang og betydning af de ændrede trafiktal er der i forbindelse  
med miljøvurderingen lavet en kildestyrkeværdiberegning for eksisterende og  
fremtidige trafiktal. Der beregnes et vægtet støjniveau  $L_{den}$  i afstanden 10 me-  
ter fra vejmidten. Resultatet fra beregningen fremgår af bilag G. Beregningen vi-  
ser, at den vejledende støjgrænse for boliger på 58 dB overskrides på to gader i  
kvarteret, henholdsvis Stengade og Griffenfeldsgade. I begge gader er støjgræn-  
sen allerede overskredet i dag. I Stengade vil støjniveauet stige fra 59,45 dB i  
dag til 59,82 dB ved dobbeltretning i Wesselsgade – en stigning på 0,37 dB. I  
Griffenfeldsgade vil støjniveauet stige fra 58,91 dB i dag til 60,37 dB ved dob-  
beltretning i Wesselsgade – en stigning på 1,46 dB. Trafikken i Griffenfeldsgade  
og Stengade vil omfatte både bus- og biltrafik. Bustrafikken består i dag hoved-  
sageligt af dieselskøretøjer, men i fremtiden vil busser køre på el, hvilket vil re-  
ducere støjniveauet.

I Wesselsgade vil den vejledende støjgrænse på 58 dB ikke blive overskredet,  
men der vil være en større stigning i støjniveauet i forhold til eksisterende for-  
hold. Ved en beregning med 900 bilture vil støjniveauet stige fra 48,91 dB i dag  
til 53,68 dB ved dobbeltretning i Wesselsgade – en stigning på 4,77 dB. I Kors-  
gade, Baggesensgade, Thorupsgade, Smedegade og Blågårdsgade vil der være  
en mindre ændring i støjniveauet, men den vejledende støjgrænse for boliger  
overskrides ikke. Stigningen i støjniveauet i Wesselsgade kan have en væsentlig  
påvirkning lokalt, da der sker en ændring i forhold til eksisterende forhold og  
den støjpåvirkning, som beboerne er vant til. Ændringen af støjniveauet i Wes-  
selsgade vil være hørbart, mens de øvrige ændringer i henholdsvis Stengade og  
Griffenfeldsgade ikke vil være hørbare.

Forvaltningen har gennemført tre trafiktællinger i Wesselsgade. En tælling er la-  
vet januar 2016 og angiver det faktiske trafiktal på den pågældende tælledag,  
og ikke et estimeret tal på 100-300 bilture. De to øvrige tællinger er gennemført  
i januar 2017, på et tidspunkt hvor gaden var åben for trafik (bilag H). Tællin-  
gerne viser et forskelligt billede af en forventet fremtidig trafikbelastning af  
Wesselsgade. Den første tælling viste, at der kørte 600 biler pr. døgn igennem  
gaden. Den anden tælling viser en lavere forventet fremtidig trafikbelastning på  
300 biler pr. døgn gennem gaden og 900 cykler. I miljøvurderingens beregnede  
kildestyrkeværdiberegning er der taget udgangspunkt i den trafikale vurdering  
fra 2016 (bilag A3), der estimerede 900 bilture.

Miljøpunkt Nørrebro har lavet en trafiktælling af kørsel med renovationskøretøjer  
i Wesselsgade (bilag I). Tællingen viser, at kørsel med renovationskøretøjer vil  
falde med 38 % ved dobbeltretning af Wesselsgade.

Den reelle trafikbelastning i Wesselsgade kendes ikke på nuværende tidspunkt, og denne miljøvurdering tager derfor udgangspunkt i den situation, som kan have den største påvirkning på miljøet – dvs. et 'worst case' scenarie med op til 900 biler i årsdøgntrafik (ÅDT). Det vurderes, at påvirkningen fra trafikstøj i Wesselsgade kan have en betydning for det lokale støjniveau i gaden. Påvirkningen vurderes ikke at være væsentlig, da støjniveauet i Wesselsgade ikke forventes at overskride Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier for støj i boligområder. Støjniveauerne i Griffenfeldsgade og Stengade forventes at stige en anelse. Stigningerne overskrider de vejledende grænseværdier, men disse er ifølge beregningen allerede overskredet i dag. Forskellen mellem den eksisterende støjpåvirkning og den forventede fremtidige støjpåvirkning er næppe hørbar.

