



Miljø- vurdering

Forslag til
Københavns Kommuneplan 2019

Indhold

Indledning	3
1. Resumé af miljørapporten	5
2. Kommuneplan 2019's mål	22
3. Metode	27
4. Miljøstatus.....	33
5. Miljøvurdering af ændring af rækkefølgeplan	49
6. Miljøvurdering af forlængelse af metro til Nordhavn.....	123
7. Vurdering af kumulativ effekt.....	129
Bilag 1. Oversigt over kommunens relevante miljømål	132
Bilag 2. Metode til vurdering af transport mv.	136

Indledning

Forslag til Kommuneplan 2019, herefter Kommuneplan 2019, 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 miljøsyn indarbejdes i Kommuneplan 2019 med henblik på at fremme en bæredygtig udvikling.

Denne miljørapport indeholder en målstyret miljøvurdering af de vigtigste ændringer i den nye Kommuneplan 2019, set i forhold til Kommuneplan 2015. At miljøvurderingen er målstyret betyder, at konsekvenserne af kommuneplanforslagets væsentlige ændringer er vurderet i forhold til de af kommunen politisk vedtagne miljømål.

Miljøvurderingen af Kommuneplan 2019 har været planlagt således, at der undervejs i udarbejdelsen af kommuneplanen har været mulighed for at indarbejde miljøsyn på baggrund af miljøvurderingsprocessen. Dette har haft til hensigt at gøre kommuneplanen mere bæredygtig end det ellers ville have været tilfældet.

Læsevejledning

Kapitel 1 består af et resumé, som sammenfatter de væsentligste aspekter og hovedkonklusioner i miljørapporten i et ikke-teknisk sprog.

Kapitel 2 giver et overblik over indhold og hovedformål i Kommuneplan 2019, og det er beskrevet, hvordan planen er forbundet med øvrige planer.

Kapitel 3 omhandler miljøvurderingens metode og afgrænsning og forklarer, hvordan miljørapporten er udarbejdet.

Kapitel 4 redegør for status på de udvalgte og styrende mål for miljøvurderingen og på de potentielle udfordringer, der er i at opnå disse mål.

Kapitel 5-7 rummer miljøvurdering af de ændringer i Kommuneplan 2019, der i forundersøgelsen (screeningen) er udpeget til miljøvurdering. Disse omfatter ændring af rækkefølgeplan og forlængelse af metro til Nordhavn.

1. Resumé

1. Resumé af miljørapporten

Kommuneplan 2019 er miljøvurderet i henhold til Lov om Miljøvurdering af Planer og Programmer. Miljøvurderingen redegør for virkningerne af forskellen mellem udviklingsmulighederne i Kommuneplan 2015 og Kommuneplan 2019. Miljøvurderingen behandler to emner, henholdsvis ændringer i rækkefølgeplanlægning og forlængelse af metro til Nordhavn. Den ændrede rækkefølgeplan vurderes for så vidt angår arealanvendelse, transport, grønne og blå områder, social bæredygtighed og identitet/kulturarv. Forlængelsen af metro til Nordhavn vurderes for så vidt angår arealanvendelse, transport og byrum.

Kommuneplanens mål

Miljørapporten indledes med en gennemgang af målene og visionerne i Kommuneplan 2019, der har ”Verdensby med ansvar” som overskrift. Kommuneplanen indeholder tre strategiske temaer som er:

- Storby for mennesker.
- Bæredygtige byløsninger.
- Byudvikling med kant.

Den overordnede vision i kommuneplanen understøttes af fem fokusområder med hver deres målsætninger og konkrete tiltag. De fem fokusområder er:

- En social og mangfoldig by.
- En grøn, sund og bæredygtig by.
- En kulturel storby med kant.
- En by i vækst med talenter og arbejdspladser.
- En international storbyregion.

Metode

I miljøvurderingen er virkningerne af forskellen mellem udviklingsmulighederne i Kommuneplan 2015 og Kommuneplan 2019 vurderet. Vurderingen er målstyret efter kommunens mål på miljøområdet. Metodisk er miljømålene struktureret efter hensynene i kommunens dialogbaserede bæredygtighedsværktøj, som bruges i større byudviklingsprojekter, mens de endnu er i planlægningsfasen. Med bæredygtighedsværktøjet vurderes et projekt ud fra en række bæredygtighedshensyn, der belyser projektets miljømæssige-, sociale- og økonomisk bæredygtighed. Miljømålene er derfor grupperet under følgende overskrifter:

- Arealanvendelse.
- Transport.
- Energi.
- Vand.
- Materialekredsløb.
- Grønne og blå områder.

- Social mangfoldighed og sammenhængskraft.
- Byens rum
- Byens liv
- Identitet/kulturarv
- Langtidsholdbarhed, herunder klimatilpasning

Det er sikret, at alle miljøvurderingslovens hensyn er medtaget. Miljømålene kan ses i ”Bilag 1. Oversigt over kommunens relevante miljømål”, side 131. Det er kun planmæssige ændringer i rammer og retningslinjer, der har indgået i miljøvurderingen.

Afgrænsningen af, hvilke planmæssige ændringer, der miljøvurderes, har taget udgangspunkt i en vurdering af, om der forventes en positiv eller negativ virkning på miljøet. Det blev fastlagt i den såkaldte scoping, at miljøvurderingen skulle omfatte følgende ændringer:

1. Ændring i rækkefølgeplan (vurderes for så vidt angår arealanvendelse, transport, grønne og blå områder, social bæredygtighed og identitet/kulturarv)
2. Forlængelse af metro til Nordhavn (vurderes for så vidt angår arealanvendelse, transport og byrum)

Ændring i rækkefølgeplan indgik i den lovpligtige høring af berørte myndigheder, som blev afholdt i perioden d. 4. februar til d. 26. februar 2019. I høringen kom der 3 svar, der er beskrevet og kommenteret i miljørapportens afsnit ”Høring af berørte myndigheder”, side 28. De gav ikke anledning til yderligere miljøvurdering. Der gøres opmærksom på, at screening af metro til Nordhavn ikke indgik i høringen af berørte myndigheder.

Miljøstatus

Konsekvenserne for miljøet ved gennemførelse af ændringerne i kommuneplanen skal vurderes i relation til 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 ændringer af rækkefølgeplanen

Københavns Kommune fastlægger en rækkefølge for byudvikling af områder med et større omdannelsespotentialer. Områderne fastlægges til byudvikling i henholdsvis 1. del af planperioden (2019-2024), 2. del af planperioden (2025-2030) eller i perspektivperioden efter år 2031, hvis ikke andet er angivet.

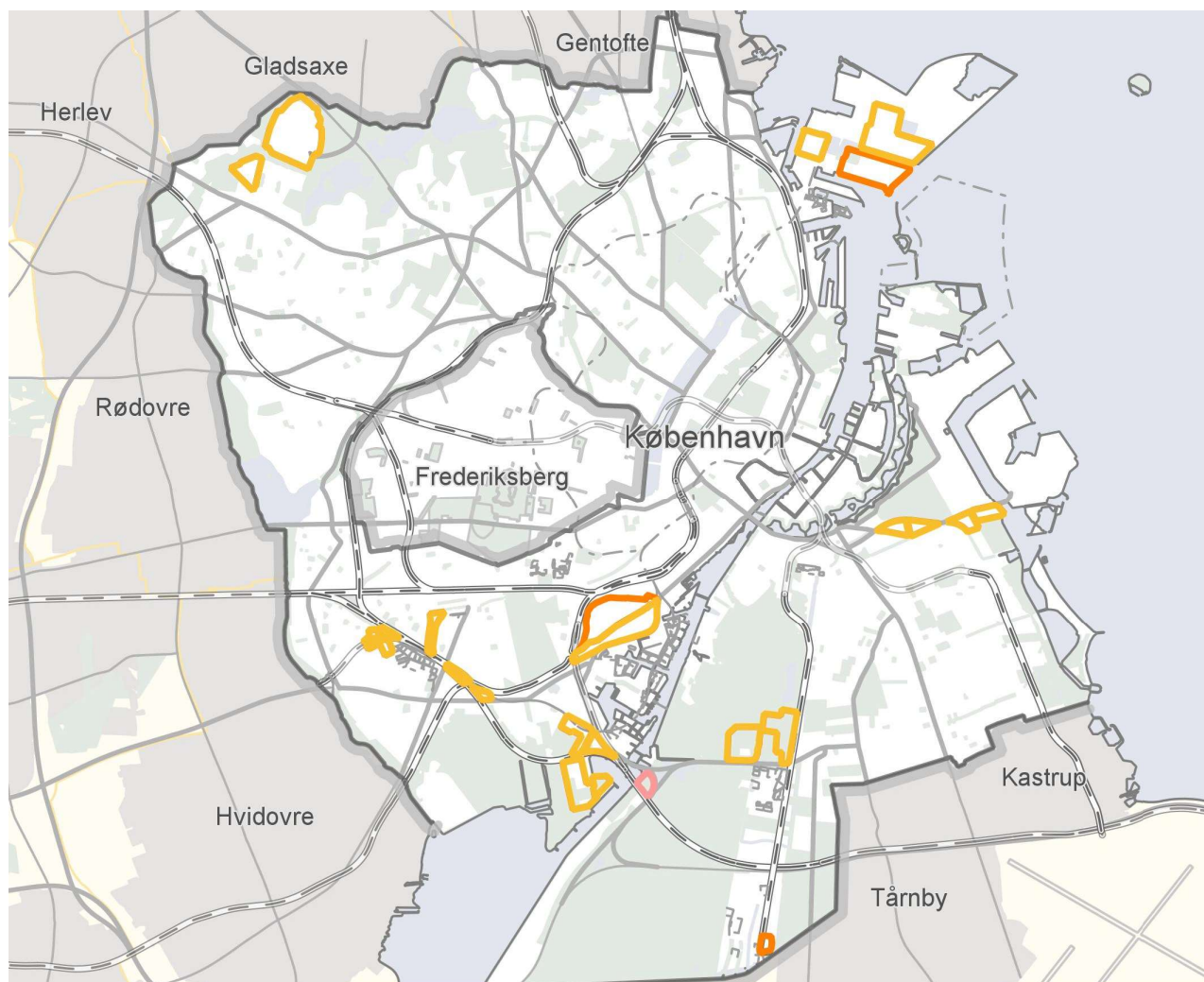
Københavns Kommune har vurderet virkningerne af forskellen mellem udviklingsmulighederne i Kommuneplan 2015 og Kommuneplan 2019 som følge af ændringer i rækkefølgeplanen. Følgende emner er miljøvurderet:

- Arealanvendelse
- Transport
- Grønne og blå områder
- Social bæredygtighed
- Identitet/kulturarv

Formål og baggrund for ændring af rækkefølgeplanen

Kommuneplanen skal sikre tilstrækkelige og velbeliggende arealer til byudvikling, og rækkefølgen for byudvikling skal herunder sikre, at den overordnede byudvikling i København koordineres med udbygningen af infrastruktur, kollektiv trafik og kommunale investeringer i offentlig service. Rækkefølgeplanlægningen bidrager til en bæredygtig udvikling, hvor miljømæssige, økonomiske og sociale hensyn balanceres i forhold til behovet for byomdannelse.

Kommunen har på baggrund heraf indarbejdet en række ændringer i kommuneplanens rækkefølgeplan. Ændringerne fremgår af Tabel 1, ligesom de berørte områder kan ses på nedenstående Figur 1.



Figur 1. Arealer, der omfattes af ændringer i kommuneplanens rækkefølgeplan.

Ændring	Område	Bydel
Nye arealer, der inddrages	Stejlepladsen ved Bådehavns-gade	Kgs. Enghave
	Bådehavns-gade Nord, arealer omkring Borgmester Christiansens Gade og Bådehavns-gade	Kgs. Enghave
	Kulbanekvarteret, arealer omkring Kulbanevej og Retortvej	Valby
	Ny Ellebjerg, arealer i tilknytning til Ny Ellebjerg Station og Strømmen	Valby
	Valby Industrikvarter, FLSmidth	Valby
	Tingbjerg og Bystævneparken	Brønshøj-Husum
	Ørestad, Vejlandskvarteret	Amager Vest
Areal, der flyttes fra 1. til 2. del af planperioden	Nordhavn, Levantkaj Øst	Østerbro
Areal, der flyttes fra 2. til 1. del af planperioden	Nordøstamager, arealer ved Amagerbanen Nord og Sundby Gasværk	Amager Øst
	Ørestad Syd, Metrovej Syd	Amager Vest
Perspektivområder, der fremrykkes	Jernbanebyen Syd, areal mellem Vasbygade og metroklargøringscenter (fremrykkes til 1. del af planperioden)	Vesterbro
	Jernbanebyen Nord, areal mellem banelegeme og metroklargøringscenter (fremrykkes til 2. del af planperioden)	Vesterbro
	Bådehavns-gade Syd (fremrykkes til 1. del af planperioden)	Kgs. Enghave
	Nordhavn, Holm 8 (fremrykkes til 1. del af planperioden)	Østerbro
	Nordhavn, Tunnelfabrikken og Holm 12 (fremrykkes til 2. del af planperioden)	Østerbro
	Nordøstamager, arealer omkring Siljangade og Vermlands-gade (fremrykkes til 1. del af planperioden)	Amager Øst
Areal, der udgår	Ørestad, Ørestad Fælled Kvarter	Amager Vest

Tabel 1. Oversigt over ændringer i rækkefølgeplan i Kommuneplan 2019.

Arealanvendelse

I afsnittet ”Arealanvendelse” redegøres der for konsekvenserne af den ændrede rækkefølgeplan med fokus på to emner:

- Stationsnærhed, herunder særligt Nordhavn, Tingbjerg og Bystævneparken, Bådehavns-gade Syd og Sundby Gasværk
- Støjpåvirkninger, Bådehavns-gade Syd

Stationsnærhed

Det er kommunens målsætning, at byudvikling og byfortætning skal ske i overensstemmelse med stationsnærhedsprincippet i Fingerplan 2019, så der sikres en tæt og bæredygtig by omkring stationerne, og transportbehovet reduceres. De fleste byudviklingsområder er placeret stationsnært og lever fuldt op til kommunens mål. Dog ligger Tingbjerg og en del af Bystævneparken samt den sydligste del af Bådehavns-gade Syd ikke stationsnært, og en del af Nordhavn bliver først stationsnær med forlængelsen af metroen. Dette giver anledning til særskilte vurderinger.

Nordhavn

I Nordhavn er de udviklingsmuligheder, der bliver stationsnære ved den kommende udbygning af metroen, overvejende lagt i 2. halvdel af planperioden, hvor metroen til Nordhavn forventes forlænget. Udviklingen i 2. halvdel af planperioden bør derfor koordineres med udbygningen af metroen. Det skal bemærkes, at det med rammerne for Holm 12 og Tunnelfabrikken muliggøres, at der i 1. halvdel af planperioden, dvs. inden metroens forlængelse, kan indrettes 70.000 m² til boliger og serviceerhverv i Tunnelfabrikken, og der kan lokalplanlægges for 4.000 m² serviceerhverv i tilknytning med UNICEF's højlager på Holm 12. Da stationen på Levantkaj er planlagt og optaget på Bilag G i Fingerplanen, kan der allerede i dag planlægges for en stationsnær anvendelse af områderne.

Tingbjerg og Bystævneparken

Tingbjerg og Bystævneparken er udlagt som byudviklingsområder, idet der i områderne muliggøres etablering af op mod 1.700 nye boliger i den kommende planperiode. Tingbjerg ligger ikke stationsnært og Bystævneparken ligger delvist stationsnært. Kommunen har igangsat en proces om at betjene området ved en letbane for at sikre stationsnærhed. Målsætningen om, at udpegningen af byudviklingsområder skal sikre stationsnærhed er fraveget på baggrund af målsætninger om at sikre områdets sociale bæredygtighed.

Bådehavns-gade Syd

Bådehavns-gade Syd er udlagt til byudvikling i 1. del af planperioden. Den sydligste del af området er ikke stationsnært, hvilket bør tages i betragtning i den videre planlægning, bl.a. i forbindelse med lokalisering af byfunktioner af intensiv karakter.

Sundby Gasværk

På Nordøstamager er en mindre del af Sundby Gasværk ikke stationsnært. Dette vurderes dog af mindre betydning, da der er tale om et relativt lille areal på ca. 4.200 m².

Støjpåvirkninger, Bådehavns-gade Syd

Ændringen af rækkefølgeplanen giver anledning til en vurdering af støjpåvirkninger ved Bådehavns-gade Syd, idet Kalvebod Skydebane på Amager har national interesse på grund af militærets skydebaneaktiviteter.

I området ligger Københavns Flugtskytteklub og Københavns Skyttecenter. Det er indledningsvist vurderet, at skudstøj fra Københavns Flugtskytteklub forventes at ligge under kommunens grænse ved fremtidige boliger i Bådehavns-gade Syd. Derimod kan aktiviteter på Københavns Skyttecenters baner potentielt medføre støjpåvirkning ved de fremtidige boliger, hvilket dog kan håndteres med simpel støjafskærmning og delvis overdækning af enkelte baner.

Det forudsættes i det fremtidige arbejde med Bådehavnsgade Syd at disse emner belyses yderligere, samt at der evt. udføres tiltag til at mindske støjen enten ved relevante støjkloder eller ved bebyggelse.

Transport

Afsnittet "Transport" beskriver konsekvenserne af den ændrede rækkefølgeplan med fokus på biltrafikken. Afsnittet redegør for:

- Trafikmængder
- Trafikstøj
- Luftforurening og CO₂-udledning fra vejtrafik

I afsnittet fokuseres på biltrafikken følgende steder:

- Valby
- Nordhavn
- Nordøstamager
- Centrumforbindelsen, Vesterbro, Kgs. Enghave og Amager Vest
- Tingbjerg og Bystævneparken

Trafikmængder

Valby

I Valby vil udviklingen af tre områder ved Kulbanevej og Vigerslev Allé Station i Kulbanekvarteret generere ca. 600 nye ture pr. døgn på Retortvej. Vigerslev Allé og Folehaven vil ligeledes blive påvirket af de trafikale ændringer med trafikstigninger på hhv. 4 % og 2 %. Dette vil medføre mindre forøgelser i forsinkelse og kødannelse i morgen- og eftermiddagsspidstimerne.

Det bemærkes i den forbindelse, at den *oplevede* trafikstigning på Retortvej forventes at blive større end den ovenfor angivne, idet intet af den eksisterende byggemulighed på Kulbanevej er realiseret, og beregningen er baseret på forskellen mellem en fuld realisering af byggemulighederne med henholdsvis Kommuneplan 2015 og 2019.

FLSmidth-grunden ved Vigerslev Allé planlægges udviklet med boligbebyggelse. Dette forventes at medføre ca. 100 nygenererede ture pr. døgn. Den øgede trafikmængde forventes primært at påvirke Vigerslev Allé. Den samlede trafikstigning på Vigerslev Allé forventes at blive omkring 700 ture, hvoraf de fleste er til/fra Retortvej og Ny Ellebjerg Station.

Strømmen og Ny Ellebjerg Station forventes udbygget med blandet bolig og serviceerhverv. Dette vil samlet set betyde en øget turgenerering på ca. 3.500 ture pr. døgn. Strømmen forventes at få primær adgangsvej fra Ellebjergvej, mens Ny Ellebjerg Station med de nuværende adgangsforhold kun vil kunne benytte Carl Jakobsens Vej som adgangsvej. Dette vil betyde ca. 2.500 nye ture på Carl Jakobsens Vej, hvilket svarer til en trafikstigning på 44 %. Carl Jakobsens Vej er i dag belastet i morgen- og eftermiddagstimerne, og denne store trafikstigning vil derfor medføre større forsinkelser og kødannelser, medmindre der foretages væsentlige afværgeforanstaltninger på strækningen og i krydsene. Det er dog ikke afklaret om Ny Ellebjerg Station skal kobles på Carl Jakobsens Vej, eller om der er alternative muligheder.

Nordhavn

I Nordhavn reduceres udviklingsmulighederne for erhvervsbyggeri på Levantkaj Øst på baggrund af den vedtagne helhedsplan. Holm 8, Holm 12 og Tunnelfabrikken ændres fra primært at indeholde erhverv til havneformål til at indeholde en stor andel boliger. Da turgenereringen ved erhverv generelt er højere pr. 100 m² end ved boliger, medfører det mindsket turgenerering. Med

udviklingsmulighederne i Kommuneplan 2019 reduceres det samlede antal af ture derfor med ca. 2.400 pr. døgn i Nordhavn i forhold til udviklingsmulighederne i Kommuneplan 2015.

Det skal dog bemærkes, at den *oplevede* trafikændring må forventes at afvige fra ovenstående, da størstedelen af den eksisterende byggemulighed i Nordhavn ikke er realiseret i dag. Dette kan ses af følgende beregning:

- I dag er der ca. 7.500 m² erhverv i de områder i Nordhavn, der indgår i ændringerne i rækkefølgeplanen (Holm 8, Levantkaj Øst, Holm 12 og Tunnelfabrikken). Den genererede trafik fra områderne er ca. 300 ture pr. døgn.
- I Kommuneplan 2015 er der i disse områder muliggjort bebyggelse, der skønnes at generere ca. 25.400 ture pr. døgn.
- I Kommuneplan 2019 muliggøres i disse områder bebyggelse, der skønnes at generere ca. 23.000 ture pr. døgn.

Med en fuld udbygning af området i henhold til mulighederne i Kommuneplan 2019 kan der derfor forventes at ske en stigning på ca. 22.600 ture pr. døgn i forhold til situationen anno 2019. Dette er 2.400 færre ture end med en fuld udbygning i henhold til mulighederne i Kommuneplan 2015.

Nordøstamager

Områderne på Nordøstamager fremrykkes fra perspektivområder til at indgå i planperioden. Erhvervsområderne ændres fra industriområder til områder med overvejende boliger. Da boliger genererer færre ture end erhverv, medfører det et samlet fald i antallet af ture på ca. 1.300 pr. døgn til/fra områderne.

Det bemærkes, at den *oplevede* trafikændring på Vermlandsgade og Uplandsgade må forventes at afvige fra ovenstående, således at faldet vil opleves mindre. Dette skyldes, at den eksisterende byggemulighed på Vermlandsgade ikke er realiseret, og beregningen af det samlede fald i antallet af ture er baseret på forskellen mellem en fuld realisering af byggemulighederne med henholdsvis Kommuneplan 2015 og 2019.

Centrumforbindelsen

Centrumforbindelsen dækker strækningen fra Vesterbro til Ørestad langs Vasbygade, Sydhavnsvej, Sjællandsbroen og Vejlands Allé. I området omkring Centrumforbindelsen sker der en række ændringer i rækkefølgeplanen, dels i Jernbanebyen, dels i området omkring Bådehavnsvej og dels på Amager ved Selinevej og Vejlandskvarteret.

Jernbanebyen på Vesterbro, tidligere kaldet Godsbaneterrænet, er i Kommuneplan 2015 udlagt til tekniske formål. Med Kommuneplan 2019 muliggøres byudvikling, og området forventes bebygget med en blanding af boliger og serviceerhverv. Jernbanebyen forventes samlet at generere ca. 15.400 nye ture pr. døgn, som hovedsageligt vil have adgang til området via Vasbygade. Byudviklingen vil med al sandsynlighed medføre en stor trafikstigning på Carsten Niebuhrs Gade, men da der ikke foreligger nogen tælling på strækningen, er den ikke medtaget i analysen. Det skal dog bemærkes, at den endelige bebyggelsesprocent i Jernbanebyen først afklares ved supplerende kommuneplanlægning, og beregningerne derfor baseret på et groft skøn over byggemulighederne.

I Kgs. Enghave ændrer Stejlepladsen anvendelse fra område til institutioner- og fritidsformål til boligområde, hvilket vil generere ca. 1.800 flere ture. Bådehavnsvej Syd omdannes fra industri til overvejende boliger, hvilket medfører et fald i antallet af ture på ca. 1.700. Umiddelbart nord herfor omdannes Bådehavnsvej Nord fra erhverv til blandet bolig og erhverv og antallet af genererede ture falder her med ca. 700. Samlet set falder antallet af genererede ture fra områderne omkring Bådehavnsvej med ca. 600. På trods af, at trafikken over hele døgnet vil falde en anelse, medfører den ændrede anvendelse til bolig og erhverv formentlig en højere koncentration af trafikmængderne i morgen- og eftermiddagstimerne. Dette vil medføre øget forsinkelse og kødannelser, da

Bådehavns­gade og krydset ved Sjællandsbroen allerede i dag er belastet. Det skal særligt bemærkes, at rammerne skal fastsættes ved supplerende kommuneplanlægning, og at der derfor er tale om et groft skøn. Ligeledes skal det bemærkes, at en stor del af den nuværende byggemulighed på Bådehavns­gade ikke er realiseret, og at det skønnes, at den eksisterende bygningsmasse alene medfører ca. 7.100 af planmulighedens 16.300 ture pr. døgn i dag. Den *oplevede* trafikændring derfor må forventes at afvige fra ovenstående beregning med en oplevet stigning som resultat, da beregningen af det samlede antal ture er baseret på forskellen mellem en fuld realisering af byggemulighederne i henholdsvis Kommuneplan 2015 og 2019.

På Amager Vest ændrer flere områder status. Ørestad Fælled Kvarter tages ud af kommuneplanen, hvilket medfører ca. 7.100 færre ture end i Kommuneplan 2015. Området ville have haft primær adgangsvej fra Ørestads Boulevard, og den ændrede planlægning medfører derfor et stort fald i den forventede trafik på Ørestads Boulevard. I stedet udvikles Vejlandskvarteret med boliger og mulighed for en skole, hvilket medfører, at der genereres ca. 6.100 nye ture. Området har adgangsvej via Vejlands Allé, som i dag er meget stærkt belastet. På grund af faldet i antallet af ture fra Ørestad Fælled Kvarter, forventes der kun en stigning på ca. 1.400 ture på Vejlands Allé, som konsekvens af den ændrede planlægning. Det skal dog bemærkes, at den *oplevede* trafikændring vil afvige fra ovenstående beregninger, idet byggemuligheden i Ørestad Fælled Kvarter ikke er realiseret i dag. Dvs. at den oplevede trafikstigning på Vejlands Allé vil blive større end den beregnede og at der ikke vil opleves et reelt fald i trafikmængden på Ørestads Boulevard i forhold til situationen i dag.

Selinevej Nord ligger ud til Sjællandsbroen og E20, men får adgangsvej via det eksisterende kryds Vejlands Allé/Artillerivej. Der forventes at blive genereret ca. 3.700 ture fra det kommende erhvervsområde, der i dag er udlagt som til institutioner og fritidsområde.

Samlet genereres der ca. 17.500 flere ture fra områderne omkring Centrumforbindelsen sammenlignet med Kommuneplan 2015. Det betyder, at der tilføres meget store mængder trafik til i forvejen stærkt belastede vejstrækninger. Den øgede trængsel vurderes at medføre øget forsinkelse og kødannelse på strækningerne og i krydsene, medmindre der foretages store investeringer i opgradering af infrastrukturen.

Det bemærkes, at den *oplevede* trafikstigning på især Sydhavns­gade og Sjællandsbroen forventes at blive større, idet en stor del af den eksisterende byggemulighed i Bådehavns­gade og hele byggemuligheden i Ørestad Fælled Kvarter ikke er realiseret, som beskrevet ovenfor.

Bystævneparken og Tingbjerg

Etablering af nye boliger i Bystævneparken og Tingbjerg vil generere henholdsvis ca. 1.000 og ca. 2.200 nye ture pr. døgn. De øgede trafikmængder vil påvirke de lokale adgangsveje samt Frederikssundsvej. Især Frederikssundsvej er i dag tæt på kapacitetsgrænsen i morgen- og eftermiddagsspids­timerne, og den øgede trafikmængde vil derfor medføre længere rejsetider, større kødannelser og øget forsinkelse. Hvis der etableres en letbaneforbindelse mellem Nørrebro St. og Gladsaxe igennem dette område, vil det formentlig medføre yderligere nedsat kapacitet på vejnettet.

Trafikstøj

Københavns Kommune holder regnskab med antallet af stærkt støjbelastede boliger over 68 dB og antallet af støjbelastede boliger over 58 dB. Det er som led i miljøvurderingen blevet estimeret, hvor mange boliger, der ændres til at være støjbelastede eller stærkt støjbelastede enten i positiv eller negativ retning. Derudover er det i kommuneplanen muliggjort, at følsom anvendelse kan placeres, hvor der er op til 73 dB på facaden, hvis bebyggelsen udfylder en række krav til udformningen og overholdelse af indendørs støjniveau. Derfor er det også blevet estimeret, hvor mange boliger, der får en støjbelastning på over 73 dB som følge af rækkefølgeplanen.

Vurderingen er lavet på udvalgte vejstrækninger i de fem områder beskrevet ovenfor. Man kan forvente, at trafikken også ændrer sig andre steder i byen, og at denne ændring fører til en mindre ændring af støjpåvirkningen.

Vurderingen af rækkefølgeplanens påvirkning af trafikstøj vurderes at være af mindre væsentlig omfang. Sammenholdes den forventede ændring i støjniveau med det samlede antal boliger i København, anses ændringen ikke at være væsentlig, ligesom at der ved udviklingen af nye områder er mulighed for at støjbeskytte boligerne, og disponere arealerne således, at erhvervsbyggeri udformes og placeres, så det skærmer for bagvedliggende følsomme anvendelser som boliger, daginstitutioner og skoler. Indarbejdes disse hensyn, er den sandsynlige påvirkning af placering af nye boliger af mindre væsentlig karakter.

Konkret viser beregningerne, at der i Valby vil være ca. 4 boliger på Carl Jacobsens Vej, der forventes at ændre status fra ikke at være støjbelastede til at blive støjbelastede over 58 dB som følge af ændringerne i rækkefølgeplanen.

På Nordøstamager viser beregningerne, at ca. 30 boliger på den nordlige del af Amager Strandvej ikke længere vil blive støjbelastede over 58 dB som følge af den ændrede rækkefølgeplan.

Langs Centrumforbindelsen, hvor der tilføres store mængder trafik som følge af ændringerne i rækkefølgeplanen, vil der flere steder ske ændringer i antallet af støjbelastede boliger. På Sydhavnsvej vil ca. 70 boliger blive støjbelastede, heraf 60 over 68 dB og 10 over 73 dB. Hertil kommer, at der er muliggjort 40 % boliger, svarende til potentielt knap 18.000 m² etageareal, med belastning op til 73 dB i lokalplanforslag med kommuneplantillæg for Sydhavnsvej, der forventes vedtaget forud for kommuneplan 2019. Disse boliger forventes at blive støjbelastede yderligere op til 74,4 dB, hvilket er over grænseværdierne for boliger. Herudover er en række boliger ud til Vasbygade opført efter seneste støjkortlægning, og der er derfor ingen tal på præcis hvor mange boliger, der er stærkt støjbelastede, men boligerne vil blive belastet med yderligere 1,3 dB.

Der skal til vurderingen nævnes, at bilparken løbende udskiftes og erstattes med nye køretøjer, der forventes at støj mindre fra motorerne. Den løbende udskiftning af bilparken vil dog ikke have indflydelse på støj fra dækkene, som er den væsentlige støj, når bilerne kører over 40 km/t.

Luftforurening og CO₂-udledning fra vejtrafik

Med ændringerne i rækkefølgeplanen kan der forventes stigende trafik på byens vejnet frem mod 2035. Tilvæksten vil dog ikke nødvendigvis bidrage til mere luftforurening og øget CO₂ fra vejtrafikken.

Luftforureningen har de sidste 10 år har været faldende, og dette skyldes især udviklingen af ny teknologi indenfor f.eks. køretøjer med krav om rensesystemer, som reducerer trafikken bidrag til luften med stoffer som kvælstofdioxid og partikler i bilernes udstødningsgasser. Dette er en udvikling, som forventes at fortsætte, fordi den nuværende bilpark løbende udskiftes og erstattes med nyere køretøjer, der lever op til nye skærpede EU-emissionsnormer for køretøjer i fremtiden.

Udviklingen i vejtrafikken bidrag til CO₂ udledningen i de kommende år afhænger bl.a. af, om der kommer flere el-køretøjer, og om Københavns Kommune fortsat forbedrer forholdene for gang, cykler og miljøvenlig kollektiv trafik, der kan begrænse biltrafikken og dermed CO₂ udledningen i byen.

Grønne og blå områder

Afsnittet ”Grønne og blå områder” redegør for, hvordan ændringerne i rækkefølgeplanen påvirker bynatur og biodiversitet i følgende områder:

- Nordhavn
- Jernbanebyen
- Vejlandskvarteret
- Ørestad Fælled Kvarter
- Stejlepladsen
- Selinevej Nord

Idet Stejlepladsen og Selinevej Nord grænser op til Natura 2000-området ”N143 Vestamager og havet syd for”, redegøres der ligeledes for den gennemførte Natura 2000-væsentlighedsvurdering af disse arealudlæg i Kommuneplan 2019.

Nordhavn

To delområder, Holm 8 og Holm 12 og Tunnelfabrikken i Nordhavn inddrages i rækkefølgeplanen og vil dermed blive bebygget. På Holm 8 består en væsentlig del af området af ruderaer. Området vurderes af have lav naturkvalitet. På Holm 12 og Tunnelfabrikken består en stor del af området af åbne, næringsfattige, sandede og tørre ruderaer med fugtigere partier. En mindre del indeholder en forholdsvis artsrig flora. Der er observeret flokke med fouragerende gæs i trækperioden. Området vurderes at have relativt lav naturkvalitet, men med et væsentligt potentiale for at udvikle større naturværdi.

Der er i Dansk Ornitologisk Forenings observationsdatabase registreret en række ynglende fuglearter i Nordhavns ubebyggede områder. Herunder bl.a. vibe, sanglærke, stenpikker og engpiber, som kun findes få andre steder i kommunen. Området benyttes også i stor udstrækning af trækfugle. Flere af disse arter må formodes at forekomme i Holm 8 og Holm 12.

Der blev i 2017 registreret ynglende grønbroget tudse i området. Grønbroget tudse er en beskyttet bilag IV-art. Ved byudvikling vil området ikke længere være et egnet yngleområde for grønbroget tudse, ligesom selve anlægsarbejdet også vil umuliggøre tudsens tilstedeværelse. Da bilag IV-arters levesteder ikke må ødelægges med skadelig effekt for bestanden, skal der udarbejdes en plan for håndtering af den lokale bestand af grønbroget tudse.

I Nordhavn vurderes det, at konsekvenser af ændringer i rækkefølgeplanen i øvrigt afhænger af kommende byggeris konkrete udformning. Helhedsplanen for ydre Nordhavn arbejder med at tilgodese grønne og blå kvaliteter og vil blive udmøntet i den kommende lokalplanlægning.

Jernbanebyen

Jernbanebyen inddrages i rækkefølgeplanen og vil blive bebygget. Området indeholder en række mindre, grønne områder samt spredt beplantning bestående af alt fra selvsået bevoksning i naturprægede områder til kultiverede alléer og haveanlæg med forskellige arkitektoniske og biologiske værdier, herunder flere bevaringsværdige træer. Det er ikke muligt på nuværende tidspunkt at vurdere, hvilke konsekvenser en fremtidig byudvikling af området vil få, men det vil være muligt at bevare en stor del af områdets naturværdier, hvis det indtænkes i planlægningen for området.

Vejlandskvarteret

Den tidligere campinggrund på Vejlands Allé inddrages i rækkefølgeplanen og vil blive bebygget. Området er generelt præget af områder med ringe naturværdi, og kun et mindre antal delområder har moderat naturværdi. Artsrigdommen og variationen er derfor ikke så høj som på resten af Amager Fælled. Ruderaerområdet på Amager Fælled (her inklusive arealer uden for arealudlægget i rækkefølgeplanen) er levested for et relativt stort antal insektarter, herunder en meget sjældne cikade og en rødlistet sommerfugl. Området er desuden levested for ynglende lærke og vibe som det eneste sted på Amager Fælled. At området bebygges indebærer, at dets nuværende natur og biodiversitet i altovervejende grad vil forsvinde. Byggeriets konkrete udformning vil afgøre om det

vil være muligt at bevare mindre dele af området i naturtilstand. Bebyggelsen vil også påvirke den resterende del af Amager Fælled, da campinggrunden udgør en del af et samlet, større naturområde. Omfanget af dette skal undersøges i forbindelse med den videre planlægning for byggeriet.

At bebygge området vil isoleret set modvirke Københavns Kommunes mål om mere og bedre bynatur, men da området erstatter et mere værdifuldt naturområde med højere biodiversitet som følge af den vedtagne løsning om Ørestad Fælled Kvarter, som dermed ikke bliver bebygget, vurderes den samlede effekt på målopfyldelsen at være positiv.

Ørestad Fælled Kvarter

Ørestad Fælled Kvarter udgår af rækkefølgeplanen og vil dermed ikke blive bebygget. Dette betyder bevaring af de tidligere strandenge, som aldrig har været opdyrket eller bebygget, men som har været udsat for en vis påvirkning, bl.a. i forbindelse med Forsvarets tidligere anvendelse af området. På arealet findes i dag naturtyperne eng, overdrev, mose og vandhuller. Det rummer områder med et stort naturindhold og med en lang række tilknyttede dyr, planter og svampe. Arealet udgør et af de botanisk mest interessante områder på hele fælleden og der findes bl.a. tre fredede og én rødlistet planteart. Seks arter af fredede padder og krybdyr er også registreret i, eller vurderes at kunne leve, i området. At området bevares i sin nuværende tilstand og ikke bebygges, bidrager til Københavns Kommunes målsætning om mere og bedre bynatur, samt til internationale forpligtelser om at standse tabet af biodiversitet.

Det skal dog bemærkes, at arealet udgår af rækkefølgeplanen som følge af ”løsning om Ørestad Fælled Kvarter”, der i stedet udlægger tre områder med mindre værdifuld natur til byudvikling, nemlig Stejlepladsen, Selinevej Nord og Vejlandskvarteret. Den samlede effekt på målopfyldelsen vurderes at være positiv.

Stejlepladsen

Stejlepladsen inddrages i rækkefølgeplanen og bebygges. Arealet er gammelt lavvandet marint område, som er opfyldt fra ca. 1945 til 1970. Det grænser til dels op til Natura 2000-området ”N143 Vestamager og havet syd for”. (Se desuden afsnittet ”Natura 2000 væsentlighedsvurdering for Stejlepladsen og Selinevej Nord” side 111.) Arealet har været anvendt som stejleplads af de lokale fiskere i en årrække. Området har ikke været kultiveret og indeholder derfor selvgroet natur med tilhørende flora og fauna. Det er kendetegnet ved en græsdomineret flora med en del stier og kørespor igennem samt spredt bevoksning af træer og buske. Området er ikke genstand for naturpleje. Der er ikke registreret beskyttede naturtyper omfattet af naturbeskyttelseslovens § 3. Der er ikke registreret forekomster af orkidéer eller andre særligt beskyttede arter. Naturkvaliteten vurderes på dette grundlag at være relativt lav.

At området bebygges, indebærer at dets nuværende natur og biodiversitet i altovervejende grad vil forsvinde. Byggeriets konkrete udformning vil afgøre, om det vil være muligt at bevare mindre dele af området i naturtilstand. Området vil med tiden, afhængig af dets konkrete udformning, kunne anvendes af et begrænset antal almindelige have- og byarter, som f.eks. solsort, husskade og musvit.

At bebygge området vil isoleret set modvirke Københavns Kommunes mål om mere og bedre bynatur, men da området erstatter et mere værdifuldt naturområde med højere biodiversitet som følge af den vedtagne løsning om Ørestad Fælled Kvarter, som dermed ikke bliver bebygget, vurderes den samlede effekt på målopfyldelsen at være positiv.

Selinevej Nord

Selinevej Nord inddrages i rækkefølgeplanen og vil blive bebygget. Arealet er færdigopfyldt med forurenede jord omkring 2003. Arealet er siden deponeringens afslutning holdt lysåbent ved græsning, og der er ikke registreret beskyttede naturtyper. Naturkvaliteten vurderes på dette grundlag at være relativt lav. At området bebygges indebærer, at dets nuværende natur og

biodiversitet i altovervejende grad vil forsvinde. Byggeriets konkrete udformning vil afgøre om det vil være muligt at bevare mindre dele af området i naturtilstand.

At bebygge området vil isoleret set modvirke Københavns Kommunes mål om mere og bedre bynatur, men da området erstatter et mere værdifuldt naturområde med højere biodiversitet som følge af den vedtagne løsning om Ørestad Fælled Kvarter, som dermed ikke bliver bebygget, vurderes den samlede effekt på målopfyldelsen at være positiv.

Natura 2000 væsentlighedsvurdering for Stejlepladsen og Selinevej Nord
Københavns Kommune har fået udarbejdet en Natura 2000-væsentlighedsvurdering af Kommuneplan 2019's arealudlæg på Stejlepladsen (i væsentlighedsvurderingen kaldet "Bådehavsgade Øst") og Selinevej Nord, idet arealerne grænser op til Natura 2000-området "N143 Vestamager og havet syd for". Det vurderes, at den i Kommuneplan 2019 muliggjorte byudvikling på Selinevej Nord og Stejlepladsen ikke vil medføre væsentlig negativ påvirkning af naturtyper eller fugle i Natura 2000-området. Vedtagelse af kommuneplanen forventes således ikke at kunne influere på muligheden for opnåelse af gunstig bevaringsstatus for naturtyper og fugle på udpegningsgrundlaget af Natura 2000-området.

Social mangfoldighed

I afsnittet "social mangfoldighed" fokuseres på, hvordan ændringerne af rækkefølgeplanen understøtter målsætningen om social og mangfoldig by. Der vurderes overordnet, at ændringerne understøtter målsætningen, og der fokuseres i afsnittet på følgende områder:

- Bådehavsgade Nord og Syd samt Stejlepladsen
- Tingbjerg og Bystævneparken

Bådehavsgade Nord og Syd samt Stejlepladsen

Bådehavsgade er beliggende i Ellebjerg skoledistrikt, hvor andelen af almene boliger udgør 52 %. Ved udvikling af større områder fastlægger Kommuneplan 2019, at andelen af almene boliger skal vurderes på baggrund af en fuld udbygning af området, og det forventes, at stilles krav om 25 % almene boliger i hele området. Tilføjelse af flere private boliger til området forventes at bidrage til en blandet bolig- og beboersammensætning og en større social sammenhængskraft i Sydhavn. Desuden skabes der med almene boliger dels boliger til et bredt udsnit af befolkningen og dels et antal boliger målrettet den boligsociale anvisning, hvilket giver de grupper, der har sværest ved at finde fodfæste på boligmarkedet, adgang til boliger i byudviklingsområdet.

Ved udvikling og placering af almene boliger i området bør der være opmærksomhed på, at de almene boliger integreres som en naturlig del af den samlede bebyggelse, og at udbuddet af almene boliger i området ikke bliver ensidigt.

For at sikre en sammenhængende by bør der på tværs af det samlede område arbejdes med infrastrukturelle forbindelser, der effektivt forbinder den eksisterende Sydhavn med de nye dele af Sydhavnen, der udvikles omkring Bådehavsgade.

Tingbjerg og Bystævneparken

Tingbjerg er et udsat byområde og desuden kategoriseret som en "hård ghetto" ifølge regeringens ghettoliste. Københavns Kommune skal derfor udarbejde en udviklingsplan, der har til sigte at ændre beboersammensætningen i området og reducere andelen af almene familieboliger til maks. 40 % i 2030.

Målet med byudvikling i Tingbjerg er bl.a. at skabe en blanding af ejerformer med henblik på en mere balanceret bolig- og beboersammensætning og en større social sammenhængskraft.

Byudviklingen i området skal muliggøre, at der på sigt kan etableres over 1.000 private boliger i Tingbjerg.

Det vurderes at ændringerne i rækkefølgeplanen understøtter kommunens øvrige tiltag i Tingbjerg og kan have væsentlig positiv indvirkning på den sociale mangfoldighed i området. Det er således centralt for den kommende udvikling, at nye boliger i Tingbjerg adskiller sig i forhold til de eksisterende boligtyper og ensidig boligsammensætning.

Bystævneparken er ikke udpeget som ”hård ghetto”, men da området ligger i forlængelse af Tingbjerg, har Københavns Kommune ansøgt og fået godkendt, at Bystævneparken inddrages i udpegningen, så kommende nye boliger indgår i udviklingsplanen for Tingbjerg. Det vurderes således, at en omdannelse af Bystævneparken vil understøtte en positiv omdannelse af det samlede område med henblik på en øget variation af bolig- og beboertyper.

Identitet/kulturarv

Afsnittet ”Identitet/kulturarv” redegør for, hvordan ændringerne i rækkefølgeplanen påvirker kulturmiljøerne i følgende områder:

- Nordhavn
- Bådehavnsvej Syd og Stejlepladsen
- Jernbanebyen

Nordhavn

Størstedelen af Nordhavn er udpeget som et samlet værdifuldt kulturmiljø med værdifulde bebyggelsesflader. Nordhavn er en del af den samlede kulturarvsfortælling om ”København som havneby”.

Hovedudfordringerne er bl.a. at sikre, at Nordhavns skiftende tiders industriarealer fortsat kan aflæses og atområdets nærhed og sammenhæng til havnen og Øresund fastholdes. Ændring af rækkefølgeplanen og fortsættelse af byudviklingen vurderes ikke i sig selv at påvirke områdets kulturarv. Byudviklingen vurderes at medføre væsentlige ændringer af det kulturhistoriske miljø. For at minimere denne påvirkning vil det fortsat være vigtigt at udvikle ny bebyggelse og nye byrum bl.a. med grundlag i de udpegede kulturhistoriske værdier.

Bådehavnsvej Syd og Stejlepladsen

Havnemiljøet omkring Slusen, herunder Stejlepladsen arealerne øst for Bådehavnsvej, er udpeget som et værdifuldt kulturmiljø. Området er en del af den samlede kulturarvsfortælling om ”København som havneby”. Ændring af rækkefølgeplanen og igangsætning af en byudvikling i området kan medføre en væsentlig påvirkning af områdets kulturarv, idet havnemiljøerne og eksisterende aktiviteter anses som sårbare overfor længerevarende byggerier i området.

Udvikling af nye bykvarterer, hvor det eksisterende kulturmiljø bruges aktivt (intime og varierede bebyggelsesformer, sammenhæng, kig, udsigter og adgang til havn og natur) som en del af grundlaget for at udvikle nye bebyggelser kan minimere påvirkningen af områdets kulturarv og tilføre området identitet og kvalitet. For at understøtte, at områdets kulturarv fortsat er en del af Bådehavnsvej kan der desuden arbejdes med at bevare så meget af de aktive havnemiljøer som muligt. Ligeledes kan der fokuseres på at genskabe en varieret og intim bebyggelse med adgang og sammenhæng til havnen og natur samt fastholde den offentlige adgang til havnefronten. Det er også vigtigt at inkludere eksisterende havnefunktioner i nye bebyggelser samt udnytte og passe på områdets særlige sammenhæng med Kalvebodløbet og naturområder.

Jernbanebyen

Jernbanebyen indgår i det værdifulde kulturmiljø "Hovedbanegården", der er en del af den samlede kulturarvsfortælling om "København som hovedstad". Hele området er desuden en del af jernbanestrækningen mellem København og Korsør, som Slots- og Kulturstyrelsen har udpeget som ét af 25 nationale industriminder, der illustrerer den danske industrihistorie i perioden 1840-1970.

Kulturmiljøet med bebyggelse og værksteder på det lavtliggende godsbanearreal skaber et unikt kvarter i byen og markante kulturhistoriske spor i landskabet. Det centrale værkstedsområde og bebyggelsen Den Gule By skaber et samlet retningsbestemt bebyggelsesmønster og fremstår som en fysisk helhed. Flere bygninger er udpeget som bevaringsværdige i den gældende lokalplan. Der er også i lokalplan udpeget værdifulde træer og karaktergivende beplantning.

Udpegning af Jernbanebyen som byudviklingsområde skaber muligheden for at kombinere ny bebyggelse med genanvendelse af de eksisterende bygninger, i en samlet helhedsplan. Byudviklingen vil ændre på kulturmiljøets nuværende karakter som åbent landskabsrum og i stedet skabe en ny visuel ankomst til København. Banearealet vil stadig opleves som et markant åbent anlæg, der adskiller Kgs. Enghave og Vesterbro fra Jernbanebyen. Ved byudvikling af Jernbanebyen vil en stor del af områdets bebyggelse blive bevaret og genanvendt, ligesom som de retningsbestemte kulturspor i landskab og bebyggelse vil indgå som markante elementer i helheden. Udvikling af Jernbanebyen vil betyde en ændring af den kulturhistoriske helhed, men de særlige anlæg og bebyggelser skabt af jernbanedriften kan virke som identitetsbærende elementer i skabelsen af et nyt bykvarter.

Afværgetiltag

Ingen som direkte følge af de foreslåede ændringer, se dog nedenfor.

Overvågningsprogram

I forhold til trafikafviklingen og de planlagte ændringer i rækkefølgeplanlægningen er det relevant at overvåge de konkrete byggerier og trafikændringerne i forbindelse hermed særligt i forhold til Centrumforbindelsen, hvor trafikvæksten kan blive væsentlig og nødvendiggøre afværgetiltag i form af investeringen i forbedret infrastruktur eller andet relevant.

Miljøvurdering af metro til Nordhavn

Formålet med metro til Nordhavn er at betjene et af Københavns væsentligste byudviklingsområder med kollektiv transport. Med Kommuneplan 2015 muliggøres første etape af metroafgreningen fra Cityringen til Nordhavn. Med Kommuneplan 2019 muliggøres en forlængelse i form af en højbane og yderligere to højbanestationer.