Det er en forudsætning, at der gennemføres trafiktællinger efter trafikplanens tiltag er implementeret, så den aktuelle støjpåvirkning kan vurderes, og kan give mulighed for, at der implementeres afværgeforanstaltninger.

I trafikplanen er der foreslået en række foranstaltninger til at dæmpe støjniveauet i området, herunder også i Wesselsgade. Foranstaltningerne omfatter nedsat hastighed, som gennemføres ved skiltning, hævede flader og vejbumper. I Wesselsgade vil der være en hastighedsgrænse på 30 km/t, og der etableres en hævet flade i midten af vejen, hvor hastighedsgrænsen vil være på 15 km/t, samt vejbumper i begge ender af vejen.

Facadebegrønning og træer virker også støjreducerende, da de absorberer lyd. Det vurderes at støjdæmpende asfalt næppe vil have en betydende virkning på grund af de lave hastigheder. Endelig kan støjdæmpede vinduer være en relevant foranstaltning, men næppe realistisk i denne sammenhæng, da trafikstøjen i f.eks. Wesselsgade ligger et stykke under den vejledende grænseværdi for vejstøj ved ny-udlæg af arealer til beboelse, som er 58 dB.

Støjdæmpede vinduer vil under alle omstændigheder være et tiltag, som skal iværksættes af de enkelte ejendomsjere.

### *Vibrationer*

Vibrationer i relation til biltrafik opstår ved kørsel med tung trafik, og når der er ujævnheder eller vejbumper. Det fremgår af Miljøstyrelsens orientering nr. 9/1997<sup>6</sup> vedrørende anbefalede grænseværdier for vibrationer, at vibrationer ikke må overstige 75 dB i boligområder.

Med ensretning af Rantzausgade og flytning af to busruter forventes det, at påvirkningen fra rystelser reduceres lokalt i Rantzausgade. Ved varekørsel til forretninger på Peblinge Dossering, vil varebiler kunne køre ud på Nørrebrogade, hvor der er opsat en mekanisk pullert. Den mekaniske pullert forventes at være åben i formiddagstimerne og i forbindelse med kørsel med udrykningskøretøjer. På trods af pullerter ud mod Nørrebrogade kan det ikke udelukkes, at varebiler

---

<sup>6</sup> Miljøstyrelsen. "Lavfrekvent støj, infralyd og vibrationer i eksternt miljø". Orientering nr. 9/1997.

vil vælge at køre ud fra området via Wesselsgade mod Åboulevard, og at der dermed vil være en stigning i kørsel med varebiler i kvarteret.

Det vides ikke på nuværende tidspunkt, hvor meget kørsel med tung trafik i form af eksempelvis lastbiler der vil være i Wesselsgade. Trafiktællinger viser, at der i dag kører 20 lastbiler på gaden i døgnet ud af de 300 køretøjer. Den forventede stigning i trafikken på op til 900 bilture i døgnet kan betyde, at der vil køre flere tunge køretøjer i gaden, som vil medføre en stigning i vibrationer. Lavere hastigheder og etablering af vejbumper kan dog have en afdæmpende effekt på vibrationer fra tunge køretøjer. Som følge af den forventede stigning i trafikken og kørsel med varebiler og tung trafik i Wesselsgade, kan det ikke udelukkes, at der vil være en stigning i vibrationer i Wesselsgade. Det forventes dog, at tung trafik vil udgøre en meget lille andel af den samlede trafik, og at påvirkningen derfor ikke vil være væsentlig.

### *Luft*

Ved omlægning af biltrafikken flyttes miljøpåvirkningen fra ét sted i kvarteret til et andet. Der forventes i den forbindelse især ændringer i det lokale luftmiljø i Rantzausgade og Wesselsgade.

Med ensretning af Rantzausgade og flytning af to busruter forventes det, at påvirkningen fra luftforurening reduceres lokalt. De to busruter flyttes til Åboulevard og Borups Plads, og dermed flyttes miljøpåvirkningerne også hertil. På Åboulevard er der allerede i dag en væsentlig trafikbelastning, og det må derfor vurderes, at stigningen i luftforureningen som følge af to nye busruter ikke vil have en mærkbar påvirkning set i forhold til de eksisterende forhold på Åboulevard, og at påvirkningen derfor ikke vil være væsentlig.

Dobbeltretning af Wesselsgade vil ifølge den trafikale vurdering (bilag A1) betyde, at antallet af biler i gaden vil stige fra 100-300 til 900 bilture ÅDT, hvilket svarer til en stigning på 200-800 %. På baggrund af faglig viden om luftforureningens påvirkning på menneskers sundhed vurderes det, at 900 bilture ÅDT vil medføre en mindre påvirkning af det lokale luftmiljø, men denne påvirkning vil være lille og ubetydelig.

I Stengade vil biltrafikken stige fra 3400 til 3700 bilture (8,8 %), I Griffenfeldsgade vil der være en stigning fra 3000 til 4200 bilture (40 %) og i Korsgade øst en stigning fra 750 til 950 bilture (26,5 %). Tung trafik med lastbil og bus er fratrukket trafiktallene. Der vil derfor herudover være kørsel med bus i Stengade og Griffenfeldsgade. Bustrafikken består i dag hovedsageligt af dieselskøretøjer, hvilket kan medføre luftforurening. I fremtiden vil busser køre på el, hvilket vil bidrage til en reduktion i luftforureningen. Det vurderes, at der ikke vil være en væsentlig påvirkning på menneskers sundhed som følge af trafikomlægningen.

### *Samlet vurdering af påvirkninger fra støj, vibrationer og luftforurening*

For trafikplanens samlede område vurderes det, at der ikke vil være en væsentlig påvirkning af menneskers sundhed som følge af støj, vibrationer og luftforurening. Der kan dog opleves en påvirkning lokalt, da miljøpåvirkningerne flyttes

fra ét gadeområde til et andet. Der forventes i den forbindelse et fald i støj, vibrationer og luftforurening i Rantzausgade, hvilket vil have en positiv betydning for beboernes sundhed. I Wesselsgade forventes en stigning i støj og vibrationer, som kan have en negativ betydning for beboerne. Det vurderes dog, at ingen af de nævnte påvirkninger vil være væsentlige.

### *Trafiksikkerhed*

Trafikplanen indeholder en række forslag til tiltag, som vil forbedre trafiksikkerheden i området. Det foreslås blandt andet, at der etableres sikre skoleveje og bløde forbindelser, flere veje bliver ensrettet, og der etableres hastighedsdæmpende foranstaltninger, hvilket vil øge sikkerheden for cyklister og fodgængere. Det vurderes, at forslagene i trafikplanen vil have en positiv påvirkning på trafiksikkerheden for beboere og brugere i området.

Tiltagene i trafikplanen har til formål at øge tilgængeligheden og trafiksikkerheden for fodgængere og cyklister. Bedre tilgængelighed og tryghed vil betyde, at flere vælger at gå eller at tage cyklen, hvilket vil have en positiv påvirkning på menneskers sundhed.

## 6.1.2 Luft

Trafikplanens forslag om omlægning af biltrafikken i Blågårdsgade- og Rantzausgadekvarteret kan medføre øget luftforurening i nogle områder af kvarteret og reduceret luftforurening i andre områder.

Som det fremgår af ovenstående afsnit 5.1.1 vil ensretning af Rantzausgade og flytning af to busruter bevirke en reducere i luftforureningen i Rantzausgade. De to busruter flyttes til Åboulevarden og Borups Plads, og dermed flyttes miljøpåvirkningerne også hertil. Det vurderes, at luftforurening som følge af to nye busruter ikke vil have en mærkbar påvirkning set i forhold til de eksisterende forhold på Åboulevarden, og at påvirkningen derfor ikke vil være væsentlig.