Københavns Kommune har vurderet virkningerne af forskellen mellem udviklingsmulighederne i Kommuneplan 2015 og Kommuneplan 2019 som følge af forlængelsen af metro til Nordhavn. Følgende emner er miljøvurderet:

- Arealanvendelse
- Transport
- Byrum

Formål og baggrund for forlængelse af metro til Nordhavn

Borgerrepræsentationen besluttede i 2016, at Nordhavnsmetroens linjeføring skal udformes efter princippet "Det Lille Spørgsmålstegn". Linjeføringen indeholder fire stationer. 1. etape, der inkluderer en underjordisk station ved Nordhavn S-togs station og en højbanestation ved Orientkaj,

forventes ibrugtaget i 2020. Anden etape, der består af en strækning på 1,4 km på Levantkaj Øst og Vest samt Holm 12 inklusiv to stationer, indgår nu i Fingerplan 2019 og implementeres ved Kommuneplan 2019 i kommunens planlægning. Levantkaj Øst og Holm 12 er i rækkefølgeplanen udlagt til byudvikling i 2. halvdel af planperioden. (Se desuden kapitel 5, ”Miljøvurdering af ændring af rækkefølgeplan”).

Landsplandirektiver for hovedstadsområdets planlægning (Fingerplan 2017 og 2019) fastsætter linieføringen med de to stationer i etape 2. At det nye metroafsnit medtages i Kommuneplan 2019 er således en implementering af direktiverne. Erhvervsstyrelsen har miljøvurderet Fingerplanerne. Da miljøvurderingen af Kommuneplan 2019 er en direkte implementering af Fingerplan 2017 og 2019, vurderes de som udgangspunkt for at være fyldestgørende. Nedenstående uddyber og supplerer disse miljøvurderinger ift. denne miljøvurderings metode og miljømål.

Arealanvendelse

At der anlægges metro i forbindelse med byudviklingsområderne medfører, at disse og resten af Ydre Nordhavn kommer til at ligge stationsnært, hvilket vurderes at støtte målet om at byudvikle stationsnært. Det bemærkes, som det fremgår af miljøvurderingen af ændringer af rækkefølgeplanen, at de udviklingsmuligheder, der bliver stationsnære ved forlængelsen af metrolinjen overvejende lagt i 2. halvdel af planperioden, og at udviklingen i 2. halvdel af planperioden bør koordineres med udbygningen af metrolinjen.

Transport

Ved etablering af to nye metrostationer i Nordhavn bliver de nye byområder stationsnære, hvorved bilanvendelsen må forventes at blive lavere end i tilsvarende områder uden station. Derved understøtter metroen udviklingen i forsyning af byudviklingsområderne i Nordhavn med kollektiv trafik. Der forventes i størrelsesordenen 2.900 daglige påstigere på Levantkaj Øst og 2.800 på Krydstogtkaj i 2035. Da de to stationer i Nordhavn dækker et nyt område, der i dag kun er sporadisk betjent med kollektiv trafik, forventes påstigertallet i den øvrige kollektive trafik også at stige, når metroen forlænges, hvilket dog vurderes ikke at få nogen målbar effekt på trafik og emissioner.

Byrum

Efter Nordhavn metrostation vil metroen blive ført over jorden som højbane. Højbanen vil være et markant element i byrummet og blive en del af de nye bykvarterer i Nordhavn. Højbanen bør have særlig opmærksomhed i den kommende planlægning, så den ikke kommer til at udgøre en barriere, og så den fremstår som en integreret del af bybilledet. De mikroklimatiske forhold omkring byrummet langs højbanen bør ligeledes have særlig opmærksomhed, ligesom der kan arbejdes med begrønning eller planlægning af funktioner under og langs højbanen. Stationselementerne vil blive indpasset i de eksisterende og kommende byrum, så stationsforpladserne bliver et attraktivt bidrag til bykvartererne.

Projektet, herunder visuelle forhold, blive vurderet i forbindelse med en kommende miljøkonsekvensvurdering (VVM) for 2. etape.

Afværgetiltag

Det vil indgå i miljøkonsekvensvurderingen (VVM) for udvidelsen af metro til Nordhavn med de to nye stationer, om og hvilke afværgeforanstaltninger, der skal gennemføres i forbindelse med 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 Nordhavn.

Vurdering af kumulative forhold

Vurderingen af kumulative forhold er relevant i forhold til arealudlæggene i Nordhavn, hvor rækkefølgeplanen ændres og metroen forlænges med en højbane og to stationer. Rækkefølgeplanens ændringer indebærer, at Levantkaj Øst, Tunnelfabrikken og Holm 12 udlægges til byudvikling i 2. del af planperioden (2025 – 2030). Påbegyndelsen af udbygningen af Nordhavns to nye metrostationer er ikke fastlagt, men er forventeligt inden år 2025, hvilket stemmer overens med rækkefølgeplanen. På denne baggrund vurderes der ikke at være væsentlige negative kumulative effekter af de to ændringer der er vurderet i denne miljøvurdering. En samlet vurdering falder, i givet fald, positivt ud ift., at trafikforsyningen tilvejebringes med mulighed for kollektiv trafik. Det er således en positiv kumulativ effekt, at udbygning med to nye stationer i Nordhavn sker i rette tid ift. en fremrykning af udvikling af nye byudviklingsområder i Nordhavn. Der er således tale om et positivt sammenfald af de to ændringer.

Det er vurderingen, at der ikke er negative kumulative effekter, der gør, at der som følge af ovenstående ændringer er behov for at planlægge for særlige afværgetiltag. Det er derfor ikke relevant med et overvågningsprogram for de kumulative effekter.

2. Kommuneplan 2019's mål

2. Kommuneplan 2019's mål

"Verdensby med ansvar" er overskriften på Københavns Kommunes vision for byens udvikling de næste 12 år. Visionen bygger videre på Kommuneplanstrategi 2018 og danner grundlaget for kommuneplanens indhold.

Visionen - verdensby med ansvar

Med Kommuneplan 2019 sættes retningen for Københavns udvikling de næste 12 år under overskriften "verdensby med ansvar". Visionen for byens udvikling tager udgangspunkt i tre overskrifter.

- **Storby for mennesker**
København skal være en demokratisk verdensby med et socialt ansvar, der skaber rammerne for en høj livskvalitet og giver rum for både københavnere, tilflyttere og byens gæster.
- **Bæredygtige byløsninger**
København skal være verdensby med nationalt og globalt ansvar for de bæredygtige byløsninger, til gavn for københavnere og udviklingen af nye lokale, regionale og nationale arbejdspladser.
- **Byudvikling med kant**
København skal være en verdensby med et unikt særkende, som tager ansvar for at skabe byudvikling med rum for historien, byens mangfoldige kultur og natur og mod til at udvikle fremtidens storbyliv.

Den overordnede vision i kommuneplanen understøttes af fem fokusområder med hver deres målsætninger og konkrete tiltag. De fem fokusområder er:

- En social og mangfoldig by
- En grøn, sund og bæredygtig by
- En kulturel storby med kant
- En by i vækst med talenter og arbejdspladser
- En international storbyregion

En social og mangfoldig by

Københavns kommune har som mål:

- At skabe plads til 100.000 nye københavnere i 2031.
- At sikre plads til byggeri af op til 60.000 boliger og 2,4 mio. m² erhverv frem mod 2031.
- At almene boliger udgør 20 % af boligerne i København, og at 25 % af de nye boliger i byen er almene.
- At skabe rammer for 12.000 nye ungdomsboliger frem mod 2031.
- At der opføres nye boliger til børnefamilier, par uden børn og enlige, og at der sikres en variation i boligstørrelser og -typer i de enkelte byområder.
- At institutioner og faciliteter placeres tæt på boligområderne, og at nye byområder får den rette serviceudbygning i rette tid.

Tiltag i Kommuneplan 2019

- Københavns Kommune udlægger nye byudviklingsområder og skaber plads til 60.000 nye boliger frem mod 2031.
- Københavns Kommune har som mål, at hver fjerde nye bolig skal være almen, svarende til op mod 15.000 almene boliger frem mod 2031.
- Københavns Kommune reviderer boligstørrelsesbestemmelserne og skaber mulighed for flere mindre boliger.
- Københavns Kommune skaber rammerne for, at udbuddet af kommunale services og tilbud følger med boligbyggeriet.

En grøn, sund og bæredygtig by

Københavns kommune har som mål:

- At København er CO₂-neutral i 2025.
- At nye grønne områder og friarealer til nyt byggeri bidrager til at gøre byen mere grøn til gavn for borgernes livskvalitet, biodiversiteten og for at tilpasse byen til fremtidens klima.
- At kvaliteten af byens eksisterende grønne områder øges til gavn for borgernes livskvalitet, biodiversiteten og for at tilpasse byen til fremtidens klima.
- At antallet af korte personture i byen fordeles med mindst 1/3 på cykel, mindst 1/3 med kollektiv trafik og højst 1/3 med bil.
- At komfort, fremkommelighed og tryghed for fodgængere forbedres, så det gennemsnitlige antal af daglige gangture pr. københavnere i København øges til mindst to.
- At ingen trafikanter bliver dræbt eller kommer alvorligt til skade i trafikken.
- At luften bliver så ren, at borgernes sundhed ikke belastes.
- At fjerne eller minimere virkninger af forurenede jord for borgernes sundhed, grundvandet og miljøet i øvrigt.
- At støjbelastningen af eksisterende og nye boliger reduceres.

Tiltag i Kommuneplan 2019:

- Københavns Kommuner sætter ambitiøse mål for fodgængere og trafiksikkerhed.
- Københavns Kommune udpeger potentialeområder for nye grønne områder.
- Københavns Kommune fastholder krav om friarealer og promenader langs havnen ved nyt byggeri.
- Københavns Kommune reviderer parkeringsbestemmelser, så parkeringsnormer fastsættes efter byggeriets anvendelse.

En kulturel storby med kant

Københavns Kommune har som mål:

- At skabe mulighed for midlertidig anvendelse og aktiviteter i eksisterende bygninger og omgivende arealer i de områder, der ikke byudvikles i første del af planperioden.
- At kvaliteten af byens vandområder og adgangen til at bruge dem forbedres.
- At de historiske og arkitektoniske værdier bruges aktivt til at skabe identitet og kvalitet i eksisterende bykvarterer og i byudviklingsområder.
- At Københavns kulturarv bruges og synliggøres som del af grundlaget for at forstå og udvikle byen.
- At kvaliteten af byens bevaringsværdige bebyggelser og bygninger fastholdes.
- At nye højhuse placeres stationsnært, hvor de kan understøtte byens og stedets kvaliteter og bidrage til områdets byliv og identitet.

Tiltag i Kommuneplan 2019:

- Københavns Kommune giver fleksible muligheder for midlertidige anvendelser i byens perspektivområder.
- Københavns Kommune udpeger bevaringsværdige bygninger og værdifulde kulturmiljøer.
- Københavns Kommune friholder en stor del af Indre by og Christianshavn for opførelse af nye højhuse med henblik på at bevare den karakteristiske profil med tårne, spir og kupler i de historiske bydele.
- Københavns Kommune fastholder områder til husbåde langs havnen.

En by i vækst med talenter og arbejdspladser

Københavns Kommune har som mål:

- At skabe grundlag for 50.000 nye private arbejdspladser frem mod 2031.
- At andelen af højt kvalificerede beskæftigede skal øges med mindst 0,5 procentpoint årligt.
- At fremme en udvikling af områder til erhverv, som sikrer et bredt udvalg af lokaliseringmuligheder for forskellige virksomhedstyper, såsom kontor, håndværk, mindre produktion, lager- og logistik samt kreative erhverv.
- At fremme erhvervsudvikling i og omkring byens campusområder og skabe gode rammer for private iværksættermiljøer.
- At sikre gode lokaliseringmuligheder for virksomheder med mange ansatte nær de større stationer i byen.
- At fremme en turisme der tager hensyn til lokalmiljø og fordeler sig i hele byen.
- At sikre mulighed for alsidige indkøbsmuligheder i alle bydele.
- At begrænse transportafstande ved indkøb og sikre god tilgængelighed for alle, især for gående, cyklende og kollektiv trafik.

Tiltag i Kommuneplan 2019:

- Københavns Kommune skaber plads til 2,8 mio. etagemeter erhverv.
- Københavns Kommune sikrer rammerne for et varieret udbud af virksomheder og arbejdspladser.
- Københavns Kommune fastholder otte kreative zoner og 38 områder til traditionelle erhverv med henblik på at sikre et varieret udbud af erhvervsmuligheder og sikre prisbillige lejemål.

En international storbyregion

Københavns Kommune har som mål:

- At byudviklingen i København understøtter en relativt højere vækst i antallet af arbejdspladser i Greater Copenhagen end andre byregioner (Stockholm, Amsterdam og Oslo).
- At byudvikling af regional betydning koordineres med udbygningen af Københavns og hovedstadsområdets overordnede infrastruktur, herunder særligt den kollektive trafik.
- At fastholde København som Greater Copenhagens overordnede butiks- og oplevelsescenter

Tiltag i Kommuneplan 2019:

- Københavns Kommune arbejder med en stationsnær fortætning, der understøtter en udbygning af den kollektive trafik.
- Københavns Kommune arbejder for at fastholde København som Greater Copenhagens overordnede butiks- og oplevelsescenter.

Komplet revision af kommuneplanen

Med vedtagelsen af Københavns Kommuneplanstrategi 2018 blev det besluttet, at der gennemføres en komplet revision af kommuneplanen, hvilket vil sige, at Kommuneplan 2015's hovedstruktur, retningslinjer og rammer er revideret.

Planens forbindelse til andre planer

Københavns Kommunes Kommuneplan 2019 skal være i overensstemmelse med Landsplandirektivet for Hovedstadsområdet, Fingerplan 2019. 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 2019 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, 2011 og senest i 2015. 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. Methode

3. Metode

Miljøvurderingen er målstyret, hvilket betyder, at vurderingen er styret af og foretaget i forhold til en række planmæssigt relevante miljømål, som fremgår af kommunens planer og politikker.

Miljømålene dækker samtidig de temaer, som loven fastlægger, at miljøvurderingen skal omfatte. Det er kun planmæssige ændringer fra Kommuneplan 2015 til Kommuneplan 2019, der er miljøvurderet.

Kommunens miljømål

Miljøvurderingen tager udgangspunkt i relevante miljømål fra en række kommunale planer, der har betydning for kommuneplanlægningen. Det drejer sig om: *Kommuneplan 2015*, *Kommuneplanstrategi 2018: Verdensby med ansvar*, *Fællesskab København, KBH 2025*, *Klimaplanen*, *Københavns Kommunes Klimatilpasningsplan*, *Handlingsplan for Grøn mobilitet*, *Spildevandsplan 2018* m.fl.

I Miljøvurderingen er miljømålene struktureret efter hensynene i kommunens dialogbaserede bæredygtighedsværktøj, som bruges i større byudviklingsprojekter, mens de endnu er i planlægningsfasen.

Med bæredygtighedsværktøjet vurderes et projekt ud fra 14 bæredygtighedshensyn, der belyser projektets miljømæssige-, sociale- og økonomisk bæredygtighed. Vurderingen kan pege på projektets styrker og svagheder, og på baggrund heraf kan kommunen og bygherre gå i dialog om de forskellige bæredygtighedshensyns prioritering og indarbejdelse i projektet.

Ud af værktøjets i alt 14 hensyn er 11 hensyn fundet relevante set i sammenhæng med miljøvurderingen¹. De udvalgte hensyn er blevet sammenholdt med lovens miljøhensyn for at sikre, at alle de lovpligtige hensyn er dækket ind. Det er således sikret, at miljøvurderingen tager hensyn til alle lovens parametre samtidig med, at der er overensstemmelse med den terminologi, kommunen bruger i andre byplanmæssige sammenhænge. De 11 udvalgte hensyn er:

- Arealanvendelse
- Transport
- Energi
- Vand
- Materialekredsløb
- Grønne og blå områder
- Social mangfoldighed og sammenhængskraft
- Byens rum
- Byens liv
- Identitet/kulturarv
- Langtidsholdbarhed, herunder klimatilpasning

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,*

¹ To hensyn vurderes i forbindelse med miljøvurderingen at være irrelevante Disse er ”Kommunal økonomi” og ”Projektøkonomi”. Hensynet ”Erhverv og service” er ikke medtaget, idet planlægning for erhverv i denne miljøvurdering indgår i hensynet ”Arealanvendelse”. Bæredygtighedsværktøjet er under opdatering, men hensynene anvendes her fortsat som strukturerende princip for miljømålene.

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 af miljøvurdering

Afgrænsningen af, hvilke planmæssige ændringer, der miljøvurderes, har taget udgangspunkt i en vurdering af, om der forventes en positiv eller negativ virkning på miljøet. Der er gennemført screening af følgende emner:

- Ændring af rækkefølgeplan
- Ny planlægning for produktionserhverv
- Ændringer i bestemmelser om boligstørrelser
- Nye mål for adgang til rekreativt grønt
- Ny planlægning for forebyggelse af skader ved oversvømmelse
- Ændringer af parkeringsnormer
- Udvidelse af metro til Nordhavn

De planmæssige ændringer i Kommuneplan 2019, som Københavns Kommune har vurderet er omfattet af kravet om en miljøvurdering, er:

- Ændring af rækkefølgeplan
- Forlængelse af metro til Nordhavn

Høring af berørte myndigheder

Forvaltningen har udført en scoping, hvor andre myndigheder er blevet hørt om de har bemærkninger til, hvilke emner kommunen påtænker at vurdere. Denne høring varede fra 4. februar til 26. februar 2019, og der indkom tre høringssvar, der er beskrevet nedenfor sammen med forvaltningens bemærkninger. Der gøres opmærksom på, at screening af metro til Nordhavn ikke indgik i høringen af berørte myndigheder.

1. Miljø- og Fødevareministeriet, Kystdirektoratet

Resumé af henvendelse

Kystdirektoratet bemærker, at det ikke fremgår umiddelbart, hvordan ændringen af rækkefølgeplanen forholder sig til oversvømmelse. Der gøres opmærksom på, at der nu er regler for oversvømmelse, der skal medtages i kommuneplanlægningen.

Kystdirektoratet går ud fra, at Kommuneplan 2019 ikke strider imod Københavns Kommunes nuværende og fremtidige risikostyringsplan. Desuden skal der i kommuneplanen redegøres for sammenhængen til den kommunale risikostyringsplan.

Forvaltningens bemærkninger

Kommuneplan 2019 indeholder som noget nyt retningslinjer for forebyggelse af skader ved oversvømmelse i overensstemmelse med Planlovens nye regler om oversvømmelse.

Retningslinjen fastsætter følgende:

- I planlægningen af de kystnære dele af kommunen skal der generelt tages højde for en fremtidig havvandsstigning, med deraf følgende oversvømmelsesrisiko, og for en stigende

grundvandsstand. Behovet for lokal terrænregulering og anden tilpasning skal vurderes konkret.

- I de udpegede områder med oversvømmelsesrisiko skal lokalplaner sikre, at byggeri med afværgeforanstaltninger som udgangspunkt sikres til de angivne vandstands niveauer, idet der skal tages højde for dynamisk udbredelse af oversvømmelse og i bølgeudsatte områder om fornødent også for et tillæg til sikring imod overskylning.
- For anlæg og installationer, der er særligt følsomme over for oversvømmelse, kan der om fornødent stilles krav om højere sikringsniveauer efter en konkret vurdering, dersom anlægget er af en sådan betydning, at en sikring imod hændelser med gentagelseshyppighed på 100 år ikke vurderes acceptabel.

Ved screeningen er det vurderet, at disse bestemmelser ikke kræver miljøvurdering. Kommuneplanen overholder de krav iht. lovgivningen, som Kystdirektoratet beskriver.

Konklusion

Henvendelsen giver ikke anledning til at optage nye emner i miljøvurderingen.

2. Forsvarsministeriet Ejendomsstyrelse

Resumé af henvendelse

Forsvarsministeriets Ejendomsstyrelse skal i forhold til varetagelsen af Forsvarsministeriets nationale interesser henstille til, at der ikke planlægges for ny støjfølsom anvendelse indenfor støjkonsekvenszonen for Kalvebod Skydebane. Det berører del af Bådehavnsvej Syd og en del af Stejlepladsen.

Forvaltningens bemærkninger

Det fremgår af høringssvaret, at styrelsen ikke kender de præcise støjforhold omkring skydebanerne og styrelsen redegør ikke for miljøkravene. Kommunen har derfor bedt grundejer om at belyse dette. Der henvises til miljøvurdering af rækkefølgeplan, afsnit om støjkonsekvenszoner, side 86. Der konkluderes heri, at det forudsættes i det fremtidige arbejde med Bådehavnsvej Syd, at disse forhold belyses yderligere, samt at der evt. udføres tiltag til at mindske støjen enten ved relevante støjkloder eller ved bebyggelse.

Konklusion

Der redegøres for ovennævnte forhold i miljøvurderingen. Se kapitel 5 ”Miljøvurdering af ændring af rækkefølgeplan”, afsnit ”Støjpåvirkninger” side 86.

3. Gentofte Kommune

Resumé af henvendelse

Gentofte Kommune ønsker følgende:

1. Som følge af ændringer i rækkefølgeplanen i Nordhavnsområdet, at der gennemføres en vurdering af konsekvenserne af ændringer i relation til udviklingen af den overordnede infrastruktur set i forhold til den trafikale belastning af Gentofte Kommunes veje.
2. På det foreliggende grundlag er det ikke muligt at forudse, om ændringer i parkeringsnormer i Københavns Kommune vil kunne få væsentlige trafikale konsekvenser for Gentofte borgere, f.eks. i form af øgede belægningsgrad/pres på parkering ved de mange stationer i Gentofte Kommune, og ønsker derfor, at der gennemføres en vurdering af konsekvenserne heraf for Gentofte Kommunes borgere.

3. Konsekvenserne af en ny planlægning for forebyggelse af skader ved oversvømmelser ønskes også medtaget som emne, da det med stor sandsynlighed vil kunne få væsentlige konsekvenser for Gentofte Kommunes borgere.

Forvaltningens bemærkninger

Ad 1. Ændringerne i rækkefølgeplanen er miljøvurderet for så vidt angår trafikmængderne i Nordhavn. Ændringerne indebærer bl.a., at Nordhavn udvikles til at indeholde en mindre andel erhverv og en højere andel boliger, end det er tilfældet i henhold til Kommuneplan 2015. Da turgenereringen er højere ved erhverv end ved boliger, medfører ændringerne i rækkefølgeplanen en reduceret turgenerering i forhold til rækkefølgeplanen i Kommuneplan 2015. Det bemærkes dog, at den oplevede trafikændring fra Nordhavn forventes at blive større i forhold til situationen i dag, da størstedelen af den eksisterende byggemulighed i Nordhavn ikke er realiseret. Det ligger imidlertid udenfor miljøvurderings rammer at belyse dette, idet miljøvurderingen alene vurderer forskellen mellem et fuldt udbygget område i henhold til mulighederne i Kommuneplan 2015 og 2019. Der henvises til miljøvurdering af rækkefølgeplanen, afsnittet ”Transport” vedrørende Nordhavn s. 92. Det vurderes på baggrund af ovenstående, at de trafikale ændringer som følge af ændringerne i rækkefølgeplanen i Nordhavn er af mindre væsentlig betydning for det overordnede vejnet, og at henvendelsen ikke giver anledning til at vurdere de trafikale konsekvenser på Gentofte Kommunes veje.

Ad 2. Ændringen af parkeringsnormerne er vurderet ikke at medføre miljøvurdering. Med ændringen indføres der funktionsopdele parkeringsnormer, i modsætning til de tidligere normer, som blev fordelt på rammeområder. Parkeringskravet stilles således ud fra funktion, f.eks. bolig, erhverv, grundskole, ungdomsboliger mv. og kan dermed bedre afspejle de forskellige parkeringsbehov. Normerne varierer alt efter om ejendommen geografisk er beliggende i ”Centrum”, ”Tætbyen/Byudviklingsområderne” eller i ”Øvrig by”. Der indføres flere faste normer, og der skal dermed foretages færre konkrete vurderinger. Ændringen vil generelt betyde, at der i forbindelse med nybyggeri vil blive opført færre p-pladser, da parkeringsnormen særligt ved boliger nedjusteres, men dette vurderes ikke at kunne medføre en væsentlig påvirkning af miljøet.

I Kommuneplan 2015 fastsættes parkeringsnormen for boligområder efter en konkret vurdering til mindst 1 pr. 200 m² og højst 1 pr. 100 m², dog indenfor 300 m fra en station mindst 1 pr. 250 og højst 1 pr. 100 m². Med Kommuneplan 2019 fastsættes normen til 1:150 for boliger beliggende i ”Øvrig by”, hvilket omfatter områderne, der støder op til Gentofte Kommune. Den nye norm afviger således ikke fra det spænd, indenfor hvilket normen fastsættes i henhold til den gældende kommuneplan. Det vurderes derfor ikke, at ændringen vil medføre væsentligt ændret trafik på tværs af kommunegrænsen fra boligområderne i Københavns Kommune.

Parkeringsnormen for erhverv i Københavns Kommune, som potentielt kan påvirke pendlingen og dermed parkeringen ved stationer i forstæderne, er stort set uændret. Det vurderes derfor ikke, at ændringen vil medføre væsentligt ændrede pendlingsmønstre på tværs af kommunegrænsen til Gentofte.

For yderligere detaljer om baggrunden for ændringen af parkeringsnormerne henvises til baggrundsanalyse til Kommuneplan 2019 ”Analyse af bil- og cykelparkeringsnormer i København”, der kan downloades på Kommuneplanens hjemmeside:

<https://kp19.kk.dk/artikel/analyse-af-bil-og-cykelparkeringsnormerne-i-koebenhavn>

Ad 3. Se bemærkning under 1. Miljø- og Fødevarerministeriet, Kystdirektoratet. Udpegningen i Københavns Kommune vurderes ikke at kunne få konsekvenser for Gentofte Kommunes borgere.

Konklusion

Henvendelsen giver ikke anledning til at optage nye emner i miljøvurderingen.

Miljøvurdering af ændringerne

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

Arbejdet med miljøvurderingen blev igangsat samtidig med udarbejdelsen af forslaget til kommuneplan for at skabe mulighed for at påvirke udviklingen af planen, idet løsninger blev diskuteret med delprojektlederne for de enkelte emner i forbindelse med screeningerne af de enkelte tiltag blev.

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 henholdsvis at undgå, minimere og kompensere for negative virkninger. For de væsentlige negative konsekvenser er der givet forslag til 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. Overvågningen beskrives ift. hvilke tiltag, der er relevante for at følge indvirkningernes påvirkning på de relevante parametre i planperioden.

4. Miljøstatus

4. Miljøstatus

Miljøstatus er en beskrivelse af den eksisterende miljøtilstand for de udvalgte miljømål - inden de planlagte ændringer af kommuneplanen gennemføres. Kapitlet er som resten af rapporten opbygget efter de udvalgte hensyn fra kommunens bæredygtighedsværktøj (arealanvendelse, transport osv.). Miljøstatus beskriver eksisterende miljøproblemer og miljøkvaliteter og bygger på eksisterende viden og oplysninger fra de planer, hvorfra målet stammer, f.eks. Klimaplanen. Miljøstatus anvendes som den referenceramme som 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 2019 ikke vedtages eller gennemføres? Dette kaldes også 0-alternativet.

Arealanvendelse

I Kommuneplan 2015 er der fokus på særligt at prioritere byudvikling og byomdannelse i de stationsnære byområder herunder de områder, der bliver stationsnære med udbygningen af metroen. Kommuneplan 2015 indeholder generelle rammer, der gennem tilpasset bebyggelsesprocent (og bygningshøjde) skal medvirke til at sikre kundegrundlaget for den kollektive trafik og øge andelen af borgere, der har let adgang til den. Kommuneplanen skal ligeledes sikre 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 2015 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 skal placeres stationsnært i overensstemmelse med principperne i Fingerplanen. Endvidere tilstræbes større serviceerhverv og institutioner placeret ved knudepunktstationer, og offentlige institutioner af national/regional betydning bør fortrinsvist lokaliseres i Københavns centrale byområde og i Ørestad, 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, Ørestad samt i otte ”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 2015 er der fastlagt en rækkefølgeplan. 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 samt at ønsket om et differentieret boligudbud kan tilgodeses.

Udfordringer

Ovennævnte principper for planlægning af byudvikling og arealanvendelse videreføres i Kommuneplan 2019. Der er behov for at forbedre mulighederne 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

Københavns Kommune og omegnskommunerne oplever i dag en markant befolkningsvækst. København er samtidig præget af betydelig ind- og udpendling, og selv med de besluttede infrastrukturprojekter vil der komme markant pres på infrastrukturen de kommende år. Presset skyldes bl.a. befolkningsvæksten og stigende bilejerskab. Det vil medføre dårligere fremkommelighed på vejene, såfremt infrastrukturen ikke styrkes tilsvarende.

Klimaforbedrende initiativer

Der er iværksat en lang række CO₂-reducerende initiativer, men der er behov for øget fokus, herunder på finansiering, hvis Københavns Kommune skal nå i mål. I særlig grad er omstillingen til grønne drivmidler for både lette og tunge køretøjer meget langt fra målet. Det skyldes dels en langsommere teknologisk udvikling end forventet, dels en mangel på understøttende statslige rammebetingelser. Den centrale udfordring for indsatsen i de kommende år er at skabe de bedste betingelser for, at flere bilture flyttes til gang, cykel og kollektiv trafik. De ture med bil, der ikke kan undgås, skal så vidt muligt foregå i køretøjer, der kører på alternative drivmidler og med fokus på fremme af delebiler.

Fordeling mellem transportmidler

Bilen var i 2016 den hyppigst benyttede transportform med 43 % af alle ture efterfulgt af hhv. 35 % for cykel og 22 % for offentlig transport. Således skal bilens turandel reduceres med 10 procentpoint for at nå målet om højst 33% af alle ture i bil. For ture til arbejde og uddannelse er cyklen klart dominerende med 43 % af turene i 2017 og hhv. 25 % af ture i bil og med offentlig transport, og kun 6 % til fods.

Tendensen over en 10-årig periode bekræfter, at bilens andel af ture er faldende og cyklens andel stigende. Kommunens egne tællinger viser desuden, at mens der foretages cirka lige mange ture i bil og på cykel gennem Indre By, foretages der cirka ti gange flere ture i bil over kommunegrænsen end på cykel. Dette kan dels forklares med at ture i bil generelt er længere end på cykel, at bilejerskabet er stigende, samt at bilen fortsat er den mest anvendte transportform for alle ture.

Investering i forbedring af forhold for cyklister

For at skabe de bedste forudsætninger for at nå kommuneplanens grønne mål er der mellem 2004 og 2018 gennemsnitligt blevet investeret 90 mio. kr. årligt i forbedring af cykelinfrastrukturen, hvortil 25 mio. kr. årligt kommer fra statslige og private aktører. I 2017 var der således 379 km cykelsti i Københavns Kommune, og siden 2014 er der anlagt 10 cykel- og gangbroer, senest Inderhavnsbroen og Belvederebroen, som åbnede i 2016 som del af cykel- og gangruten Havneringen. Det fremtidige investeringsniveau, som Teknik- og Miljøforvaltningen har skønnet nødvendigt for at nå de politiske mål om øget cykling, ligger mellem 225 og 400 mio. kr. pr. år frem mod 2025 (samlet 1,9-4,8 mia. kr. i alt frem mod 2025). Investeringerne dækker primært udbygning af cykelstinet, jf. Cykelstiprioriteringsplan 2017-2025 og opgradering af cykelparkering, jf. Prioriteringsplan for Cykelparkering 2018-2025, som dog delvist forventes at kunne dækkes via ekstern medfinansiering på mellem 0,2-1,8 mia. kr.

Sikkerhed for cyklister

Antallet af politiregistrerede tilskadekomne cyklister har ligget relativt stabilt de sidste 10 år på mellem 140 og 180 tilskadekomne. Set i forhold til omfanget af cykeltrafikken er cyklisternes risiko for at komme til skade forbedret med 53 % i denne periode, så der i 2016 blev cyklet 4,9 mio. km. mellem hver alvorlig ulykke på cykel. I 2016 angav 76 % af cyklister i København desuden, at de føler sig trygge i trafikken, hvor målet er 90 % i 2025.

To cyklister blev dræbt i den københavnske trafik i 2017, mens 148 cyklister ifølge politiets registreringer kom til skade. Region Hovedstadens data viser, at antallet af ambulancekørsler til tilskadekomne cyklister er omkring otte gange så højt, som politiet registrerer.

Med vedtagelsen af visionen om, at ingen må blive dræbt eller komme alvorligt til skade i den københavnske trafik, er der grund til særligt at rette fokus mod cyklisters sikkerhed i trafikken, da de udgør 40-50 % af alle tilskadekomne i trafikken.

Støj

Der blev i 2017 udarbejdet en kortlægning af støj fra den københavnske vejtrafik, der viste at antallet af boliger, som er støjbelastet over Miljøstyrelsens vejledende grænseværdi på 58 dB er faldet fra 140.900 i 2012 til 135.400 i 2016, svarende til et fald på 4 %. Det betyder at antallet af *støjbelastede* boliger i 2017 udgør 45 % af den samlede boligmasse i København. Andelen af *stærkt støjbelastede* boliger (over 68 dB) er i samme periode faldet fra 35.000 i 2012 til 22.800 boliger svarende til en reduktion på 35 %. Reduktionen har derved primært fundet sted i forhold til antallet af *stærkt støjbelastede* boliger, som derved udgør 7 % af den samlede boligmasse på ca. 304.000 boliger.

Kommunens virkemidler i forhold til reduktion af støj ved boliger fra vejtrafik omfatter bl.a. nedsættelse af hastighedsgrænser og udlægning af støjreducerende asfalt ved vejrenovering samt elbusser.

Luft

De seneste målinger af luftkvaliteten i 2017 viser, at København efter flytning af målestation på H.C. Andersens Boulevard i 2016 overholder alle EU's grænseværdier til luftens indhold af stoffer udpeget i EU's luftkvalitetsdirektiv. Selvom København opfylder alle EU's grænseværdier for partikelforurening viser undersøgelser, at der hvert år dør ca. 550 personer for tidligt, og at mere end 20.000 personer bliver alvorligt syge, som følge af luftforurening med fine partikler. Heraf bidrager lokale kilder i byen med 28 af de for tidlige dødsfald, hvoraf vejtrafikken tegner sig for ni og brændeovne for ti af de for tidlige dødsfald.

Luftforurening er et område, som er reguleret af EU og dermed den danske stat. Det betyder, at Københavns Kommune kun har begrænsede muligheder for at handle og regulere kilder, som bidrager til luftforurening i byen. I 2013 vedtog Københavns Borgerrepræsentation en plan for ren luft, som består af en række forskellige indsatser, der fuldt implementeret vil bidrage til at gøre luften i København mere ren. Udover de specifikke indsatser i Ren Luft-planen bidrager indsatser i eksempelvis KBH 2025 Klimaplan, Handlingsplan for Grøn Mobilitet, Københavns Cykelstrategi 2011-2025 ved en fuld implementering af indsatserne til, at luften i København bliver renere.

Energi

I 2017 var det samlede elforbrug i København 2.336.486 MWh eksklusive el til togdrift og individuel opvarmning. Der er i 2017 sket et fald i elforbruget på godt 1,5 % ift. 2016. Reduktionen i elforbruget er sket samtidig med, at kommunens indbyggertal i samme periode er vokset med knap 1,8 %. Afkoblingen af byens elforbrug og CO₂-udledning fra byens vækst fortsætter således.

I København er omkring 99 % af varmemeforbruget dækket af fjernvarme. Fjernvarmeforbruget i København var i 2017 på 4.278.000 MWh, hvilket var en smule lavere end i 2016. Hvis der korrigeres for, at 2017 var en smule varmere end 2016, vil der dog være sket en lille stigning i det samlede fjernvarmeforbrug i forhold til 2016. Emissionsfaktoren for fjernvarme var i 2017 på 79 kg CO₂ pr. MWh, hvilket er et fald på knap 28 % i forhold til 2012 og knap 19 % i forhold til 2016.

I 2017 blev der produceret 543.501 MWh el fra vedvarende energikilder i Københavns Kommune, samt fra kilder udenfor kommunen, som kommunen har ejerandele i. Når der tages højde for et nettab på 7 % svarer det til, at dette dækker omkring 22 % af elforbruget i Københavns Kommune, mod omkring 21 % i 2016. Ændringen i den vedvarende energis andel af det samlede forbrug i forhold til 2016 skyldes en større andel vindkraft, mens der blev produceret mindre vedvarende energi på affaldsforbrændingsanlæg og kraftvarmeværker i København. Den vedvarende energi kom især fra biomasse, affald og vind, mens sol kun udgjorde en meget lille del af de vedvarende energikilder.

Langt størstedelen af hovedstadsområdet varmeproduktion sker på kraftvarmeværker og affaldsforbrændingsanlæg. I 2017 var den CO₂-neutrale andel af fjernvarmeproduktionen på 65 %, hvilket er ca. 9 procentpoint mere i forhold til 2016. Denne ændring skyldes hovedsageligt, at omstillingen fra kul til biomasse er slået igennem på Avedøreværkets blok 1, og at der ikke blev anvendt så meget fossilholdig spidslastproduktion.

Udfordringer

Forbruget af el og varme i København forventes at falde fremover, bl.a. som følge af tiltag i Københavns Kommunes Klimaplan. Det har dog vist sig svært at opnå de forventede energibesparelser, særligt grundet befolkningstilvæksten i København, for få initiativer i forhold til energibesparelser i eksisterende byggeri, manglende energibesparelser i handels- og servicevirksomheder samt, at nybyggeri i høj grad bruger mere energi end forventet. Der er derfor fortsat behov for at et fokus på at opnå energibesparelser i husholdninger og erhverv, hvis Klimaplanens målsætninger skal indfries.

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

Vand

Søer og åer

I henhold til statens vandområdeplaner skal de større ferskvandsområder i kommunen have ”god økologisk tilstand” inden år 2021 (for enkelte dog inden år 2015) og god kemisk tilstand inden år 2015 (for Harrestrup Å dog inden 2021).

Målsætningen er generelt ikke opfyldt i ferskvandsområderne. Dog opfylder Sortedamssøen Nord og Syd kravene til ”god økologisk tilstand”, mens kravene til den kemiske tilstand for alle ferskvandområderne i kommunen enten ikke er opfyldt eller er ukendt. Damhussøen, Peblinge Sø, Skt. Jørgens Sø og Grønjordssøen har ”moderat økologisk tilstand”, hvilket betyder, at vandkvaliteten i disse vandområder er mindre forringet end i de øvrige vandområder.

I forbindelse med statens første vandplan vedtog Københavns Kommune i 2015 ved kommunens vandhandleplan, at ikke kun de statsligt målsatte søer, men også de fleste mindre parksøer skal leve op til ”god økologisk tilstand” inden år 2021. Ingen af de mindre parksøer har i dag en god økologisk tilstand.

Generelt skyldes den dårlige vandkvalitet de udledninger af spildevand, der i årenes løb er blevet ledt til de større vandområder. Dette har skabt et slamlag på bunden af søerne og åerne. Københavns Kommune har i perioden 2013-2017 rensset op i Nordkanalen og Søborghus Rende samt påbegyndt oprensning af Fæstningskanalen i 2017-2019.

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, Kalveboder og Øresund

I henhold til Statens vandområdeplaner skal Københavns Havn efter 2021 opfylde kravet ”godt økologisk potentiale”, og kravet om ”god kemisk tilstand” skulle være opfyldt i 2015. Havnen opfylder endnu ikke kravene til godt økologisk potentiale, og den kemiske tilstand er registreret som ukendt. På grund af fortidens synder indeholder bundsedimentet i havnen høje koncentrationer af tungmetaller – især kviksølv. Dette udgør ikke et problem for badevandskvaliteten, idet vandet er så rent, at man kan bade i de mange havnebade og badezoner.

Der er store bestande af sundt ålegræs og havgræsser i store dele af havnen. Målsætningen i de statslige vandområdeplaner er en ålegræsdybde på 8,1 m, der endnu ikke er opnået.

Målsætningen om god økologisk tilstand er hverken opfyldt for Kalveboder eller Øresund. God kemisk tilstand er opfyldt i Kalveboder, men ikke for Øresund.

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 er faldende. I 2016 var forbruget faldet til 100 liter pr. person pr. døgn fra 171 liter i 1987. København havde i Vandforsyningsplan 2012 et mål for reduktion af husholdningsforbruget på 100 liter i 2017.

For at beskytte de områder i kommunen hvorfra der indvindes drikkevand, udpegede staten i 2018 udvalgte områder til Indsatsområder (IO-områder). I disse områder kan kommunen stille særlige krav for at forebygge forurening af grundvandsressourcen.

Generelt er grundvandet under København påvirket af miljøfremmede stoffer, især klorerede opløsningsmidler, typisk fra tidligere tiders aktiviteter. I kampen for rent grundvand har Københavns Kommune en kommunal retningslinje om ikke at bruge sprøjtegift og kemiske ukrudtsmidler på kommunens arealer.

Udfordringer

Den fremtidige byudvikling har betydning for det samlede vandforbrug i fremtiden. Med et fortsat voksende antal borgere i kommunen kan det blive en udfordring at fastholde det nuværende samlede vandforbrug, på trods af et faldende vandforbrug pr. person. Den fortsatte store byggeaktivitet og fortætning af byen påvirker desuden kvaliteten af grundvandet og øger behovet for opmærksomhed på grundvandsbeskyttelsen.

Badevandet har høj prioritet i Københavns Kommune, og der er foretaget meget store investeringer på spildevandsområdet for at opnå badevandskvalitet i de nuværende havnebade og badezoner. Det forventes, at der vil blive åbnet flere havnebade i de kommende år. I den forbindelse er der fokus på overløb fra kloaksystemet, der belaster vandområderne.

For at opnå målsætningen i statens vandområdeplaner skal udledning af næringsalte, tungmetaller og miljøfremmede stoffer til vandområderne begrænses mest muligt. Afstrømmende regnvand i byområder er typisk langt fra rent, så der vil blive stillet krav til rensning af vandet ved mange typer af overfladeafstrømning.

Det er derfor vigtigt, at byudvikling og klimatilpasning er koordineret med de miljømæssige målsætninger og de rekreative interesser.

Materialekredsløb

I København sker ressource- og energibesparelser bl.a. gennem planmæssige tiltag. Bl.a. stiller kommunen i ”Miljø i byggeri og anlæg” krav til, hvordan kommunens egne og støttede bygge- og anlægsprojekter skal udføres. Københavns Kommune ønsker på denne måde, hvis det er muligt, at stille miljøkrav udover lovgivningens rammer. Miljøkravene er et virkemiddel til at føre en række politiske strategier ud i livet. Borgerrepræsentationen har besluttet krav indenfor en række temaer. Kravene skal følges ved nybyggeri, større renoveringer og anlægsarbejder, hvor Københavns Kommune er bygherre eller kontraktmæssig bruger. Endvidere ved støttet byggeri, byfornyelse og gårdhaver. Også private opfordres til at hente ideer i den nyligt opdaterede ”Miljø i byggeri og anlæg 2016”.

”Ressource- og Affaldsplan 2018” sætter mål for øget genanvendelse og udnyttelse af de 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 2016 blev 37,5 % af det københavnske husholdningsaffald genanvendt, hvilket er en stigning på 10 % siden 2010, men som fortsat ligger under genanvendelsen på nationalt niveau. Regeringens ressourcestrategi har fastsat et mål om, at 50 % af husholdningsaffaldet (inklusive organisk affald) skal genanvendes i 2022. Derfor har kommunen i Ressource- og Affaldsplan 2018 mål om at reducere mængden af affald til forbrænding med 20 % og sikre, at mindst 45 % af husholdningsaffaldet bliver genanvendt i 2018. I 2015-2017 blev der indført en ny affaldsordning for bioaffald, og indsamlingen af andre materialer, herunder plast, blev udvidet. Københavns Kommune har i 2018 truffet beslutning om, i samarbejde med andre kommuner i hovedstadsområdet, at etablere et sorteringsanlæg, der kan øge genanvendelsen og et biogasanlæg, der kan omdanne bioaffaldet til biogas og fosforgødning til landbruget. For at få bedre genanvendelse og cirkulær økonomi indgår Københavns Kommune i en række innovative partnerskaber med virksomheder og universiteter om at udvikle genanvendelsen af bl.a. plastaffald og bioaffald.

Udfordringer

Affaldssystemet i København skal udbygges for bedre at understøtte borgernes kildesortering, og for at udnytte ressourcerne i affaldet bedre. Kommunen vil arbejde hermed via en lang række initiativer, der retter sig mod de forskellige faser, hvor affaldet bliver håndteret. I 2018 bliver disse initiativer indarbejdet i Københavns nye ”Ressource- og Affaldsplan 2024”, som giver rammer og mål for området, og som Borgerrepræsentationen skal tage stilling til i 2018.

Grønne og blå områder

Københavns grønne områder, vandområder og kystlandskaber skal udfylde mange funktioner som levesteder og spredningsveje for dyr og planter, som grønne og blå elementer i byens struktur og som rammer om væsentlige dele af borgernes fritidsliv og oplevelser. København er en grøn og blå by, men der er behov for fokus på områdernes kvalitet og borgernes aktivitets- og oplevelsesmuligheder. Københavns Kommune har i Kommuneplan 2015 fastlagt mål for rekreation og adgang til grønne og blå områder samt for, at byens naturområder udvikles og styrkes. Ligeledes at udviklingen af byens grønne og blå områder ses i sammenhæng med befolkningsudvikling og - sammensætning.

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. Havnen har et stort potentiale for at skabe flere rekreative rum til gavn for københavnere.

I strategien Bynatur i København 2015-2025 fremgår det, at København udvikles til en grøn og klimatilpasset by. Strategien har to overordnede visioner om at skabe mere bynatur i København og at øge kvaliteten af bynaturen i København.

Teknik- og Miljøudvalget vedtog i 2015 en målsætning om at plante 100.000 træer frem til 2025. Københavns Kommunes Træpolitik fra 2016 sætter retning for at bevare byens eksisterende træer og plante nye uden at hindre, at byen udvikles.

Københavns Vandhandleplan 2015 har målsat, at Københavns Vandløb skal have god økologisk tilstand eller godt økologisk potentiale. For at opnå tilfredsstillende miljøkvalitet i vandløb er det vigtigt, at vandmængde, strømningshastighed, bundforhold og dermed levesteder for dyr er gode. Ud over krav til kvaliteten af vandløbsfaunaen omfatter vandplanerne også krav om, at der skal være fuld kontinuitet i vandløbene (fri passage for fisk og smådyr fra vandløbets udspring og til dets endelige udløb i et kystområde). Ifølge vandrammedirektivet skal vandplanerne desuden indeholde fisk og vandplanter som biologiske kvalitetselementer i vandløb. Københavns kystvand skal have en tilfredsstillende miljøkvalitet. Ifølge vandrammedirektivet skal vandplanerne ud over mål for udbredelse af ålegræs fremadrettet indeholde mål for fytoplankton og bundfauna som biologiske kvalitetselementer i kystvandene. Københavns Kommune indgår i samarbejder på tværs af kommuner om vandløb, søer og kystvande som ligger på kommunegrænserne eller løber gennem flere kommuner o. lign.

Udfordring

Københavns Kommune oplever et øget pres på brugen af de grønne og blå arealer. Der er særligt et stort pres på arealer i brokvarterne og Indre By og ligeledes på arealer i nærheden af byens skoler. Øget brug af arealerne har konsekvenser for naturens kvalitet, naturoplevelser og aktivitetsmuligheder samt oplevelsen af tilgængelighed til natur i byen. Københavnerne efterspørger ro og pauser, mere bynatur og adgang til grønne områder. Befolkningstilvækst skaber et øget behov for flere grønne og blå oplevelser, for at bevare og fastholde eksisterende natur samt etablere nye arealer både i form af små, mellemstore og store arealer. Ligeledes er det en udfordring at fastholde vandkvalitet i både ferske og salte vande.

Social mangfoldighed og sammenhængskraft

Det er en målsætning, at Københavns Kommune skal være den bedste by – for alle borgere. Der har derfor været et øget politisk fokus på at styrke den sociale sammenhængskraft og mangfoldighed i byen. Det er en klar målsætning, at borgere med forskellig baggrund skal have mulighed for at bo i alle byens områder. Byen skal være kendetegnet ved sin tilgængelighed, både fysisk og økonomisk. Der er fortsat udfordringer med at have boligmuligheder for borgere med lave indkomster, men dette forsøges imødegået ved bl.a. lokalplankrav ved nybyggeri, som giver mulighed for opførsel af almene boliger og stiller krav om, at en andel af nye almene boliger opføres som små og meget billige boliger.

Siden Kommuneplan 2015 har Borgerrepræsentationen vedtaget en ny ”Politik for udsatte byområder”. Den nye politik justerer på, hvilke områder der betegnes som udsatte ud fra kriterier om arbejdsløshed, uddannelsesniveau, lav indkomst, beboere med ikke-vestlig herkomst og boligareal pr. beboer. VIVEs seneste hjemløsetælling fra 2017 viser, at antallet af københavnere i hjemløshed ligger relativt stabilt. Til sammenligning er antallet af hjemløse i hele Danmark steget mere end 30 % siden 2009. Unge udgør en mindre andel af de hjemløse i København end tidligere. Socialforvaltningen har en rehabiliterende tilgang til hjemløshed, og dermed en tro på, at alle borgere kan komme sig helt eller delvist. Manglen på boliger, der er tilstrækkeligt billige, udgør imidlertid en væsentlig barriere ift. at nedbringe antallet af hjemløse yderligere.

Kommunen har en målsætning om, at der skal være plads til borgere med forskellig husstandstype og indtægt i alle byens områder. Dette er bl.a. understøttet via aftaler med de almene boligorganisationer om, at op til 20 % af nye almene boliger skal være små og have lav husleje, så der også bliver mulighed for, at socialt udsatte borgere og nyankomne flygtninge kan bo i områder med nyere byggeri. Meget få af disse boliger er dog realiseret indenfor Kommuneplan 2015. Herudover har kommunen forsøgt at oprette deleboliger, dvs. boliger, hvor unge får lejekontrakt på eget værelse og deler fælles faciliteter som køkken og bad med andre unge. Dermed er der mulighed for, at der også kan ske kommunal anvisning til dyrere boliger.