Dobbeltretning af Wesselsgade vil ifølge den trafikale vurdering (bilag A1) betyde, at antallet af biler i gaden vil stige fra 100-300 til 900 bilture ÅDT, hvilket svarer til en stigning på 200-800 %. På baggrund af faglig viden om luftforureningen vurderes det, at 900 bilture ÅDT vil medføre en mindre påvirkning af det lokale luftmiljø, men denne påvirkning vil være lille og ubetydelig.

I Stengade vil biltrafikken stige fra 3400 til 3700 bilture (8,8 %), I Griffenfeldsgade vil der være en stigning fra 3000 til 4200 bilture (40 %) og i Korsgade øst en stigning fra 750 til 950 bilture (26,5 %). Tung trafik med lastbil og bus er fratrukket trafik tallene. Der vil derfor herudover være kørsel med bus i Stengade og Griffenfeldsgade. Bustrafikken består i dag hovedsageligt af dieselskøretøjer, hvilket kan medføre luftforurening. I fremtiden vil busser køre på el, hvilket vil bidrage til en reduktion i luftforureningen.

Det vurderes, at der ikke vil være en væsentlig påvirkning af luftkvaliteten som følge af trafikomlægningen, da det ikke forventes, at luftforureningen i området vil stige, men at den derimod flyttes fra ét område til et andet.

### 6.1.3 Jordarealer

Trafikplanens forslag vedrørende klimatilpasning, ændring af veje, etablering af nye byrum og opholdsarealer kan have en påvirkning på jordarealerne. Forslagene omfatter dog mindre ændringer og forbedringer, som ikke vil ændre på den overordnede arealanvendelse i område.

Trafikplanens forslag om nedlæggelse af 60 parkeringspladser på Indre Nørrebro kan have en påvirkning på jordarealerne, da det vil medføre et øget pres på de resterende parkeringspladser i kvarteret og i nabokvarterene. Der er udarbejdet et løsningsforslag (se resume + bilag E) for etablering af 45 erstatningspladser til erstatning af 40 pladser på Rantzausgade og 5 pladser på Jesper Brochmans Gade. Erstatningspladserne vil ligge i nærområdet i en kørefastand på mellem 0 meter og 800 meter fra Rantzausgade. Samtidig vil der blive etableret flexzoner, som kan anvendes fleksibelt i forhold til sæsonen eller døgnet. Eksempelvis kan zonerne indrettes med mobile møbler og cykelparkering om dagen og med bilparkering om natten.

I Blågårdsgadekvarteret nedlægges 15 parkeringspladser. Alle parkeringspladserne erstattes af nye inden for samme område (se resume + bilag D).

Da alle parkeringspladser vil blive erstattet, og da erstatningspladserne er beliggende i nærområdet, vurderes det, at der ikke vil være øget pres på de resterende parkeringspladser, og at ændringerne ikke vil medføre en væsentlig påvirkning af jordarealerne.

### 6.1.4 Kumulative effekter

Trafikplanens forslag vedrørende omlægning af biltrafikken kan have en påvirkning på de omkringliggende kvarterer, da en reduktion i trafikbelastningen i Blågårdsgade- og Rantzausgadekvarteret sandsynligvis vil flytte trafikbelastningen til et andet sted uden for området. Det fremgår af trafikplanen, at etablering af en effektiv bussluse i Stengade kan føre til øget omvejskørsel i Guldbergsgadekvarteret, medmindre der samtidig findes en løsning for omvejskørsel her. Det kan derfor ikke udelukkes, at der vil være en væsentlig kumulativ påvirkning i nabokvarterene som følge af trafikomlægningen i Blågårdsgadekvarteret.<sup>7</sup>

I Rantzausgade erstattes 45 parkeringspladser af nye parkeringspladser i en afstand på mellem 0 og 800 m fra Rantzausgade, og i Blågårdsgadekvarteret vil 15 parkeringspladser blive erstattet af 15 nye inden for det samme område. Da

---

<sup>7</sup> [Teknik- og Miljøforvaltningen har oplyst at der på Budget18 blev afsat finansiering til trafikale tiltag i Guldbergsgadekvarteret]



parkeringspladserne erstattes af nye inden for det samme område, vurderes det at omlægning af parkeringspladser ikke vil medføre en væsentlig kumulativ påvirkning.