Udfordringer

Andelen af de billigste boliger i den eksisterende boligmasse er under pres. Dette skyldes bl.a. prisudvikling og reovering. Problemstillingen er særlig markant i forhold til almene familieboliger. Som eksempel kan nævnes, at der pr. 1. september 2018 var ca. 2.600 almene familieboliger med en leje på højst 3.500 kr. Siden 2016 har der været et fald på ca. 1.000 boliger eller knap 28 %. Disse tal udgør blot den samlede boligmasse, men boligerne er ikke nødvendigvis ledige eller til rådighed for kommunens anvisning. Kommunens boligsociale anvisning modtager hver tredje ledige almene familiebolig til anvisning. I hele 2017 modtog kommunen i alt 65 almene familieboliger og 117 ungdomsboliger til anvisning med en pris på højst 3.500 kr. I samme periode modtog kommunen henvendelser vedr. 261 husstande med akutte boligsociale behov, som højst kunne betale dette beløb. Situationen kompliceres af, at det langt fra er alle målgrupper (f.eks. hjemløse), der kan opfylde betingelserne for at få og fastholde en ungdomsbolig.

Sideløbende med prisudviklingen på boliger har staten løbende begrænset flere ydelser for at sikre, at det kan betale sig at arbejde. Dette fører til, at nogle borgere har vanskeligt ved at få og fastholde en bolig i Københavns Kommune. Dette gælder i særlig grad de målgrupper, som pga. akutte boligsociale behov hjælpes med en bolig via kommunale boligsocial anvisning.

Anvisningen af en bolig i kombination med sociale, beskæftigelsesmæssige og sundhedsmæssige indsatser kan være forudsætningen for, at borgere opnår bedring i sin situation. Herudover fører mangel på anvisningsmuligheder til øgede udgifter for kommunen til forlængede ophold på midlertidige botilbud.

I forhold til opførelsen af almene boliger, der er tilstrækkeligt billige, er grundpriserne en væsentlig barriere. Dette skyldes dels, at der er et fast rammebeløb for opførelse af almene boliger, og grundprisen kan udgøre så stor en del af rammebeløbet, at det ikke er muligt at realisere alment byggeri. Herudover er en lang række politiske målsætninger på en række områder med til at fordyre nybyggeri. Det kan f.eks. være krav om træer, parkering, arkitektur, som hver for sig kan være velbegrundede. Danmarks Almene Boligers (BL) 1. kreds er i samarbejde med Københavns Kommune ved at analysere disse udfordringer.

Endelig står fastholdelse af antallet af de allerbilligste boliger overfor hensynet til en god og bæredygtig boligmasse. Kommunen har en udfordring med at sikre boliger til borgerne med de laveste indkomster København. I de områder, hvor der i dag er flest billige boliger, som Sydhavn og Bispebjerg, er der brug for renovering og opgradering af boligmassen, hvilket kan føre til huslejestigninger og vanskeligheder for lavindkomstgrupper i forhold til at få og fastholde en bolig.

Byens rum og byliv

Ifølge Fællesskab København skal københavnere i 2025 have endnu flere muligheder for at bruge byen. Der vil være markant flere københavnere i 2025, og bylivet skal kunne trives lige så godt med flere mennesker på samme plads, uanset hvor i byen man befinder sig. Ifølge Fællesskab København er København i 2050 en by for alle, hele livet. Den er tæt men rummelig, grøn og frodig, og forskellige slags transport glider let gennem byen.

Byrummet skal indrettes, så det kan bruges til flere af hverdagens gøremål på den samme plads. Byen skal være gæstfri og ren, og det skal være nemt at komme frem. Byrummet skal danne en tryk og funktionel ramme om forskellige aktiviteter. Når områder og faciliteter udvikles, skal hverdagslivet prioriteres først, og den kreative anvendelse af den plads, der er til rådighed, skal styrkes.

Arkitekturpolitik København 2017-2025 beskriver den fysiske omdannelse af byen med udgangspunkt i Fællesskab København og har bl.a. fokus på en levende by med afsæt i en menneskelig skala og livet i byens rum. Der er særligt fokus på hverdagslivet i København, på en blandet by med plads til alle og på at gøre København grønnere, at skabe variation og fællesskaber samt at nye initiativer i byen understøtte det lokale liv og bidrager til nærhed og tilgængelighed. Liv og ophold skal understøttes i stueetagen, i kantzonen og mulighed for bevægelse skal medtænkes i byens arkitektur.

Bylivsregnskab 2017 følger op på de fire bylivsmål i visionen og viser, at 60 % af københavnere er enige i, at bylivet i deres lokalområde er levende og varieret, at københavnere opholder sig 120 minutter om ugen på torve, pladser og strøggader. 69 % af alle ture i København foregår i gang, på cykel eller med kollektiv trafik, og 69 % af københavnere oplever, at det er nemt at komme rundt i byen. Der forventes indsatser i forhold til at støtte byliv i de ydre bydele, forbedre renhold og vedligehold af byens rum generelt, skabe mere grønt og adgang til grønne områder. Ligeledes at skabe bedre muligheder og oplevelser for fodgængere samt at skabe attraktive grønne forbindelser mellem byens grønne områder.

Udfordringer

Byens rum er under pres og Københavns Kommune vokser med ca. 10.000 indbyggere om året. Det er en udfordring at få skabt en balance mellem arealer til private, halvprivate og offentligt tilgængelige byrum. Det er også en udfordring at udvikle byrum i alle dele af byen samt at få skabt den ønskede variation med plads til alle. I byudviklingsområder er det et væsentligt opmærksomhedspunkt at fastholde fokus på den menneskelige skala og den lokalegenart som er med til at skabe genkendelige og identitetsskabende byrum.

Kulturarv

Københavns kulturhistorie findes både i form af helheder, kulturmiljøer og af bevarede enkeltelementer. Et kulturmiljø er en aflæselig sammenhæng, der knytter sig til og formidler en fælles historie. Udpegningen af værdifulde kulturmiljøer er et bidrag til at inddrage vigtige historiske sammenhænge i byudviklingen. Ligeledes kan vigtige enkeltstående spor af en ellers forvundet historisk sammenhæng bidrage med kontinuitet og identitet til nutidens og fremtidens by.

I Københavns Kommuneplan 2015 er der udpeget værdifulde kulturmiljøer, hvis karakter og værdier ønskes bevaret ved byomdannelse og nybyggeri. I planlægningen af byudviklingen skal det sikres, at der også tages højde for områdets kulturhistoriske værdier og sammenhænge, så de væsentlige kvaliteter kan udnyttes som et aktiv og synliggøres til gavn for bevarelsen og oplevelsen af byens historie, såvel som for identiteten i de omdannede byområder. En endelig vægtning af kulturmiljøhensynet i forhold til andre faktorer vil foregå i en konkret detaljeret planlægning eller byggesagsbehandling. Uden for de udpegede kulturmiljøer skal planlægningen af byudvikling og byomdannelse inddrage de konkrete områders indhold af kulturhistoriske spor. For at fremme anvendelsen af bebyggelse med bevaringsværdi, stiller kommuneplanen krav om, at det sikres, at generelle krav (boligstørrelser, bebyggelsesprocent, friareal osv.), 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.

Københavns Arkitekturpolitik beskriver bl.a. København som en kompakt og blandet by, hvor hvert kvarter har sit eget liv og sit eget særpræg. Ligeledes fremhæves Københavns hovedtræk, som tegnes af landskabet, vandet, hjertet i centrum, bueslagene, byrummet, bebyggelserne og banerne. Arkitekturpolitikken har fokus på, at der fremadrettet bygges videre på Københavns hovedtræk, så udvikling og transformation af byen sker i et nutidigt formsprog og fortsat har omhu for helhed og detalje. Byen vil løbende blive transformeret og videreførtolket med afsæt i Københavns hovedtræk, eksisterende arkitektoniske værdier, byens sammenhæng og de unikke steder, og herved fastholdes og udvikles københavneridentiteten.

Udfordringer

Københavns Kommune har lagt et stort arbejde i at kortlægge bevaringsværdier og værdifulde kulturmiljøer i København. Der arbejdes løbende på at få formidlet denne viden. I forbindelse med Københavns Arkitekturpolitik fremhæves Københavns arkitektoniske hovedtræk som væsentligt at bygge videre på, når byen omdannes og udvikles. Byen står på sin historie og er i konstant forandring. Københavns arkitektoniske egenart skal netop omfavne og videreudvikle byen, så den både har præg af kontinuitet og nyfortolkning (by-, kvarter- og lokalniveau).

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, at den økonomiske og politiske udvikling også spiller ind. København har derfor udarbejdet en klimatilpasningsplan, en stormflodsplan og en skybrudsplan for at kunne håndtere fremtidens vejr.

Udledning af drivhusgasser i Københavns Kommune

Udledning af CO₂ har siden 1990 generelt været faldende, på trods af væksten og befolkningstallet samtidigt er vokset. Målet for den fremtidige udledning af CO₂ er at opnå CO₂-neutralitet i 2025. Dette mål nås med fokus på teknologiudviklingen, øget anvendelse af vedvarende energi og udnyttelse af energibesparelespotentialer i bygningsmassen, bedre mobilitet, samt tæt samarbejde med interessenter, innovation og teknologiudvikling.

Københavns Borgerrepræsentation vedtog KBH 2025 Klimaplanen i august 2012. Københavns Kommune er i øjeblikket i gang med den anden implementeringsfase, der indeholder omkring 60 initiativer, der blev vedtaget med roadmap 2017-2020 i august 2016.

De kommende år forventes faldet i CO₂-udledningen at fortsætte som følge af Klimaplanens implementering, hvor særligt opsætning af vindmøller og overgangen fra fossile brændsler til vedvarende energi i den københavnske kraftvarmeproduktion bidrager. For vejtrafik er der sket en reduktion på 7 % i CO₂-udledning i 2017 i forhold til niveauet i 2010.

Den samlede CO₂-udledning fra Københavns Kommune kortlægges hvert år i kommunens CO₂-regnskab. Den samlede CO₂-emission fra Københavns Kommune er for 2017 opgjort til 1.486.148 tons. Hvis der yderligere foretages en korrektion for elproduktion fra vedvarende energikilder i Københavns Kommune og produktion udenfor Københavns Kommune som København har ejerandel i, bliver den samlede CO₂-emission fra Københavns Kommune 1.376.886 tons.

I Fællesskab København, der er Københavns Kommunes vision for teknik- og miljøområdet, er der ydermere opsat et langsigtet perspektiv om, at København i 2050 er fossilfri med ren luft og uden affald og trafikstøj.

Udfordringer

Udledning af drivhusgasser i Københavns Kommune vurderes at have en stabil faldende tendens, som er på rette vej mod målet i 2025, hvis Klimaplanens initiativer implementeres som forventet. Der er dog stadig udfordringer i forhold til at opnå den nødvendige reduktion indenfor nogle indsatsområder, herunder særligt reduktion af energiforbruget i bygningsmassen og hos handels- og servicevirksomheder, samt en tilfredsstillende CO₂-reduktion indenfor transportsektoren. Produktionen af energi forventes som følge af den nationale udvikling, opstilling af vindmøller og omlægning til biomasse på sigt at blive mere miljøvenlig og med mindre CO₂-udledning. En udfordring kan dog blive fremadrettet at finde plads til energiproduktion i København, eksempelvis til decentral varmeproduktion fra store varmepumper samt til solceller og vindmøller.

Klimaændringernes påvirkning

Klimaet ændrer sig, og i fremtiden vil der være tendens til hyppigere forekomst af kraftig nedbør med direkte effekt på afstrømning til vandløb. Ændringerne i klimaet forventes også at føre til havvandsstigninger. Stigningen frem til år 2100 vurderes at blive på mellem ca. 70 og 100 cm. Københavns Kommune oplever allerede i dag konsekvenser af klimaændringer. På nuværende tidspunkt opleves f.eks. øget intensitet af regn i sommerhalvåret, hvilket betyder belastning af kloaksystemet og større overløbsmængder til recipienterne. På længere sigt forventes også øgede mængder hverdagsregn, hvilket vil sætte kloakkerne yderligere under pres. Københavns Kommunes klimatilpasningsplan fra 2011 er udgangspunkt for rettidigt at tænke den nødvendige klimatilpasning ind i alle områder af byens udvikling.

I 2012 vedtog Borgerrepræsentationen Københavns Kommunes Skybrudsplan. Med vedtagelsen af klimatilpasnings- og investeringsredegørelsen i 2015 besluttede Borgerrepræsentationen at igangsætte planens ca. 300 overfladeprojekter, der anlægges af Københavns Kommune og ca. 55 større rørprojekter, der anlægges af HOFOR.

Overfladeprojekterne, der anlægges af Københavns Kommune, finansieres via takstmidler i henhold til den særlige medfinansieringsordning for skybrudsprojekter. Der er pt. igangsat 55 overfladeprojekter, hvoraf fem er afsluttet og seks er under udførelse.

I 2017 vedtog Borgerrepræsentationen en stormflodsplan med et hovedgreb til sikring af København mod stigende havvandsstand og stormflod. Næste skridt i stormflodssikringen forudsætter en vedtagelse af en konkretiseringsfase, der skal levere en implementeringsplan. De kommende kommuneplaner skal sikre byen gennem en rettidig planlægning, så byen kan sikres mod fremtidige havvandsstigninger og stormfloder.

Udfordringer

De 300 skybrudsprojekter, der anlægges af Københavns Kommune under medfinansieringsordningen, kan under de gældende regler finansieres 100 % for takstmidler.

Regeringen har i september 2016 lanceret en forsyningsstrategi og er i gang med en række analyser, som skal danne grundlag for eventuelle ændringer i reglerne på forsyningsområdet. Herunder er det ved at blive undersøgt, om den gældende økonomiske regulering giver tilstrækkelige incitamenter til omkostningseffektive investeringer, og om der kan defineres hensigtsmæssige serviceniveauer for regnvand på terræn. Hvis regeringens arbejde munder ud i en model, hvor der ikke fortsat er mulighed for 100 % takstfinansiering af skybrudsprojekterne, kan det få betydning for finansiering af de endnu ikke godkendte projekter i skybrudsplanen – pt. ca. 275 projekter.

Lov om Kystbeskyttelse indeholder adgang for kommunerne til at pålægge ejere af fast ejendom, som opnår en beskyttelse eller anden fordel ved foranstaltningen, en bidragspligt til stormflodssikringen. Men der findes ingen overordnet beskrivelse af, hvor bred kredsen af bidragsydere kan være i en storby. I henseende til stormflodssikring er der i et urbant miljø en udbredt afhængighed mellem ejendomme og infrastruktur. Der mangler en anvisning på, hvor simpelt en model kan skrues sammen i en kompleks bystruktur. Det må påregnes, at der udestår en betydelig opgave i det videre arbejde med en bidragsmodel.

Flere af de strækninger, hvor der planlægges anlæg af stormflodssikring, ligger i nuværende eller potentielle byudviklingsområder. Der udestår en større opgave i at få koordineret stormflodssikringen med aktuelle og kommende byudviklingsprojekter og i nogen grad med kommuner, hvorfra havvand ved større stormfloder kan strømme ind til København, hvis der ikke etableres passende sikring i de andre kommuner.

5. Miljøvurdering af rækkefølgeplan

5. Miljøvurdering af ændring af rækkefølgeplan

På baggrund af en screening af de planmæssige ændringer i Kommuneplan 2019 har Københavns Kommune vurderet, at ændringerne af rækkefølgeplanlægningen er omfattet af kravet om miljøvurdering. I det følgende beskrives ændringerne og planområdernes status, og ændringerne vurderes for så vidt angår arealanvendelse, transport, grønne og blå områder, social mangfoldighed og identitet/kulturarv.

Baggrund

Københavns Kommune fastlægger en rækkefølge for byudvikling af områder med et større omdannelsespotentialer. Rækkefølgen omfatter desuden mindre arealer, der indgår i en større sammenhæng eller har væsentlig betydning i forhold til byens overordnede udvikling. Områderne fastlægges til byudvikling i henholdsvis 1. del af planperioden (2019-2024), 2. del af planperioden (2025-2030) og i perspektivperioden efter år 2031, hvis ikke andet er angivet.

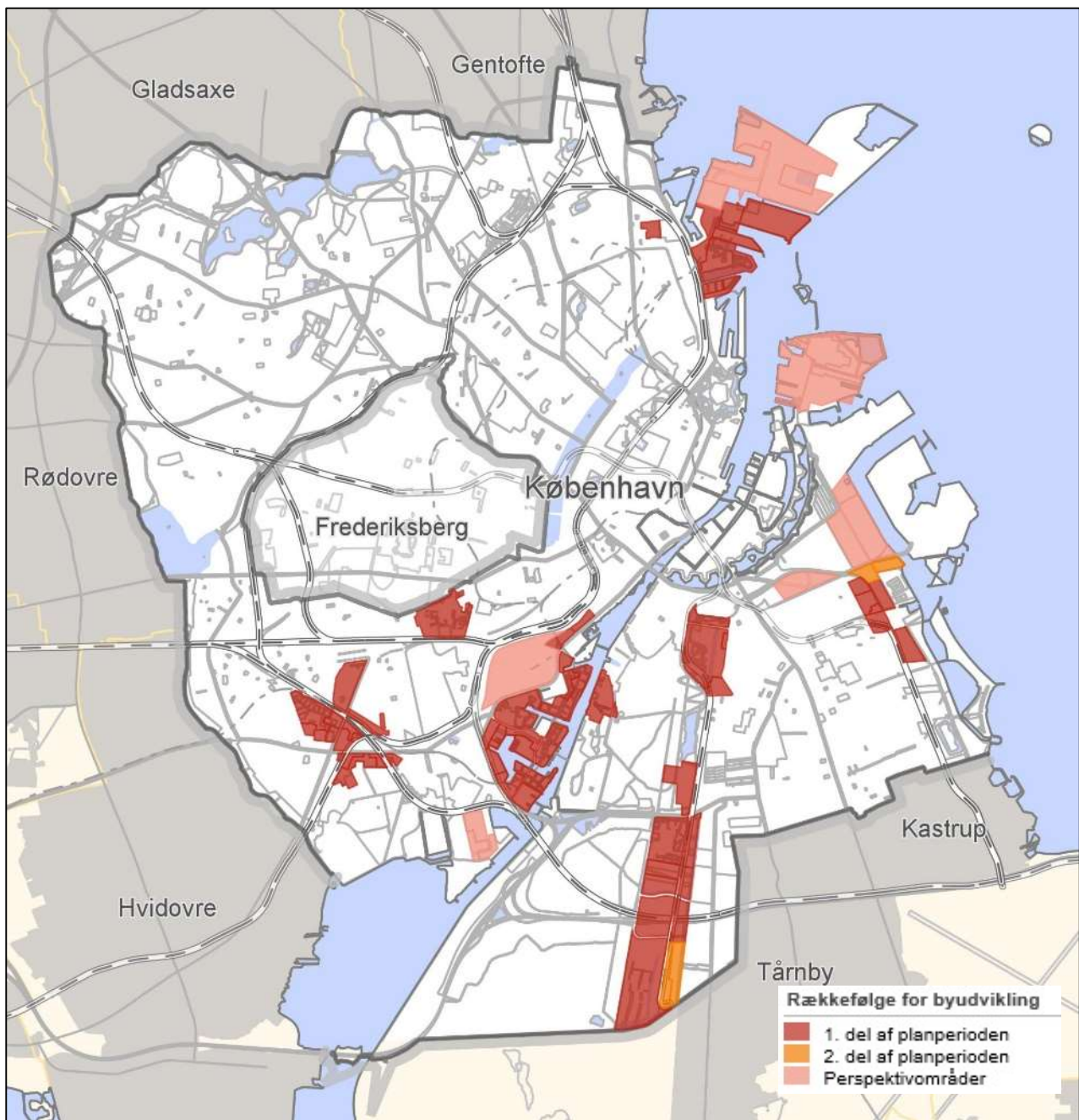
Landsplandirektiv for hovedstadsområdet planlægning (Fingerplan 2019) fastlægger, at byudvikling og byomdannelse skal koordineres med den overordnede infrastruktur, herunder særligt den kollektive trafikbetjening. I forbindelse med et områdes udvikling skal der bl.a. tages udgangspunkt i områdets beliggenhed i forhold til den eksisterende og den besluttede infrastruktur, herunder stationer. Det fastlægges bl.a., at stationsnære områder skal udnyttes med bebyggelsesprocenter, der modsvarer den centrale beliggenhed og gode tilgængelighed.

Københavns Kommune ønsker at skabe gode muligheder for bolig- og erhvervsbyggeri, der matcher byens betydning i Øresundsregionen. Rækkefølgeplanlægningen skal sikre et bredt udbud af attraktive og velbeliggende muligheder for nybyggeri og byomdannelse, der skaber planmæssig fleksibilitet og modvirker prisstigninger begrundet i et for begrænset udbud af arealer. Det skal sikre, at København fortsat kan fremstå som en mangfoldig storby med et varieret udbud af boliger og erhvervslokaler.

Rækkefølgeplanlægningen skal bidrage til en bæredygtig udvikling, hvor miljømæssige, økonomiske og sociale hensyn balanceres i forhold til behovet for byomdannelse samt behovet for investeringer i infrastruktur og servicefaciliteter.

Rækkefølgeplanlægning i Kommuneplan 2015

Kommuneplan 2015 gav mulighed for at opføre ca. 3,7 mio. m² til boligformål i byudviklingsområderne i planperioden. Desuden gav Kommuneplan 2015 mulighed for at opføre ca. 2,8 mio. m² erhvervsbyggeri (kontor, hotel, butikker m.v. samt institutioner og kultur og fritidsfaciliteter) i byudviklingsområderne. Områderne fremgår af Figur 2. Der var yderligere en rummelighed i kommuneplanens perspektivområder på skønnet 4,5 mio. m², primært på arealer i Nordhavn og langs Øresundskysten. En udvikling af disse områder forudsatte en udbygning af den trafikale infrastruktur.



Figur 2. Kommuneplan 2015, rækkefølge for byudvikling.

Rækkefølgeplanlægning i Kommuneplan 2019

Byudviklingsområderne i Kommuneplan 2019 giver mulighed for at opføre ca. 4,4 mio. m² til boligformål i planperioden. Nogle arealer vil dog først kunne bringes i spil efter 2025, idet udviklingen bl.a. forudsætter udflytning af eksisterende funktioner i Jernbanebyen på Vesterbro og etablering af infrastruktur i Nordhavn. Der vurderes samtidig at være betydelige muligheder for omdannelse og fortætning i den eksisterende by, bl.a. i forbindelse med nybyggeri, indretning af tagboliger i eksisterende ejendomme og konvertering af utidssvarende erhvervsjendomme til boligformål.

Kommuneplan 2019 giver mulighed for at opføre ca. 2,8 mio. m² erhvervsbyggeri (kontor, hotel, butikker m.v. samt institutioner og kultur-og fritidsfaciliteter) i byudviklingsområderne.

Det vurderes, at byudviklingsområderne tilbyder tilstrækkelige arealer til at sikre et bredt og varieret udbud af byggemuligheder, der kan dække, men samtidig ikke væsentligt overstiger det forventede behov i planperioden.

Der er yderligere en rummelighed i kommuneplanens perspektivområder på skønnet 2,9 mio. m², primært på Refshaleøen inkl. Lynetten, Kløverparken samt arealer i Ydre Nordhavn. Der er endvidere indgået en principaftale om anlæg og udvikling af en ny ø, Lynetteholmen, med en rummelighed på 2,5-3,0 mio. m². En udvikling af disse områder forudsætter en udbygning af den trafikale infrastruktur. Lynetteholmen indgår ikke i rækkefølgeplanen.

Projektet

Rækkefølgeplanen i Kommuneplan 2019 prioriterer byudviklingsområder med henblik på:

- At sikre et tilstrækkeligt og fleksibelt udbud af arealer til byudvikling for at sikre boliger til den voksende befolkning og modvirke prisstigninger samt sikre rummelighed til nyt erhvervsbyggeri.
- At koordinere byudvikling og infrastruktur for at sikre økonomisk og miljømæssig bæredygtighed.
- At sikre en økonomisk forsvarlig udbygning af den kommunale service ved at fokusere byudvikling i prioriterede byudviklingsområder.

Figur 3 viser rækkefølgeplanen i Kommuneplan 2019 og angiver desuden et overordnet estimat af rummelighederne i byudviklingsområderne.



København set fra oven

Rækkefølge for byudviklingen i København

- 1. del af planperioden (tidligst udvikles fra 2019)
- 2. del af planperioden (tidligst udvikles fra 2025)
- Perspektivområde (tidligst udvikles fra 2031)
- Potentialeområder for nye store og mellemstore grønne områder

Kollektiv trafik

- S-tog
- Eksisterende metro
- Planlagt metro

Behov for 60.000 nye boliger samt nye erhvervskvadratmeter

	Bolig (m ²)	Erhverv (m ²)
Behov frem mod 2031	4.200.000	2.400.000

Heraf forventes 75 % tilvejebragt i byudviklingsområder og 25 % tilvejebragt i eksisterende by.