## 6.2 Vurdering af indvirkningen på miljømålsætninger

I tabel 6-1 vurderes trafikplanens indvirkning på miljømålsætningerne. Vurderingen i forhold til miljømålsætningerne skal sikre, at trafikplanens ændringer ikke strider imod planer og målsætninger eller indsatsprogrammer i de pågældende planer.

Tabel 6-1: Vurdering af miljømålsætninger

Emne	Målsætninger	Påvirkning
<b>Kommuneplanlægning</b>	> Retningslinjer og rammer i Københavns Kommuneplan 2015.	> I overensstemmelse
	> Visioner i Kvarterplan 2014-2019 for områdefornyelsen Indre Nørrebro.	> I overensstemmelse
<b>Biodiversitet</b>	> Målsætninger for naturplanerne fra Natura 2000-områderne	> Ingen påvirkning
	> Målsætninger som fremsat i regeringens Naturpakke, 2016	> Ingen påvirkning
	> Målsætninger fremsat i Naturplan Danmark, 2014	> Ingen påvirkning
	> Målsætninger og Økologisk Handlingsplan 2020 fra 2012 (ikke opdateret siden)	> Ingen påvirkning
<b>Sundhed og miljø</b>	> Målsætninger fremsat i 'Vækst med omtanke', regeringens strategi for bæredygtig udvikling fra 2009 (ikke opdateret).	> I overensstemmelse
	> Målsætninger fremsat i Københavns Cykelstrategi 2011-2025 'Fra god til verdens bedste'	> I overensstemmelse
	> Målsætninger fremsat i Teknik- og Miljøforvaltningens vision for 2025 'Fællesskab København'	> I overensstemmelse
		> I overensstemmelse

	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Målsætninger fremsat i 'Handlingsplan for vejstøj' 2018-2023 fra Københavns Kommune</li> </ul>	
<b>Klima og luft</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Målsætninger som fremsat af Klima og Energiministeriet i Energistrategi 2050 – fra kul, olie og gas til grøn energi fra 2011 (ikke opdateret).</li> <li>&gt; Målsætning om 40 % reduktion af drivhusgasser i 2030 ift. 1990 vedtaget af det Europæiske Råd i 2014</li> <li>&gt; Målsætninger som fremsat i regeringens handlingsplan 'Miljøteknologi til gavn for miljø og vækst 2010- 2011' (ikke opdateret)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; I overensstemmelse</li> <li>&gt; I overensstemmelse</li> <li>&gt; I overensstemmelse</li> </ul>
<b>Vand</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Målsætninger som fremsat i de statslige vandplaner efter vandrammedirektivet</li> <li>&gt; Målsætninger i ny bekendtgørelse efter Vandforsyningsloven om den fysiske planlægnings inddragelse af grundvandsbeskyttelsen</li> <li>&gt; Målsætninger som fremsat i regeringens handlingsplan 'Miljøteknologi til gavn for miljø og vækst 2010- 2011' (ikke opdateret)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Ingen påvirkning</li> <li>&gt; Ingen påvirkning</li> <li>&gt; Ingen påvirkning</li> </ul>

### 6.3 Vurdering af alternativer

0-alternativet udgøres af den situation, hvor trafikplanen ikke vedtages og de foreslåede tiltag ikke gennemføres. Dermed bibeholdes den nuværende trafikstruktur, hvor kvarteret er opdelt i to trafikklaver med adgang fra henholdsvis Nørrebrogade og Åboulevarden. Bibeholdelse af den nuværende trafikstruktur betyder, at trafikikkerheden i kvarteret ikke bliver forbedret, ulovligt gennemkørende trafik i Stengade reduceres ikke, og den forventede reduktion i køretøjer i kvarteret som helhed vil ikke finde sted.