Rummelighed i byudviklingsområder

Område	Bolig (m ²)	Erhverv (m ²)
Ørestad	830.000	760.000
Nordhavn	920.000	750.000
Sydhavn	390.000	340.000
Valby Syd	540.000	290.000
Carlsberg Byen	240.000	150.000
Nordøstamager	390.000	150.000
Jernbanebyen og Bådehavnsgade	820.000	330.000
Bystævneparken og Tingbjerg	190.000	0
Andre områder	80.000	30.000
Samlet rummelighed	4.400.000	2.800.000

Skønnet rummelighed (opgjort primo 2019)

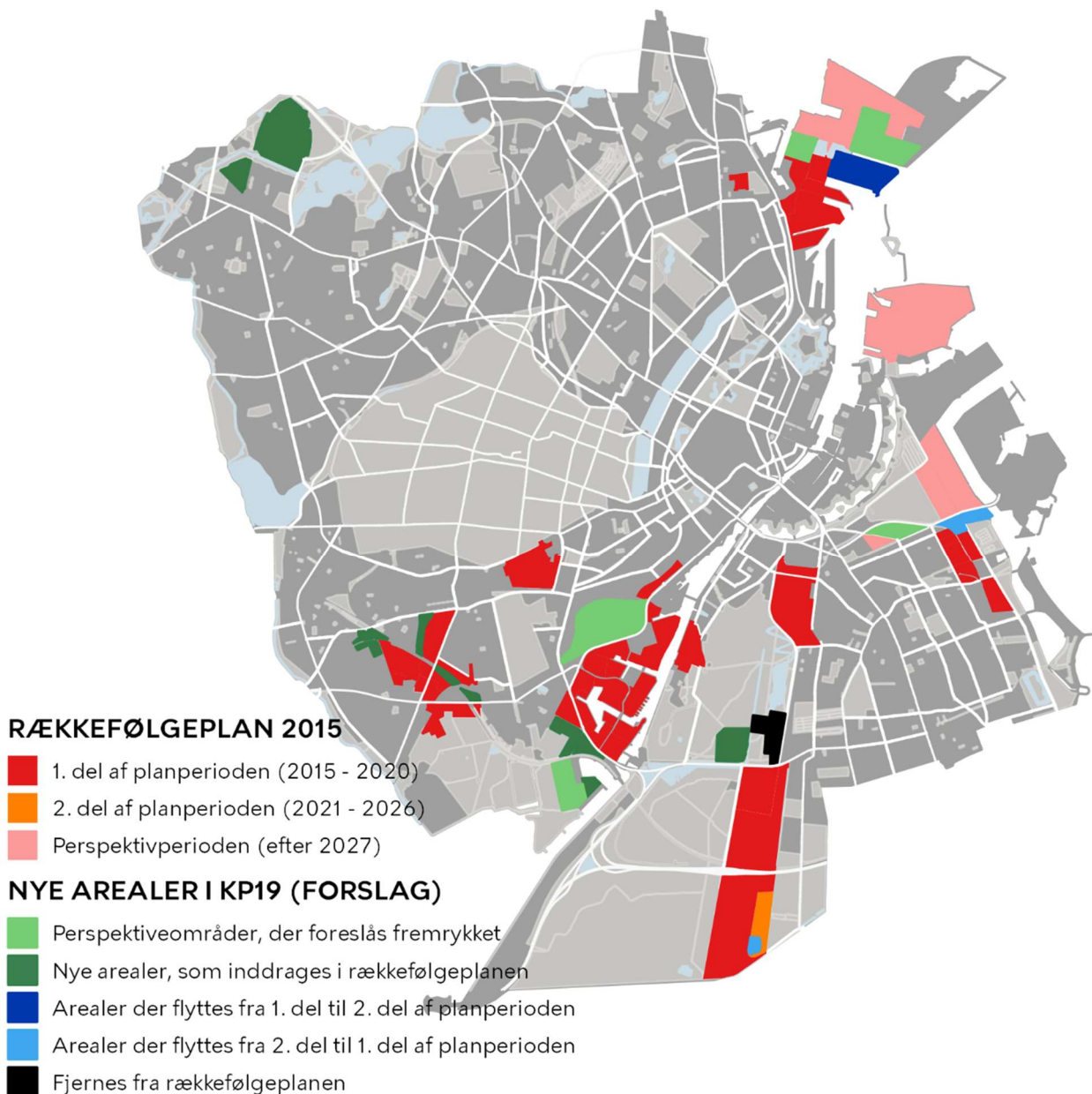
Figur 3. Rækkefølgeplan i Kommuneplan 2019 inklusiv estimeret rummelighed i byudviklingsområderne.

Ændringer i rækkefølgeplan

Ændringerne i rækkefølgeplanen er angivet i Tabel 2 og på Figur 4. De omfatter primært inddragelse af nye arealer og ændringer i planperioden. Et enkelt område udgår.

Ændring	Område	Bydel
Nye arealer, der inddrages	Stejlepladsen ved Bådehavnsgade	Kgs. Enghave
	Bådehavnsgade Nord, arealer omkring Borgmester Christiansens Gade og Bådehavnsgade	Kgs. Enghave
	Kulbanekvarteret, arealer omkring Kulbanevej og Retortvej	Valby
	Ny Ellebjerg, arealer i tilknytning til Ny Ellebjerg St. og Strømmen	Valby
	Valby Industri kvarter, FLSmidth	Valby
	Tingbjerg og Bystævneparken	Brønshøj-Husum
	Ørestad, Vejlandskvarteret	Amager Vest
Areal, der flyttes fra 1. til 2. del af planperioden	Nordhavn, Levantkaj Øst	Østerbro
Areal, der flyttes fra 2. til 1. del af planperioden	Nordøstamager, arealer Ved Amagerbanen Nord og Sundby Gasværk	Amager Øst
	Ørestad Syd, Metrovej Syd	Amager Vest
Perspektivområder, der fremrykkes	Jernbanebyen Syd, areal mellem Vasbygade og metroklargøringscenter (fremrykkes til 1. del af planperioden)	Vesterbro
	Jernbanebyen Nord, areal mellem banelegeme og metroklargøringscenter (fremrykkes til 2. del af planperioden)	Vesterbro
	Bådehavnsgade Syd (fremrykkes til 1. del af planperioden)	Kgs. Enghave
	Nordhavn, Holm 8 (fremrykkes til 1. del af planperioden)	Østerbro
	Nordhavn, Tunnelfabrikken og Holm 12 (fremrykkes til 2. del af planperioden)	Østerbro
	Nordøstamager, arealer omkring Siljangade og Vermlandsgade (fremrykkes til 1. del af planperioden)	Amager Øst
Areal, der udgår	Ørestad, Ørestad Fælled Kvarter	Amager Vest

Tabel 2. Oversigt over ændringer i rækkefølgeplan i Kommuneplan 2019



Figur 4. Rækkefølgeplan fra Kommuneplan 2015 og forslag til ændringer i Kommuneplan 2019.

Bemærkninger vedrørende øvrige større arealer

Området Selinevej Nord er ikke stort nok til at indgå i rækkefølgeplanlægningen, men vil alligevel blive vurderet i denne miljøvurdering, idet det indgår i ”Lov om ændring af lov om Metroselskabet I/S og Udviklingselskabet By & Havn I/S (Erstatning for udvikling af Ørestad Fælled Kvarter)”, som muliggør byudvikling på området. Denne mulighed implementeres i Kommuneplan 2019.

Lynetteholmen er udelukkende vist i den politiske hovedstruktur, idet den først vil blive inddraget i planlægningen med en kommende kommuneplan. Den indgår derfor ikke i miljøvurderingen.

Planområdernes status

I det følgende beskrives de enkelte områder, der er berørt af ændringerne i rækkefølgeplanen.

Nordhavn, Østerbro



Figur 5. Nye byudviklingsområder i Nordhavn er vist med gult. Med orange er vist Levantkaj Øst, der flyttes fra 1. til 2. halvdel af planperioden.

FAKTA	NORDHAVN, ØSTERBRO BYDEL
Areal	<p><i>Holm 8:</i> 110.000 m²</p> <p><i>Holm 12 og Tunnelfabrikken:</i> 365.000 m²</p> <p><i>Levantkaj Øst:</i> 290.000 m²</p>
Ændring i rækkefølgeplan	<p><i>Holm 8:</i> Perspektivområde, der fremrykkes til 1. del af planperioden.</p> <p><i>Holm 12 og Tunnelfabrikken:</i> Perspektivområde, der fremrykkes til 2. del af planperioden.</p> <p><i>Levantkaj Øst:</i> Rykkes fra 1. til 2. del af planperioden.</p>
Kommuneplan 2015 rammer	<p><i>Holm 8:</i> Havneformål, H1*.</p> <p><i>Holm 12 og Tunnelfabrikken:</i> Havneformål, H1*.</p> <p><i>Levantkaj Øst:</i> Boliger og serviceerhverv, C3*. Området indgår i byomdannelsesområdet Nordhavn.</p>
Kommuneplan 2019 rammer	<p><i>Holm 8:</i> Boliger og serviceerhverv, C3*. Området indgår i byomdannelsesområdet Nordhavn. Der kan opføres op til 86.000 etagemeter byggeri. Der kan inden for området anlægges højbane for metro til Nordhavn med dertil hørende funktioner.</p> <p><i>Holm 12 og Tunnelfabrikken:</i> Havneformål, H1*. Området indgår i byomdannelsesområdet Nordhavn. Der kan inden for området anlægges højbane for metro til Nordhavn med en station med dertil hørende funktioner. Der kan i 1. halvdel af planperioden indrettes 70.000 m² til boliger og serviceerhverv i ØTC-hallen og der kan lokalplanlægges 4.000 m² serviceerhverv i tilknytning til UNICEF's højlager.</p> <p><i>Levantkaj Øst:</i> Boliger og serviceerhverv, C3*. Området indgår i byomdannelsesområdet Nordhavn. Der kan inden for området anlægges højbane for metro til Nordhavn med en station med dertil hørende funktioner.</p>
Kommuneplan 2019 stationsnærhed	Ja. For yderligere detaljer henvises til afsnittet "Stationsnærhed", side 81.
Kommuneplan 2019 detailhandel	Nej.
Kommuneplan 2019 kulturmiljøudpegning	2.4 Nordhavn.
Naturbeskyttelse	Nej.
Andel almene boliger i skoledistriktet	<p>Langelinieskolen: 5 %</p> <p>Vibehus Skole: 11 %</p>

Tabel 3. Fakta om Nordhavn, Østerbro.

Levantkaj Øst

Levantkaj Øst (Holm 10) ligger som den næste holm lige nord for Sundmolen. Levantkaj anvendes i dag som containerterminal. Containerterminalen forventes at flytte fra Levantkaj til Ydre Nordhavn ved udgangen af 2021, hvorefter byudviklingen af Levantkaj kan begynde. Det er planen, at Levantkaj deles i to holme af en nord-sydgående kanal, og at den vestlige del udvikles først.

Holm 8

Holm 8 ligger vest for Levantkaj og trafikbetjenes af Sundkrogsgade, som er den primære trafikåre i Nordhavn. Holm 8 er i dag karakteriseret ved en ekstensiv anvendelse, hvor flere arealer står tomme. Den eksisterende bebyggelse består primært af lagerbygninger og enkelte kontorbygninger. Mod sydvest grænser Holm 8 op til det eksisterende kontorbyggeri på Trælastholmen.

Holm 12

Holm 12 ligger nord for Levantkaj og er adskilt fra Levantkaj af Skudehavnsløbet. Mod nord og vest er Holm 12 i dag landfast med Ydre Nordhavn. Holm 12 indeholder store ubebyggede arealer. Derudover huser Holm 12 en stor lagerbygning, UNICEFs lager og krydstogtterminalen.

Tunnelfabrikken

Den 261 meter lange ØTC-hal, også kaldet ”Tunnelfabrikken”, blev opført i 1990'erne som støbehal for Øresundstunnelen. Bygningen ligger i dag i et ekstensivt udnyttet område med ubebyggede arealer og parkeringspladser.

Bådehavns­gade, Kgs. Enghave



Figur 6. Nye byudviklingsområder i Bådehavns­gade Nord, Bådehavns­gade Syd og Stejlepladsen er vist med gult. Med stiple­ret er mod øst vist Selinevej N, der ikke indgår i rækkefølgeplanen, men er inkluderet i miljøvurderingen, da den er omfattet af "Lov om ændring af lov om Metroselskabet I/S og Udviklings­sekskabet By & Havn I/S (Erstatning for udvikling af Ørestad Fælled Kvarter)".

FAKTA		BÅDEHAVNSGADE, KONGENS ENGHAVE
Areal	<p><i>Bådehavns-gade Nordøst og Nordvest: 14.000 m²</i></p> <p><i>Bådehavns-gade Syd: 180.000 m²</i></p> <p><i>Stejlepladsen: 40.000 m²</i></p>	
Ændring i rækkefølgeplan	<p><i>Bådehavns-gade Nord: Nye arealer, der inddrages i rækkefølgeplanen.</i></p> <p><i>Bådehavns-gade Syd: Perspektivområde, der fremrykkes til 1. del af planperioden.</i></p> <p><i>Stejlepladsen: Nyt areal, der inddrages.</i></p>	
Kommuneplan 2015 rammer	<p><i>Bådehavns-gade Nordvest: Blandet erhverv, E2*.</i></p> <p><i>Bådehavns-gade Nordøst: Blandet erhverv, E1*. Mulighed for ændret planlægning såfremt der placeres en station i forbindelse med området.</i></p> <p><i>Bådehavns-gade Syd: Industri, J1*.</i></p> <p><i>Stejlepladsen: Institutioner og fritidsområder, O1.</i></p>	
Kommuneplan 2019 rammer	<p><i>Bådehavns-gade Nordøst og Nordvest samt Bådehavns-gade Syd: Boliger og serviceerhverv, C*. Rammen fastlægges ved kommende kommuneplanlægning.</i></p> <p><i>Stejlepladsen: Boliger, B*. Rammen fastlægges ved yderligere kommuneplanlægning.</i></p>	
Kommuneplan 2019 detailhandel	<p>Område ved Fragtvej udlagt til butikker med særligt pladskrævende varer.</p>	
Kommuneplan 2019 stationsnærhed	<p><i>Bådehavns-gade Nord: Ja.</i></p> <p><i>Bådehavns-gade Syd: Delvist.</i></p> <p><i>Stejlepladsen: Ja.</i></p>	
Kommuneplan 2019 kulturmiljøudpegning	<p><i>Bådehavns-gade Nord: Nej.</i></p> <p><i>Bådehavns-gade Syd: 2.3 Slusen, Bådklubben Valby mm.</i></p> <p><i>Stejlepladsen: 2.3 Slusen, Bådklubben Valby mm.</i></p>	
Naturbeskyttelse	<p><i>Bådehavns-gade Nord: Nej.</i></p> <p><i>Bådehavns-gade Syd: Ja, overdrev (sydvestlige del af arealet).</i></p> <p><i>Stejlepladsen: Nej, ligger dog direkte op ad Natura2000- området "Vestamager og havet syd for".</i></p>	
Andel almene boliger i skoledistriktet	<p>Ellebjerg Skole: 52 %</p>	

Tabel 4. Fakta om Bådehavns-gade, Kongens Enghave.

Bådehavns-gade Nord

Bådehavns-gade Nord er et ældre, blandet erhvervsområde med flere ubebyggede arealer. Vest for Bådehavns-gade og langs Borgmester Christiansens Gade ligger primært større erhvervsbygninger samt et par nyere domiciler. Øst for Bådehavns-gade ligger et nyere domicil og et hotel ud mod Sjællandsbroen samt et større ubebygget areal.

Mod syd adskilles området fra den resterende del af Bådehavnsgade af jernbanen, der udgør en fysisk barriere, som kun kan passeres via Bådehavnsgade og en stibro vest for området. Mod vest ligger et kolonihaveområde, og på den nordlige side af Borgmester Christiansens Gade ligger et ældre erhvervsområde, der forventes udviklet til blandet bolig og erhverv. Mod øst afgrænses området af Sjællandsbroen, der er en meget trafikeret og støjbelastet indfaldsvej til Københavns centrum.

Bådehavnsgade Syd

Industriområdet syd for jernbanen rummer en række større bygningsenheder, der overvejende anvendes til lager-, værksteds- og kontorformål. I den nordlige del af området ligger et stort byggemarked. Ud mod Sydhavnstippen findes et større ubebygget areal, og på hjørnet af Bådehavnsgade og Speditørvej ligger et nyt kommunalt genbrugscenter. Vest for området ligger Sydhavnstippen, og øst for området ligger en lille andelsboligbebyggelse sammen med Fiskerhavnen, et lokalt havnemiljø præget af en selvgroet og tæt bebyggelse.

Stejlepladsen

Stejlepladsen er et selvgroet naturområde med lav kratbevoksning. Stejlepladsen anvendes bl.a. af lokale fiskere til oplag af bundgarnspæle og tørring af fiskenet, og heraf kommer også navnet (en stejle er en nedrammet pæl, som bruges til ophæng af fiskenet, når de skal tørres, renses eller bødes). Stejlepladsen anvendes også som rekreativt område af lokale brugere. Stejlepladsen kantes mod nord af en træbrygge med skure, lyst- og husbåde, der forbinder den med Fiskerhavnen.

Stejlepladsen har tidligere været omfattet af strandbeskyttelse og fredning af Kalvebodkilen. Med ”Lov om ændring af lov om Metroselskabet I/S og Udviklingselskabet By & Havn I/S (Erstatning for udvikling af Ørestad Fælled Kvarter)” ophævede Folketinget arealets fredning og strandbeskyttelse.

Selinevej Nord, Amager Vest

FAKTA	SELINEVEJ NORD, AMAGER VEST
Areal	47.000 m ²
Ændring i rækkefølgeplan	Indgår ikke i rækkefølgeplanen. Medtages i miljøvurdering, da arealet indgår i "Lov om ændring af lov om Metroselskabet I/S og Udviklingsselskabet By & Havn I/S (Erstatning for udvikling af Ørestad Fælled Kvarter)", se uddybning under tekstboks.
Kommuneplan 2015 rammer	Institutioner og fritidsområder, O1*. Området kan anvendes til affaldsdeponering og tilhørende genanvendelses- og sorteringsanlæg.
Kommuneplan 2019 rammer	Blandet erhverv, E2*. Før udviklingen kan området anvendes til affaldsdeponering og tilhørende genanvendelses- og sorteringsanlæg.
Kommuneplan 2019 detailhandel	Nej.
Kommuneplan 2019 stationsnærhed	Delvist.
Kommuneplan 2019 kulturmiljøudpegning	Nej.
Naturbeskyttelse	Nej, ligger dog direkte op ad Natura 2000-område.
Andel almene boliger i skoledistriktet	Ørestadens Skole: 20 %

Tabel 5. Fakta om Selinevej Nord, Amager Vest

Selinevej Nord ligger mellem jernbanen og Centrumforbindelsen ud mod Kalvebodløbet. Arealet er opfyldt med forurenet jord og henligger for nuværende som grønt område. I Kommuneplan 2015 er arealet udlagt til affaldsdeponering og tilhørende genanvendelses- og sorteringsanlæg med henblik på endelig anvendelse til rekreative formål herunder kolonihaver.

Selinevej Nord har tidligere været omfattet af fredning af Kalvebodkilen og lå i landzone. Ligeledes indgik arealet i den grønne bykile i Fingerplanen. Med "Lov om ændring af lov om Metroselskabet I/S og Udviklingsselskabet By & Havn I/S (Erstatning for udvikling af Ørestad Fælled Kvarter)" fik arealet status som byzone, arealets fredning blev ophævet, og arealet udgik som en del af den grønne bykile i Fingerplanen. Ligeledes blev eksisterende afgørelser om naturfredning efter naturbeskyttelsesloven ophævet for arealet.

Jernbanebyen, Vesterbro



Figur 7. Nyt byudviklingsområde "Jernbanebyen".

FAKTA	JERNBANEBYEN, VESTERBRO
Areal	Ca. 600.000 m ²
Ændring i rækkefølgeplan	<i>Jernbanebyen Syd</i> : Perspektivområde, der fremrykkes til 1. del af planperioden. <i>Jernbanebyen Nord</i> : Perspektivområde, der fremrykkes til 2. del af planperioden.
Kommuneplan 2015 rammer	Tekniske anlæg, T1*.
Kommuneplan 2019 rammer	Området opdeles i 4 C*-rammer og 2 T*-rammer: C*. Området er en del af byomdannelsesområdet Jernbanebyen. Rammen fastsættes ved kommende kommuneplanlægning. T1*: Området er en del af byomdannelsesområdet Jernbanebyen.
Kommuneplan 2019 detailhandel	Nej.
Kommuneplan 2019 stationsnærhed	Ja.
Kommuneplan 2019 kulturmiljøudpegning	1.9 Hovedbanegården.
Naturbeskyttelse	Nej.
Andel almene boliger i skoledistriktet	Bavnehøj Skole 26: % Skolen i Sydhavn: 20 %

Tabel 6. Fakta om Jernbanebyen, Vesterbro

Jernbanebyen (tidligere kaldet Godsbanearialet) er placeret mellem et bredt jernbaneterræn mod nord og vest samt Vasbygade mod syd og øst. Vasbygade er en trafikeret, støjbelastet indfaldsvej til Københavns centrum. Tværs gennem området ligger Metroselskabets klargøringscenter, som er indhegnet og udgør en fysisk barriere mellem den nordlige og den sydlige del.

Den nordlige del er ejet af DSB og rummer i dag anlæg og bygninger til jernbanedrift, boligområdet ”Den gule by”, kontorfællesskaber samt ubebyggede arealer med træbeplantning. Mange af DSBs ældre bygninger er vurderet bevaringsværdige i lokalplan. DSB forventer at fraflytte deres bygninger i 2025-30. Der er etableret en midlertidig skole i den nordlige del, og der forventes flere midlertidige tiltag.

I den sydlige del ligger erhvervsbygninger til bl.a. transport og jernbane samt et hjemløserberg, en forsyningsstation og ubebyggede arealer bl.a. til opmagasinering af materiel. På det lille areal vest for klargøringscentret ligger midlertidige containerboliger til metroarbejdere.

Kulbanekvarteret, Valby



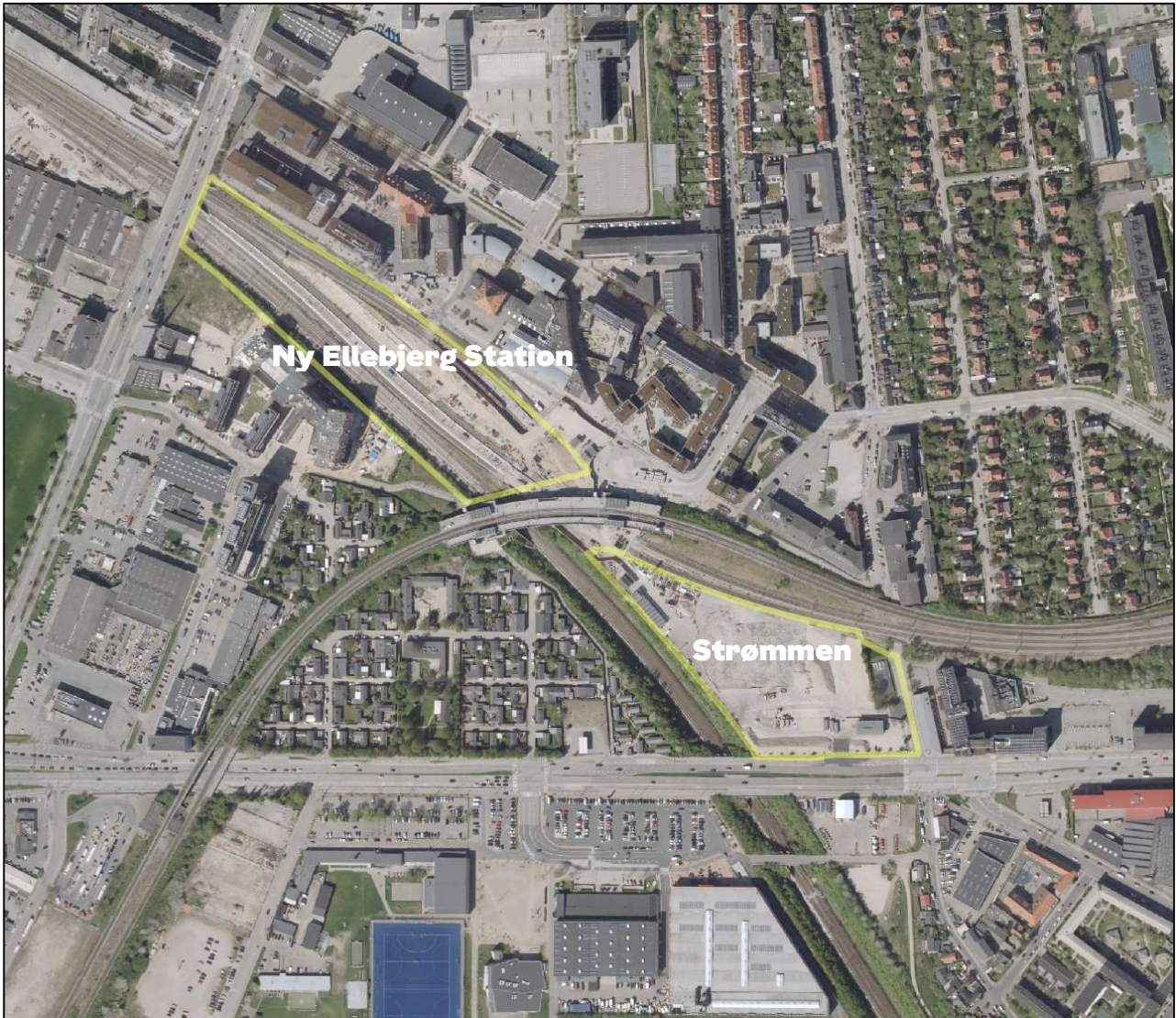
Figur 8. Nye byudviklingsområder ved Kulbanevej og Retortvej.

FAKTA	KULBANEKVARTERET, VALBY
Areal	Genbrugsstationen: 19.000 m ² Vigerslev Allé St.: 21.000 m ² Kulbanevej: 35.000 m ²
Ændring i rækkefølgeplan	Nye arealer, der inddrages i rækkefølgeplan.
Kommuneplan 2015 rammer	Genbrugsstationen: Serviceerhverv, S1. Vigerslev Allé St.: Tekniske anlæg, T1. Kulbanevej: Serviceerhverv, S1.
Kommuneplan 2019 rammer	Genbrugsstationen: Nordligt areal: Boliger og serviceerhverv, C*. Rammen fastlægges ved yderligere kommuneplanlægning. Sydligt areal: Tekniske anlæg, T2. Vigerslev Allé St.: Tekniske anlæg, T1*. Kulbanevej: Boliger, B*. Rammen fastlægges ved yderligere kommuneplanlægning.
Kommuneplan 2019 detailhandel	Nej.
Kommuneplan 2019 stationsnærhed	Ja.
Kommuneplan 2019 kulturmiljøudpegning	Nej.
Naturbeskyttelse	Nej.
Andel almene boliger i skoledistriktet	Lykkebo Skole: 35 %

Tabel 7. Fakta om Kulbanekvarteret, Valby.

Byudviklingsområdet omkring Retortvej og Kulbanevej består af tre arealer. Mod nord ligger en genbrugsstation på arealet, hvor Valby Gasværk engang var placeret. Syd herfor ligger en større erhvervejendom med en kontorbygning på grundens sydvestlige del. Det nye byudviklingsområde består af den ubebyggede del af ejendommen samt tilstødende ubebyggede arealer omkring Kulbanevej. Desuden rummer byudviklingsområdet jernbaneterrænet øst for Retortvej op til Vigerslev Station., hvor Banedanmark er i færd med at anlægge nyt jernbaneanlæg til den nye bane mod Ringsted. På arealet findes en enkelt kontorbygning.

Ny Ellebjerg, Valby



Figur 9. Nye byudviklingsområder ved Ny Ellebjerg.

FAKTA	NY ELLEBJERG, VALBY
Areal	Ny Ellebjerg Station: 29.000 m ² Strømmen: 22.000 m ²
Ændring i rækkefølgeplan	Nye arealer, der inddrages i rækkefølgeplan.
Kommuneplan 2015 rammer	Ny Ellebjerg Station: Tekniske anlæg, T1. Strømmen: Tekniske anlæg, T2.
Kommuneplan 2019 rammer	Ny Ellebjerg Station: Tekniske anlæg, T1*. Strømmen: Tekniske anlæg, T2*.
Kommuneplan 2019 detailhandel	Nej.
Kommuneplan 2019 stationsnærhed	Ja.
Kommuneplan 2019 kulturmiljøudpegning	Nej.
Naturbeskyttelse	Nej.
Andel almene boliger i skoledistriktet	Kirsebærhavens Skole: 32 % Ellebjerg Skole: 52 %

Tabel 8. Fakta om Ny Ellebjerg, Valby

Ny Ellebjerg Station er en ny knudepunktsstation med regionaltoget, S-toget og i fremtiden også metro. Byudviklingsområdet omkring Ny Ellebjerg Station består af to arealer. Arealet ved selve stationen består af jernbaneterrænet med spor og perroner. Området er udpeget, da der er mulighed for byggeri hen over banen. På Strømmen, der ligger syd for jernbanen, har kommunen tidligere haft oplag og maskiner. Arealet fremstår ubebygget.

Valby Industrikvarter - FLSmith, Valby



Figur 10. Nyt byudviklingsområde ved Valby Industrikvarter, FLSmith-grunden.

FAKTA	VALBY INDUSTRIKVARTER - FLSMIDTH, VALBY
Areal	51.000 m ²
Ændring i rækkefølgeplan	Nyt areal, der inddrages i rækkefølgeplan.
Kommuneplan 2015 rammer	Serviceerhverv, S1.
Kommuneplan 2019 rammer	Boliger og serviceerhverv, C1*. Området indgår i byomdannelsesområdet Valby Maskinfabrik. Rammen fastlægges ved kommende kommuneplanlægning.
Kommuneplan 2019 detailhandel	Nej.
Kommuneplan 2019 stationsnærhed	Ja.
Kommuneplan 2019 kulturmiljøudpegning	Nej.
Naturbeskyttelse	Nej.
Andel almene boliger i skoledistriktet	Vigerslev Allés Skole: 14 % Kirsebærhavens Skole: 32 %

Tabel 9. Fakta om Valby Industri kvarter, FLSmidth, Valby

FLSmidth omfattede oprindeligt stort set hele området mellem Vigerslev Allé, Gammel Køge Landevej, jernbanen og Ramsingsvej, hvor det indgik i Valby Industri kvarter. Hele den østlige del er i Kommuneplan 2015 udpeget som byudviklingsområde og er nu omdannet til et blandet bolig- og erhvervsområde med bevaring og genbrug af en del af de gamle industribygninger kombineret med etageboligejendomme og rækkehuse. Den vestlige del, i daglig tale kaldet "FLSmidth-grunden", inddrages med Kommuneplan 2019 i byudviklingsområdet. FLSmidth-grunden rummer en karakteristisk, bevaringsværdig kontorbebyggelse fra 1950'erne beliggende ud mod Vigerslev Allé, samt en række andre kontor- og industribygninger i varierende alder, højde og arkitektur, herunder en kontorbygning i 12 etager.

Tingbjerg og Bystævneparken, Brønshøj-Husum



Figur 11. Nye byudviklingsområder ved Tingbjerg og Bystævneparken.

FAKTA	TINGBJERG OG BYSTÆVNEPARKEN, BRØNSHØJ-HUSUM
Areal	<i>Tingbjerg</i> : ca. 500.000 m ² <i>Bystævneparken</i> : 100.000 m ²
Ændring i rækkefølgeplan	Nye arealer, der inddrages i rækkefølgeplan.
Kommuneplan 2015 rammer	<i>Tingbjerg</i> : Boliger B2 og B3, samt institutioner og fritidsområder, O2. <i>Bystævneparken</i> : Boliger, B3.
Kommuneplan 2019 rammer	<i>Tingbjerg</i> : Boliger, B2* og B3*, samt institutioner og fritidsområder, O2*. <i>Bystævneparken</i> : Boliger, B*. Rammen fastsættes ved kommende kommuneplanlægning.
Kommuneplan 2019 detailhandel	Bydelscenter Ruten.
Kommuneplan 2019 stationsnærhed	<i>Tingbjerg</i> : Nej. <i>Bystævneparken</i> : Delvist.
Kommuneplan 2019 kulturmiljøudpegning	4.8 Tingbjerg.
Naturbeskyttelse	Nej.
Andel almene boliger i skoledistriktet	<i>Tingbjerg Skole</i> : 91 % <i>Korsager Skole</i> : 30 %

Tabel 10. Fakta om Tingbjerg og Bystævneparken, Brønshøj-Husum.

Tingbjerg

Tingbjerg er et helstøbt boligområde bestående af etageejendomme i 1-3 etager samt et højhus på 12 etager. Bebyggelsen er opført i perioden 1957-1971 og rummer ca. 2.500 boliger, som primært er almene samt offentlige funktioner. Store grønne arealer afgrænser boligområdet fra resten af byen: Vestvolden, Gyngemosen samt Utterslev Mose. Der er kun én trafikalt forbindelse til Tingbjerg/Utterslevhuse, og bydelen forekommer derfor isoleret fra de omkringliggende områder.

Københavns Kommune, fsb og SAB vedtog i 2015 en Byudviklingsstrategi for Tingbjerg. Målet med Byudviklingsstrategien er at revitalisere Tingbjerg som en levende og attraktiv familieby. Med strategien peges der på et behov for mere blandede boligformer i området, hvilket realiseres igennem fortætning med nye private boliger i og omkring området. Tingbjerg skal desuden kobles tættere med den omkringliggende by og med de grønne områder med bedre infrastruktur. De første 35 boliger og nye butikslokaler er under opførsel på Lille Torv. Derudover er der i 2018 vedtaget en lokalplan for Store Torv, der muliggør plejecenter, boliger, butikker og daginstitution.

Tingbjerg/Utterslevhuse er sammen med Bystævneparken udpeget som hård ghetto på regeringens ghettoliste, hvilket betyder, at andelen af almene familieboliger skal nedbringes til maksimalt 40 % inden 2030.

Bystævneparken

Bystævneparken er et af landets største bebyggelser til ældre- og plejeboliger og består i dag blandt andet af flere plejecentre, beskyttede boliger, fælles faciliteter, børnehaver, kollegium, sygeplejetilbud, specialundervisning og enkelte liberale erhverv med over 700 specialboliger.

Bebyggelsen grænser op til Vestvolden og ligger som en ø, afsondret for trafik. Mod Vestvolden findes de højeste blokke på otte etager, mens den sydlige del af bebyggelsen har blokke på 4 etager. I tilknytning til etageblokkene findes lave bygninger. Bebyggelsen består desuden af nogle beboelsesrækkehuse.

Det indgår i Københavns Kommune, fsb og SABs Byudviklingsstrategi for Tingbjerg-Husum, at området skal omdannes til boligområde – som et markant bidrag til at ændre bolig- og befolkningssammensætningen i området. Der er i 2018-2019 udarbejdet et forslag til helhedsplan for området som lægger op til at nedrive stort set hele den eksisterende bygningsmasse, bygge 500-700 boliger, nye skolespor og et nyt plejecenter, mens en række øvrige kommunale funktioner flyttes ud af området.

Som følge af, at Bystævneparken sammen med Tingbjerg/Utterslevhuse er udpeget som hård ghetto betyder det, at andelen af almene familieboliger skal nedbringes til maksimalt 40 % inden 2030.

Nordøstamager, Amager Øst



Figur 12. Nye byudviklingsområder på Nordøstamager er vist med gult. Med orange er vist områder, der flyttes fra 2. til 1. del af planperioden.

FAKTA	NORDØSTAMAGER, AMAGER ØST
Areal	Vermlandsgade: 53.000 m ² Siljanganede: 48.000 m ² Ved Amagerbanen Nord: 51.000 m ² Sundby Gasværk: 58.000 m ²
Ændring i rækkefølgeplan	Vermlandsgade og Siljanganede: Perspektivområder, der fremrykkes til 1. del af planperioden. Ved Amagerbanen Nord og Sundby Gasværk: Arealer, der flyttes fra 2. del af planperioden til 1. del af planperioden.
Kommuneplan 2015 rammer	Vermlandsgade: Industri, J2*. Siljanganede: Blandet erhverv, E0*. Ved Amagerbanen Nord: Industri, J1*. Sundby Gasværk: Tekniske anlæg, T2*.
Kommuneplan 2019 rammer	Vermlandsgade: Industri, J2*. Område indgår i byomdannelsesområdet Nordøstamager. Siljanganede: Boliger og serviceerhverv, C2*: Område indgår i byomdannelsesområdet Nordøstamager. Ved Amagerbanen Nord: Boliger og serviceerhverv, C2*. Sundby Gasværk: Tekniske anlæg, T2*.
Kommuneplan 2019 detailhandel	Bydelscenter Vermlandsgade. Område ved Prags Boulevard udlagt til butikker til særligt pladskrævende varer.
Kommuneplan 2019 stationsnærhed	Ja, dog ligger et mindre areal ikke stationsnært.
Kommuneplan 2019 kulturmiljøudpejning	Nej.
Naturbeskyttelse	Nej.
Andel almene boliger i skoledistriktet	Skolen på Amagerbro: 19 % Lergravsparkens Skole: 21 %

Tabel 11. Fakta om Nordøstamager, Amager Øst

På Nordøstamager er fire arealer udlagt til udvikling i 1. del af planperioden. Siljanganede har hidtil været udlagt til kreative zone og består af ældre industri- og kontorbebyggelse. Vermlandsgade består ligeledes af ældre industri- og kontorbebyggelse. Her har hidtil ligget en industriproduktionsvirksomhed, der har afkastet en 500 m. risikozone. En medicinalvirksomhed i naboområdet sætter stadig begrænsning på udviklingsmulighederne i området ved Vermlandsgade. Ved Amagerbanen Nord er et gammelt industrikvarter med større haller og kontorbebyggelse. Desuden indeholder området en større automobilforhandler. Sundby Gasværk er i dag ubebygget, men der har tidligere ligget en gasbeholder på stedet. Begge områders planlægning er afhængig af undersøgelse af miljøforhold på Prøvestenen.

Ørestad, Amager Vest



Figur 13. Nyt og udgået byudviklingsområde i Ørestad ved Vejlands Allé.

FAKTA	VEJLANDSKVARTERET, AMAGER VEST
Areal	Vejlandskvarteret: ca. 180.000 m ² Amager Fælled Kvarter: ca. 184.000 m ²
Ændring i rækkefølgeplan	Vejlandskvarteret: Nyt areal, der inddrages i rækkefølgeplan. Ørestad Fælled Kvarter: Udgår af rækkefølgeplan.
Kommuneplan 2015 rammer	Vejlandskvarteret: Institutioner og fritidsområder, O1*. Ørestad Fælled Vest: Boliger, B4*.
Kommuneplan 2019 rammer	Vejlandskvarteret: Boliger, B4*. Ørestad Fælled Kvarter: Fritidsområde, O1.
Kommuneplan 2019 detailhandel	Nej.
Kommuneplan 2019 stationsnærhed	Ja.
Kommuneplan 2019 kulturmiljøudpegning	Nej.
Naturbeskyttelse	Nej.
Andel almene boliger i skoledistriktet	Skolen på Islands Brygge: 3 %

Tabel 12. Fakta om Vejlandskvarteret, Amager Vest

Vejlandskvarteret

Området ligger nord for Vejlands Allé og omkranses mod nord, øst og vest af Amager Fælled. På den sydlige del af området ligger et vandrerhjem med en tilhørende parkeringsplads. Den resterende del er ubebygget og rummer overvejende ruderatombråder og mindre kratombråder samt en sø vest for vandrerhjemmet.

Vejlandskvarteret har tidligere ligget i landzone og været omfattet af Kalvebodkilefredningen. Arealet har ligeledes været udlagt som grøn kile i Fingerplanen, ligesom søen vest for vandrerhjemmet har været omfattet af Naturbeskyttelseslovens § 3. Med ”Lov om ændring af lov om Metroselskabet I/S og Udviklingsselskabet By & Havn I/S (Erstatning for udvikling af Ørestad Fælled Kvarter)” blev disse forhold ophævede og området blev udlagt til byzone.

Ørestad Fælled Kvarter

Området ligger centralt placeret ud for Sundby Metrostation og afgrænses ud over Ørestad Boulevard og metrolinjen mod øst af Grønjordssøen mod nord, Amager Fælled mod vest og Vejlands Allé og Bellacenter mod syd. Området er ubebygget og består af overdrev, moser, enge, søer og rørskov og dele af den oprindelige strandeng. Der er et varieret plante- og dyreliv. Inden for projektområdet er der registreret paddearter, der er fredede efter EUs habitatdirektiv. Desuden er der fundet plantearter, der er beskyttede i henhold til national lovgivning.

Med ”Lov om ændring af lov om Metroselskabet I/S og Udviklingsselskabet By & Havn I/S (Erstatning for udvikling af Ørestad Fælled Kvarter)” blev det fastlagt, at området ikke må bebygges.

Ørestad Syd, Amager Vest



Figur 14. Byudviklingsområde i Ørestad Syd, der flyttes fra 2. til 1. halvdel af planperioden.

FAKTA	METROVEJ SYD, AMAGER VEST
Areal	Ca. 31.000 m ²
Ændring i rækkefølgeplan	Fremrykkes fra 2. del af planperioden til 1. del af planperioden.
Kommuneplan 2015 rammer	E1*. Området er omfattet af rækkefølgebestemmelser.
Kommuneplan 2019 rammer	E1*. Området er omfattet af rækkefølgebestemmelser.
Kommuneplan 2019 detailhandel	Nej.
Kommuneplan 2019 stationsnærhed	Ja.
Kommuneplan 2019 kulturmiljøudpegning	Nej.
Naturbeskyttelse	Nej.
Andel almene boliger i skoledistriktet	Kalvebod Fælled Skole: 31 %

Tabel 13. Fakta om Metrovej Syd, Amager Vest

Området er beliggende i den sydligste del af Ørestad, direkte op ad Vestamager Metrostation, og er en del af en større ejendom, der er ejet af Metroselskabet og som bl.a. huser selskabets administration. Det forventes, at store dele af området, der i dag indeholder oplag af inventar til de Københavnske pladser, hvor der hidtil har været metrobyggepladser, frigives til nye muligheder.

Den sandsynlige udvikling, hvis Kommuneplan 2019 ikke gennemføres

Hvis der ikke udlægges nye arealer til byudvikling som angivet i Kommuneplan 2019, vurderes det, at der ikke vil kunne opføres det nødvendige antal boliger, som kan imødekomme den forventede efterspørgsel fra den forventede befolkningsvækst. Det vil desuden medvirke til at skabe et yderligere pres på boligmarkedet, hvilket vil medføre stigende priser på grund af et utilstrækkeligt udbud. Det vil svække mulighederne for at indfri kommunens målsætning om at skabe en socialt mangfoldig by. Endvidere vil der ikke være det nødvendige erhvervsareal til at opfylde kommunens mål om at skabe grundlag for 50.000 nye private arbejdspladser frem mod 2031 og fremme en udvikling af byens erhvervsområder, som sikrer et bredt udvalg af lokaliseringmuligheder for forskellige virksomhedstyper

Vurdering af virkninger

Kommunen har vurderet virkningerne af forskellen mellem udviklingsmulighederne i Kommuneplan 2015 og Kommuneplan 2019 som følge af den ændrede rækkefølgeplan. Nedenstående emner er vurderet:

- Arealanvendelse
- Transport
- Grønne og blå områder
- Social bæredygtighed
- Identitet/kulturarv

Arealanvendelse

Det er kommunens målsætning at byudvikling og byfortætning skal ske i overensstemmelse med stationsnærhedsprincippet, så der sikres en tæt og bæredygtig by omkring stationerne. De fleste af kommunens byudviklingsområder er placeret stationsnært og lever fuldt op til målsætningen, hvilket dette afsnit redegør for. Følgende områder i ændringerne i rækkefølgeplanen giver dog anledning til særskilt vurdering:

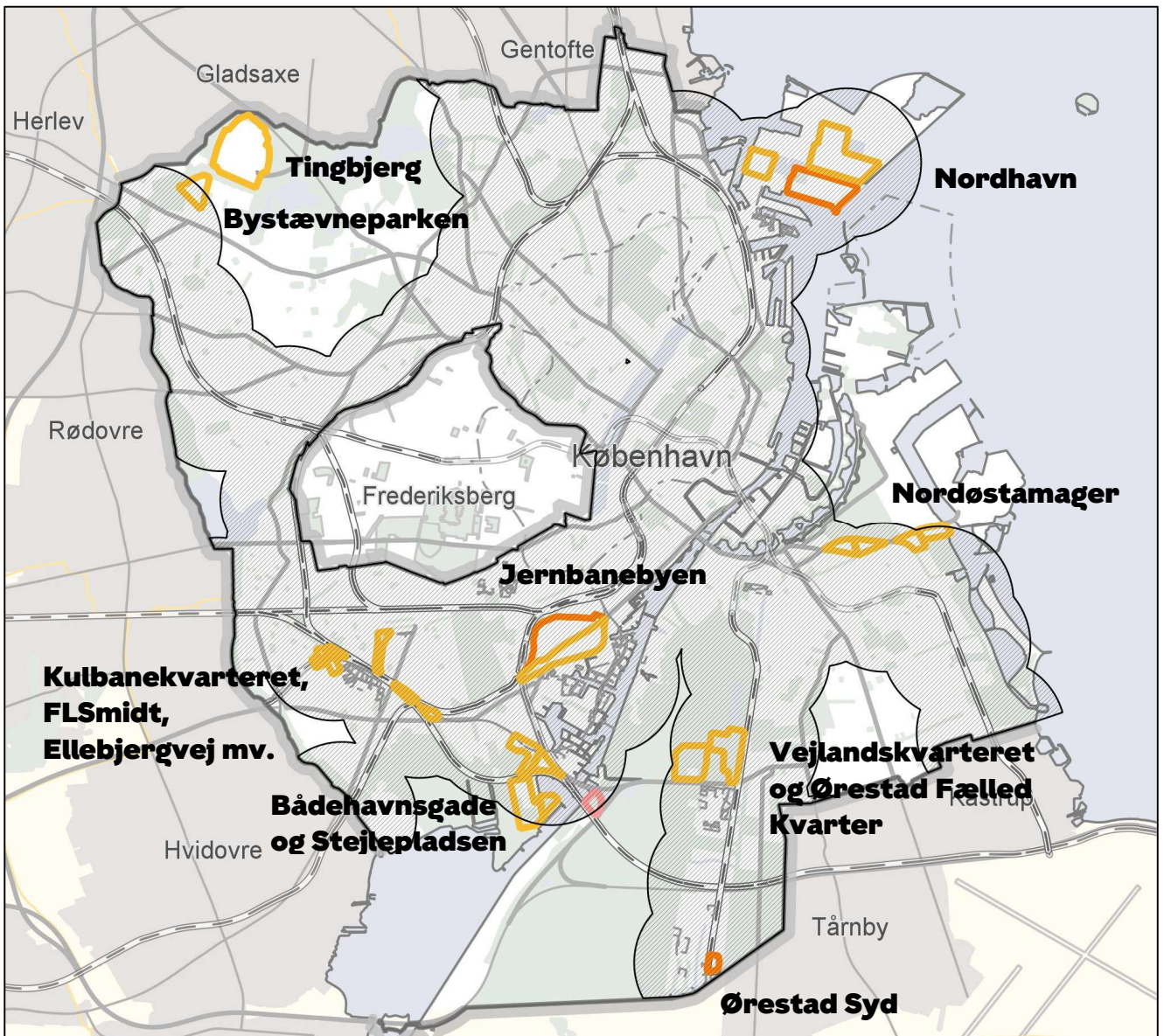
- Nordhavn
- Tingbjerg og Bystævneparken
- Bådehavnsvej Syd
- Sundby Gasværk

Ændringen af rækkefølgeplanen giver desuden anledning til særskilt vurdering af Bådehavnsvej Syd for så vidt angår støjpåvirkningen fra Kalvebod Skydebane på Amager, der har national interesse grundet militærets skydebaneaktiviteter.