Med løsningsforslag 1 for Rantzausgade vil der være god plads til bløde trafikanter, da kørebanen indsnævres markant. Bustrafikken i Brohusgade kan betyde, at beboere i gaden vil opleve en stigning i støj, vibrationer og luftforurening.

Med løsningsforslag 2 for Rantzausgade, hvor buspassagererne er i fokus frem for cyklisterne, vil passagerernes tilgængelighed til busserne blive forbedret. Der vil dog være en risiko for, at nogle bilister vil øge hastigheden på strækningerne mellem de hastighedsdæmpende tiltag, da bilerne ikke længere skal sno sig

mellem parkerede biler og cyklister. Samtidig vil beboere i gaden fortsat blive generet af rystelser i gaden som følge af bustrafik.

I løsningsforslag 1 for Stengade etableres 2 parallelle busgrave, hvilket vil medføre en reduktion i antallet af biler i Stengade, da det ikke længere vil være muligt at køre ulovligt ind på Stengade fra Nørrebrogade. Udrykningskøretøjer har gode vilkår for at betjene området, men responstiden kan blive forøget for mindre udrykningskøretøjer såsom ambulancer, da de fremover skal køre ind fra Åboulevarden. Samtidig vil det ikke være muligt for politibiler at køre forbi busgravene. Denne løsning vil derfor ikke være en mulighed.

I løsningsforslag 3 for Stengade bibeholdes den eksisterende trafikstruktur, hvilket svarer til 0-alternativet. For at reducere gennemkørende trafik i Stengade laves en række tiltag, som kan være med til at gøre det mindre attraktivt at gennemkøre Stengade. Der er dog ingen garanti for at dette mål vil opnås. Det kan derfor forventes at antallet af trafikanter på Stengade fortsat vil være højt, og samtidig forringes fremkommeligheden for busser og udrykningskøretøjer som følge af de hastighedsdæmpende tiltag.

I Løsningsforslag 4 vil Stengade blive åbnet for gennemkørende trafik. Ved åbning af Stengade forventes en væsentlig stigning i trafikken i kvarteret, herunder en fordobling af trafikken i Stengade. Stigning i trafikken vil medføre mere støj i hele kvarteret, men særligt i Stengade, hvilket allerede er et problem i dag i forbindelse med ulovlig kørsel i gaden.

Efter dialog med kvarterets beboere er de alternative forslag blevet fravalgt.

## 6.4 Vurdering af videngrundlag

Der er ikke udarbejdet formelle støjberegninger eller beregninger af luftkvalitet i forbindelse med trafikplanen, og miljøvurderingen er derfor gennemført på baggrund af tilgængelige kvantitative data i form af trafiktællinger og kvalitative data i form af faglig viden og erfaring.

COWI har udarbejdet en kildestyrkeværdiberegning af støjniveauet for eksisterende forhold og for en dobbeltretning af Wesselsgade. Ved kildestyrkeværdiberegningen beregnes et vægtet støjniveau  $L_{den}$  i afstanden 10 meter fra vejmidte. Resultatet af beregningen fremgår af bilag G.

Den gennemførte kildestyrkeværdiberegning til vurdering af de forventede fremtidige støjforhold er erfaringsmæssigt tilstrækkelig til, at kunne bedømme forskelle i støjniveauet i en før og efter situation. For så vidt angår vurdering af påvirkning af luftmiljøet gælder erfaringsmæssigt, at det samlet set relativt lave trafikniveau næppe vil medføre en mærkbar påvirkning af det lokale luftmiljø. Kun ved væsentlige andele af ældre dieslbiler/-lastvogne uden partikelfilter vil der kunne detekteres en væsentlig ændring af det lokale luftmiljø. De gennemførte trafiktællinger peger på, at en sådan ændring i det lokale luftmiljø næppe kan forventes.

## 7 Afværgeforanstaltninger

Det fremgår af miljøvurderingen, at der kan forventes en forandret og forøget støjpåvirkning i Wesselsgade som følge af trafikplanens vedtagelse. Miljøstyrelsens vejledende støjgrænse for ny-udlæg af arealer til beboelse vil dog ikke blive overskredet, men ændringen vil være hørbar.

Der er allerede foreslået tiltag i trafikplanen som vil reducere støjpåvirkningen. Af yderligere afværgeforanstaltninger kan det overvejes, at hastigheden sænkes yderligere til 15 km/t enten ved yderligere trafikchikaner eller ændret vejklassificering.

Facadebegrønning og træer virker også støjreducerende, da de absorberer lyd. Det vurderes at støjdæmpende asfalt næppe vil have en betydende virkning på grund af de lave hastigheder.

Endelig kan støjdæmpede vinduer være en relevant foranstaltning, men næppe realistisk i denne sammenhæng, da trafikstøjen i f.eks. Wesselsgade ligger et stykke under den vejledende grænseværdi for vejstøj ved ny-udlæg af arealer til beboelse. Støjdæmpede vinduer vil under alle omstændigheder være et tiltag, som skal iværksættes af de enkelte ejendommejerere.

## 8 Overvågning

I henhold til § 14 i Lov om Miljøvurdering af planer og programmer og af konkrete projekter skal myndigheden overvåge de væsentlige miljøpåvirkninger af planens eller programmets gennemførelse. Ved overvågningen skal det vurderes, om gennemførelse af forslag i Trafikplan Indre Nørrebro medfører de forventede miljøpåvirkninger, som er beskrevet i miljørapporten.

Det vurderes, at der er behov for overvågning af støjpåvirkningen i Wesselsgade ved hjælp af trafiktællinger og støjmålinger for at vurdere, om støjniveauet overholder Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier. Herudover skal det vurderes, om de implementerede afværgeforanstaltninger er tilstrækkelige eller om der er behov for yderligere tiltag.

For at evaluere trafikplanens effekt efter gennemførelse af planens tiltag vil anbefales det forvaltningen at gennemføre målinger af støj ultimo 2018 og 1/2 år efter anlægsarbejder og trafikomlægninger er gennemført.

Der skal gennemføres trafiktællinger af tung trafik i Wesselsgade for at vurdere omfanget af påvirkninger fra støj og vibrationer.

Der skal gennemføres en evaluering af busslusen i Stengade for at sikre, at den fungerer effektivt og efter trafikplanens hensigt.

Der er samtidig behov for overvågning af den kumulative påvirkning af Guldbergsgadekvarteret, hvor der kan opstå øget trafikbelastning som følge af omvejskørsel.

## 9 Liste over bilag

- > A: Resumé af Trafikplanen Indre Nørrebro
- > Bilag A1, A2 og A3: Trafikplan Indre Nørrebro inkl. Trafikal vurdering og BR beslutningsmateriale (2015-022810)
- > Bilag B1 og B2: Anlæg af ændret indretning af Rantzausgade, Nørrebro inkl. beslutningsmateriale (2017-0056933).
- > Bilag C1 og C2: Orienteringsnotat vedrørende Trafikplan Indre Nørrebro (2018-0111533-1) inkl. kort over Blågårdskvarterets trafikale nedslag
- > Bilag D: Parkeringsregnskab- og løsninger for Rantzausgade (Niras)
- > Bilag E: Notat om erstatningsparkering ifm. trafikplanen/Blågårdsgadekvarteret (2018-0234153-1)
- > Bilag F: Afgørelse fra Miljø- og Fødevareklagenævnet om ophævelse af screeningsafgørelse om ikke at udarbejde en miljøvurdering for trafikplan i Københavns Kommune
- > Bilag G: Kildestykkeværdiberegning af vejtrafikstøj i Rantzausgade- og Blågårdsgadekvarteret (COWI)
- > Bilag H: Trafikal vurdering – tillæg (2018-0223730)
- > Bilag I: Tælling af renovationskøretøjer i Wesselsgade. Miljøpunkt Nørrebro.