Stationsnærhed

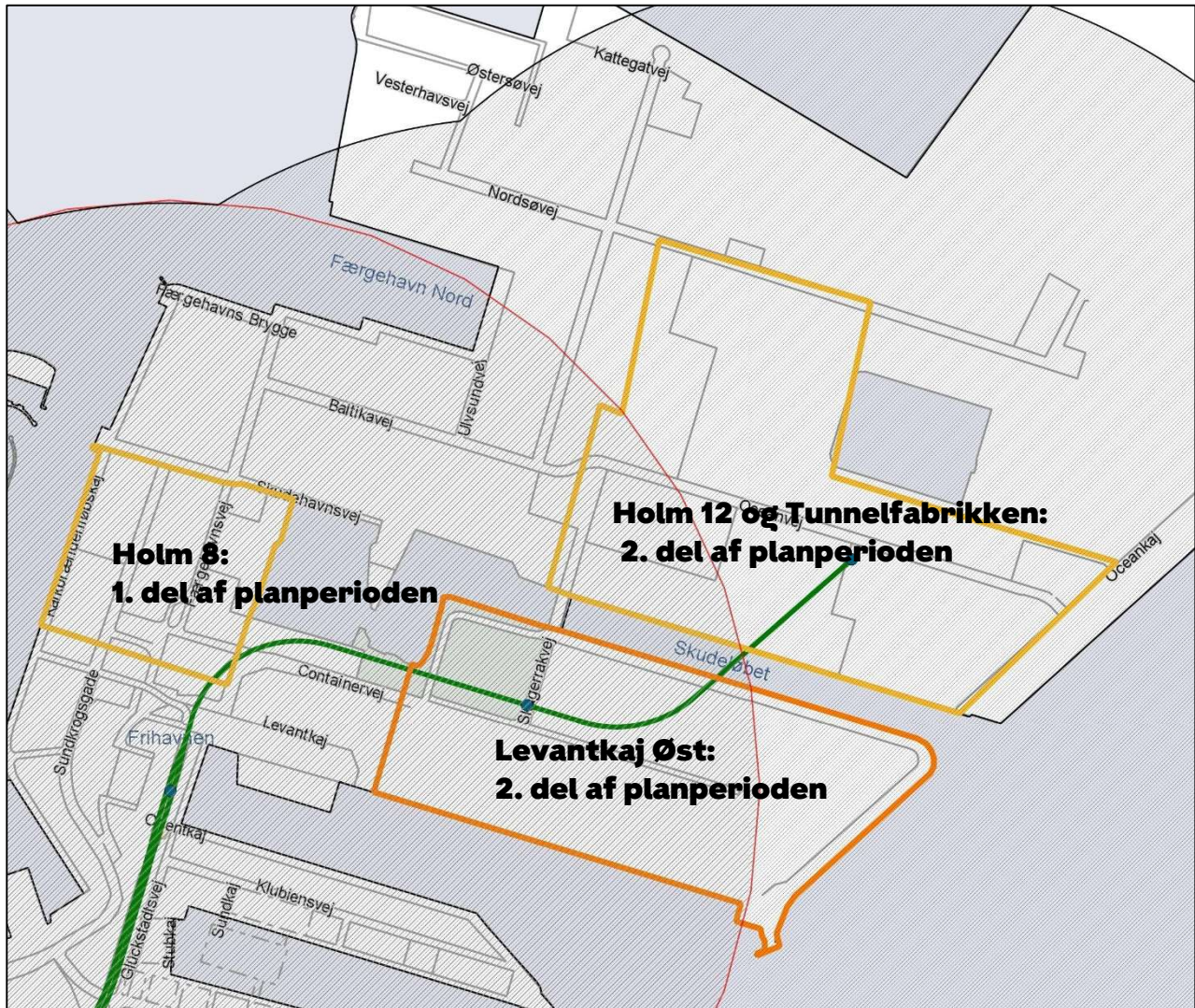
I overensstemmelse med Fingerplan 2019 skal rækkefølgeplanlægningen sikre, at byudvikling og byomdannelse koordineres med hovedstadsområdet overordnede infrastruktur med særlig hensyntagen til den kollektive trafikbetjening. Formålet er at skabe en tæt og bæredygtig by omkring stationerne, så energiforbruget til transport minimeres, de offentlige investeringer i infrastruktur udnyttes bedst muligt og byspredning hindres.

I rækkefølgeplanen i Kommuneplan 2019 placeres ny bebyggelse helt overvejende stationært, hvormed den kollektive trafikbetjening styrkes, som det er hensigten i Fingerplan 2019. Dermed kan bilernes turlængder minimeres og brugen af miljøvenlige transportformer fremmes, hvilket medfører mindre energiforbrug og forurening. Ved at muliggøre byudvikling i Københavns tætte byområder vil der derfor i et regionalt perspektiv blive mindre trafik og forurening, end hvis udviklingen sker i mindre tætte byområder eller landområder, selv om trafikken og forureningen indenfor kommunen vil stige lokalt.



Figur 15. Kort over byudviklingsområder og stationsnærhed (grå skravering).

Nordhavn

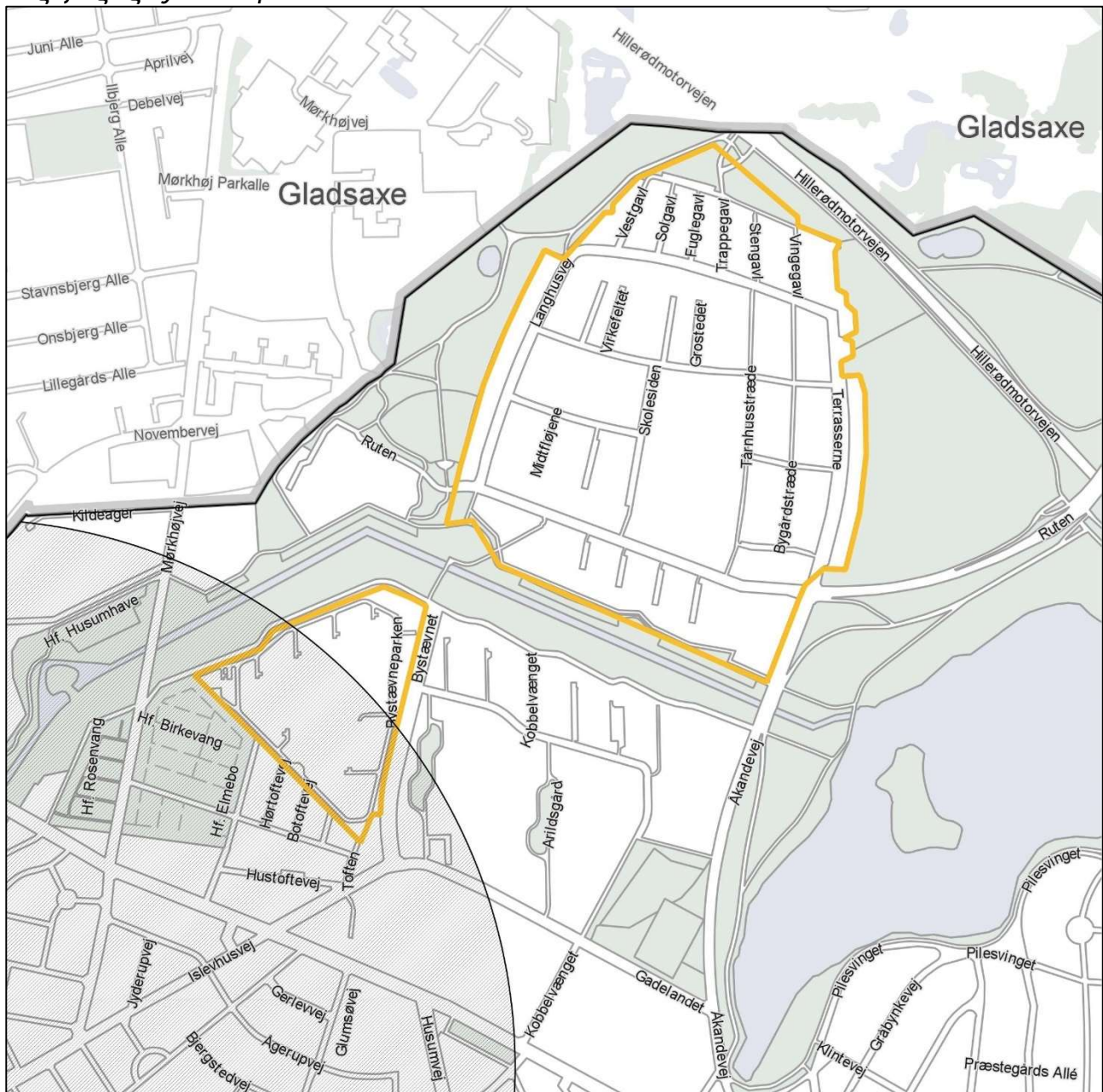


Figur 16. Kort over byudviklingsområder og stationsnærhed i Nordhavn. Områder indenfor den røde linje bliver stationsnære, når Nordhavn St. og Orientkaj St. ibrugtages, forventeligt i 2020. Områder uden for den røde linje bliver først stationsnære med ibrugtagning af kommende planlagte stationer.

I Nordhavn forventes de to første stationer på den kommende metrolinje ibrugtaget i 2020. Holm 8, der ligger indenfor dette stationsnære område, udlægges til byudvikling i 1. del af planperioden. Nordhavnslinjen forlænges med yderligere to stationer ud over ovennævnte (se desuden kapitel 6. Miljøvurdering af forlængelse af metro til Nordhavn.)

De udviklingsmuligheder, der bliver stationsnære ved forlængelsen af metrolinjen, er overvejende lagt i 2. halvdel af planperioden, og udviklingen i 2. halvdel af planperioden bør koordineres med udbygningen af metrolinjen. Dog muliggøres der med rammerne for Holm 12 og Tunnelfabrikken, at der i 1. halvdel af planperioden kan indrettes 70.000 m² til boliger og serviceerhverv i Tunnelfabrikken (ØTC-hallen), og der kan lokalplanlægges for 4.000 m² serviceerhverv i tilknytning med UNICEF's højlager på Holm 12. Når metrostationen på Levantkaj åbner, vil begge områder være stationsnære. Da stationen på Levantkaj allerede er planlagt og optaget på Bilag G i Fingerplanen, kan der i dag planlægges for en stationsnær anvendelse af områderne.

Tingbjerg og Bystævneparken

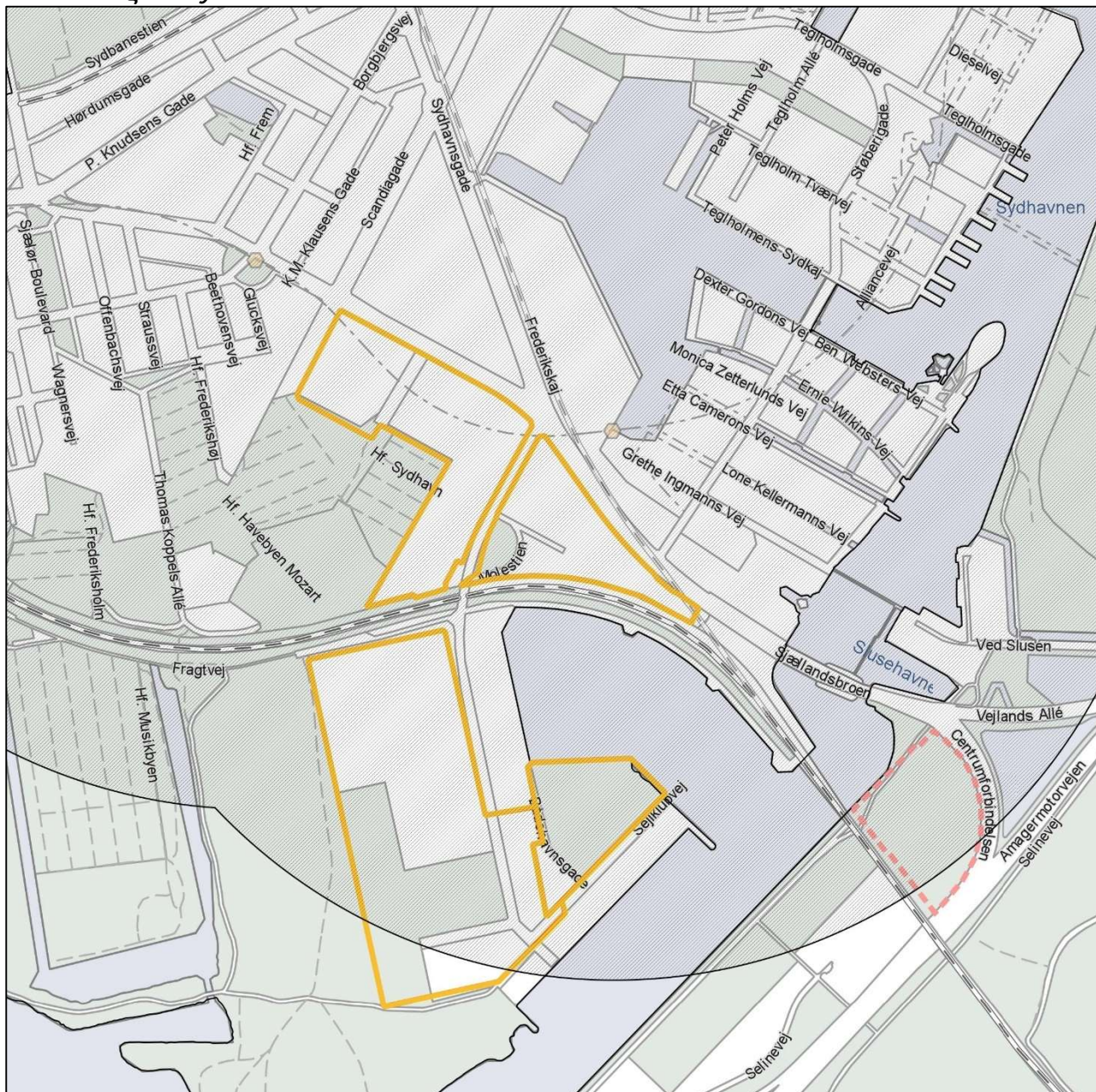


Figur 17. Kort over byudviklingsområder og stationsnærhed i Tingbjerg og Bystævneparken.

Tingbjerg og Bystævneparken er udlagt som byudviklingsområder, idet der i områderne muliggøres etablering af op mod 1.700 nye boliger i den kommende planperiode. Tingbjerg ligger ikke stationsnært og Bystævneparken ligger delvist stationsnært. Kommunen har igangsat en proces om at betjene området ved en letbane for at sikre stationsnærhed.

Målsætningen om at udpegningen af byudviklingsområder skal sikre stationsnærhed er fraveget ud fra målsætninger om områdets sociale bæredygtighed. Se afsnittet ”Social mangfoldighed”, side 111 for yderligere information om Tingbjerg og Bystævneparken.

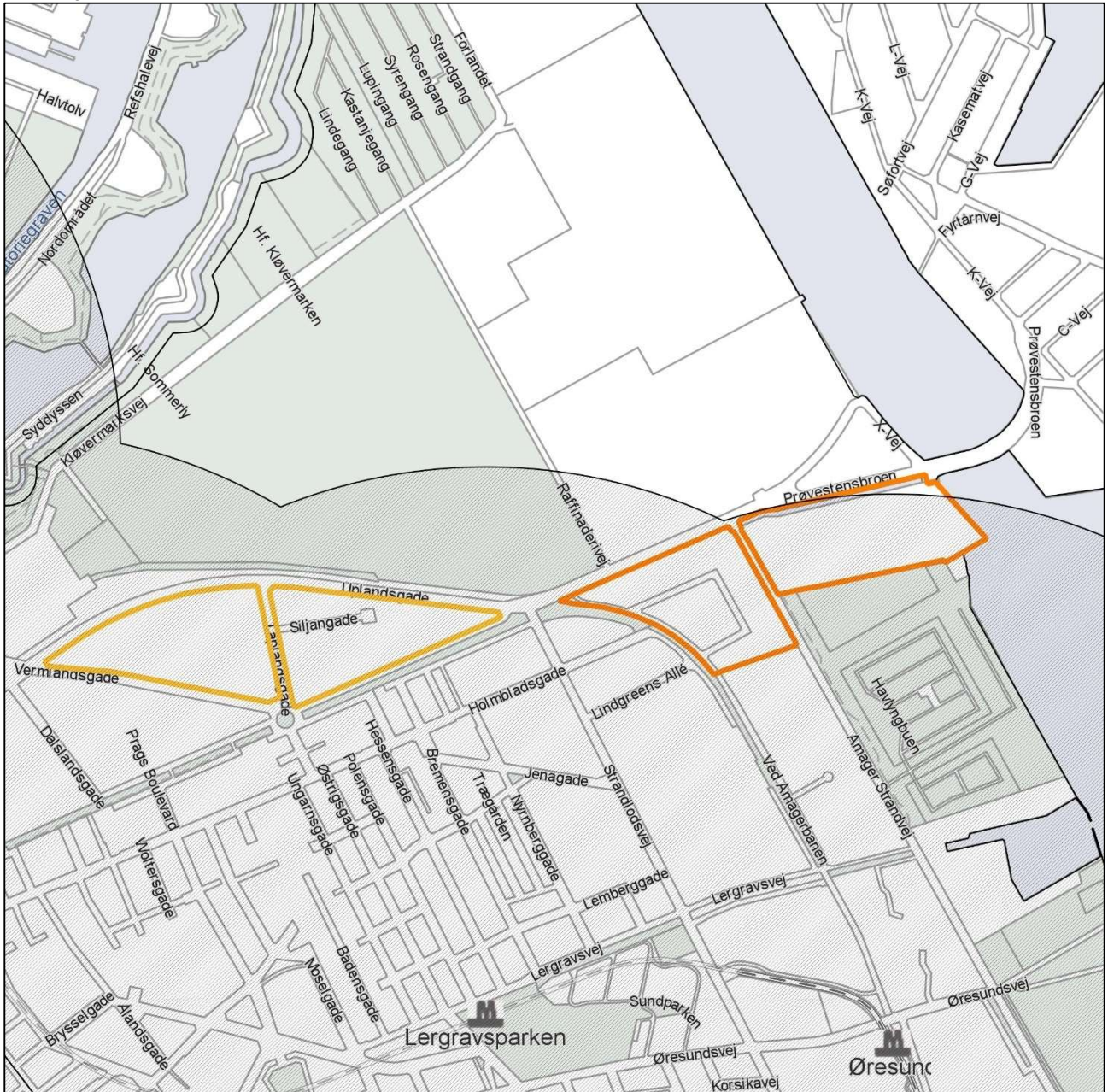
Bådehavns­gade Syd



Figur 18. Kort over byudviklings­områder og stations­nærhed i Bådehavns­gade og på Støjlepladsen.

Bådehavns­gade Syd har hidtil været udpeget som perspektiv­område, men medtages nu i 1. del af plan­perioden, så der kan ske en sammen­hængende byudvikling i området, herunder i sammen­hæng med udvikling af Støjlepladsen. Som det frem­går af Figur 18, er det kun den sydlige halvdel af Bådehavns­gade Syd, der ikke er stations­nær, og dette bør tages i betragtning i den videre plan­lægning, bl.a. i forbindelse med lokalise­ring af byfunktioner af intensiv karakter.

Sundby Gasværk



Figur 19. Kort over byudviklingsområder og stationsnæthed på Nordøstamager.

På Nordøstamager er en mindre del af Sundby Gasværk ikke stationsnært, som det fremgår af Figur 19. Dette vurderes dog af mindre betydning, da der er tale om et areal på kun 4.200 m².

Støjpåvirkninger

Bådehavnsgade Syd

Kalvebod Skydebane på Amager har national miljøinteresse, idet militæret har skydebaneaktiviteter her. I området ligger Københavns Flugtskytteklub og Københavns Skyttecenter.

Det er indledende vurderet, at skudstøj fra Københavns Flugtskytteklub forventes at ligge under kommunens grænse ved fremtidige boliger på Bådehavnsgade. Derimod kan aktiviteter på Skydebaneanlægget Københavns Skyttecenter potentielt medføre støjpåvirkning ved fremtidige

boliger på Bådehavnsvej, hvilket dog kan håndteres med støjafskærmning og delvis overdækning af enkelte baner².

For så vidt angår Københavns Skyttecenter gælder, at der for de fleste af banerne er tale om ingen eller mindre overskridelser af støjgrænserne på Bådehavnsvej. Disse potentielle overskridelser vurderes relativt let at kunne håndteres med simple støjafskærmninger på selve skydebanerne. Der er dog enkelte baner, hvorfra støjen på Bådehavnsvej er så høj, at det ikke er muligt at dæmpe tilstrækkeligt med simpel afskærmning. Især 25 m. pistolbanerne med skudretning direkte mod Bådehavnsvej vil kunne medføre støjpåvirkning på Bådehavnsvej. Det vurderes, at det med en delvis overdækning af disse baner vil være muligt at nedbringe skudstøjen til under kommunens vejledende krav for støjfølsom anvendelse ved Bådehavnsvej.

Det forudsættes i det fremtidige arbejde med plangrundlaget for Bådehavnsvej Syd, at disse emner belyses yderligere, samt at der evt. udføres tiltag til at mindske støjen enten ved relevante støjkloder eller ved bebyggelse.

Sammenfatning – arealanvendelse

I rækkefølgeplanen i Kommuneplan 2019 placeres ny bebyggelse helt overvejende stationært i overensstemmelse med kommunens miljømålsætninger på området. Dog er Tingbjerg og Bystævneparken nye ikke-stationsnære byudviklingsområder. Her har boligsociale hensyn medført, at kommunen har valgt at planlægge for byudvikling. Kommunen arbejder for at muliggøre en letbane bl.a. for at sikre stationsnærhed. Desuden er en del af Bådehavnsvej Syd ikke stationsnært, hvilket bør tages i betragtning ved den kommende planlægning. I Nordhavn er der udviklingsmuligheder, der bliver stationsnære ved forlængelsen af Nordhavnsmetroen, overvejende lagt i 2. halvdel af planperioden, og udviklingen i 2. halvdel af planperioden bør koordineres med udbygningen af metrolinjen.

Skydebaneanlægget Københavns Skyttecenter på Amager har national miljøinteresse, idet militæret har skydebaneaktiviteter her. Anlægget forventes at kunne have miljømæssige konsekvenser for området ved Bådehavnsvej i form af støjpåvirkninger. I de tilfælde, hvor støjgrænserne til Bådehavnsvej overskrides, forventes det, at det vil være muligt at nedbringe støjen. Af hensyn til nationale interesser skal det sikres, at støjkonsekvenser fra skydebaneanlæggene på Amager ikke medfører, at forsvarets aktiviteter begrænses. Dette skal belyses i forbindelse med udarbejdelsen af plangrundlaget for området.

² "Notat af 26. april 2019: Bådehavnsvej, ekstern støj fra virksomheder", Gade & Mortensen Akustik A/S, udarbejdet for By & Havn.

Transport

Det er kommunens mål at sikre bedre fremkommelighed samt at fremme anvendelsen af cykler og kollektiv trafik for at reducere CO²-udledning, forurening og støj. I dette afsnit beskrives konsekvenserne af ændringerne i rækkefølgeplanlægningen for biltrafikken. Afsnittet redegør for trafikmængder, trafikstøj og luftforurening og CO₂-udledning fra vejtrafik. Følgende områder i rækkefølgeplanen giver anledning til særskilt vurdering:

- Valby
- Nordhavn
- Nordøstamager
- Centrumforbindelsen, Vesterbro, Kgs. Enghave og Amager Vest
- Tingbjerg og Bystævneparken

Baggrund

Vurderingen af biltrafikken beskriver, jf. ”Bilag 2. Metode til vurdering af transport mv.”, forskellen mellem de udviklingsmuligheder, der gives i Kommuneplan 2015 og Kommuneplan 2019 som følge af den ændrede rækkefølgeplan. Vurderingen er foretaget iht. metode og forudsætninger som beskrevet i bilaget.

I Kommuneplan 2015 er hovedparten af rækkefølgeplanens områder udlagt til erhverv, hvilket giver udviklingsmuligheder med en relativ høj parkeringsnorm. I Kommuneplan 2019 udlægges mange af disse erhvervsområder i stedet til boliger og/eller serviceerhverv med en lavere parkeringsnorm. Da bebyggelsesprocenten i mange tilfælde samtidig hæves, vil det betyde, at der i nogle områder bliver muliggjort færre parkeringspladser som følge af ændringerne, og at der i andre områder bliver muliggjort flere.

Som beskrevet i ”Bilag 2. Metode til vurdering af transport mv.” medfører 100 m² erhverv flere ture pr. dag end 100 m² bolig. Anvendelsesændringerne og de ændrede bebyggelsesprocenter betyder, at der i bl.a. Nordhavn og på Nordøstamager teoretisk vil ske et fald i antallet af ture til og fra områderne, da udgangspunktet for beregningerne er antallet af muliggjorte kvadratmeter i Kommuneplan 2015 og Kommuneplan 2019 og således ikke det faktiske byggeri i dag. Andre steder vil det genere flere ture på vejnettet, som det er tilfældet omkring Tingbjerg og Bystævneparken, langs Centrumforbindelsen og i Valby. I det følgende beskrives turgenereringen i rækkefølgeplanens nye områderne med fokus på disse fem steder.

Der er for hvert enkelt område skønnet en fordeling mellem bolig og erhverv mv. som fremkommer ud fra kommuneplanens rammer. Da der flere steder endnu ikke er fastsat en konkret fordeling, vil dette være behæftet med en vis usikkerhed. Rammerne for en del områder skal fastsættes ved kommende kommuneplanlægning. Desuden er der sket et konkret skøn af bebyggelsesprocent i områderne, hvilket også er behæftet med usikkerhed.

Det skal bemærkes, at den *oplevede* trafikændring i mange tilfælde må forventes at afvige fra beregningerne, da byggemulighederne i flere områder ikke er realiserede, og beregningerne er baseret på forskellen mellem en fuld realisering af byggemulighederne i henhold til Kommuneplan 2015 og 2019. Herunder er et eksempel med Nordhavn:

- I dag er der ca. 7.500 m² erhverv i de områder i Nordhavn, der indgår i ændringerne i rækkefølgeplanen (Holm 8, Levantkaj Øst, Holm 12 og Tunnelfabrikken). Den genererede trafik fra områderne er ca. 300 ture pr. døgn.

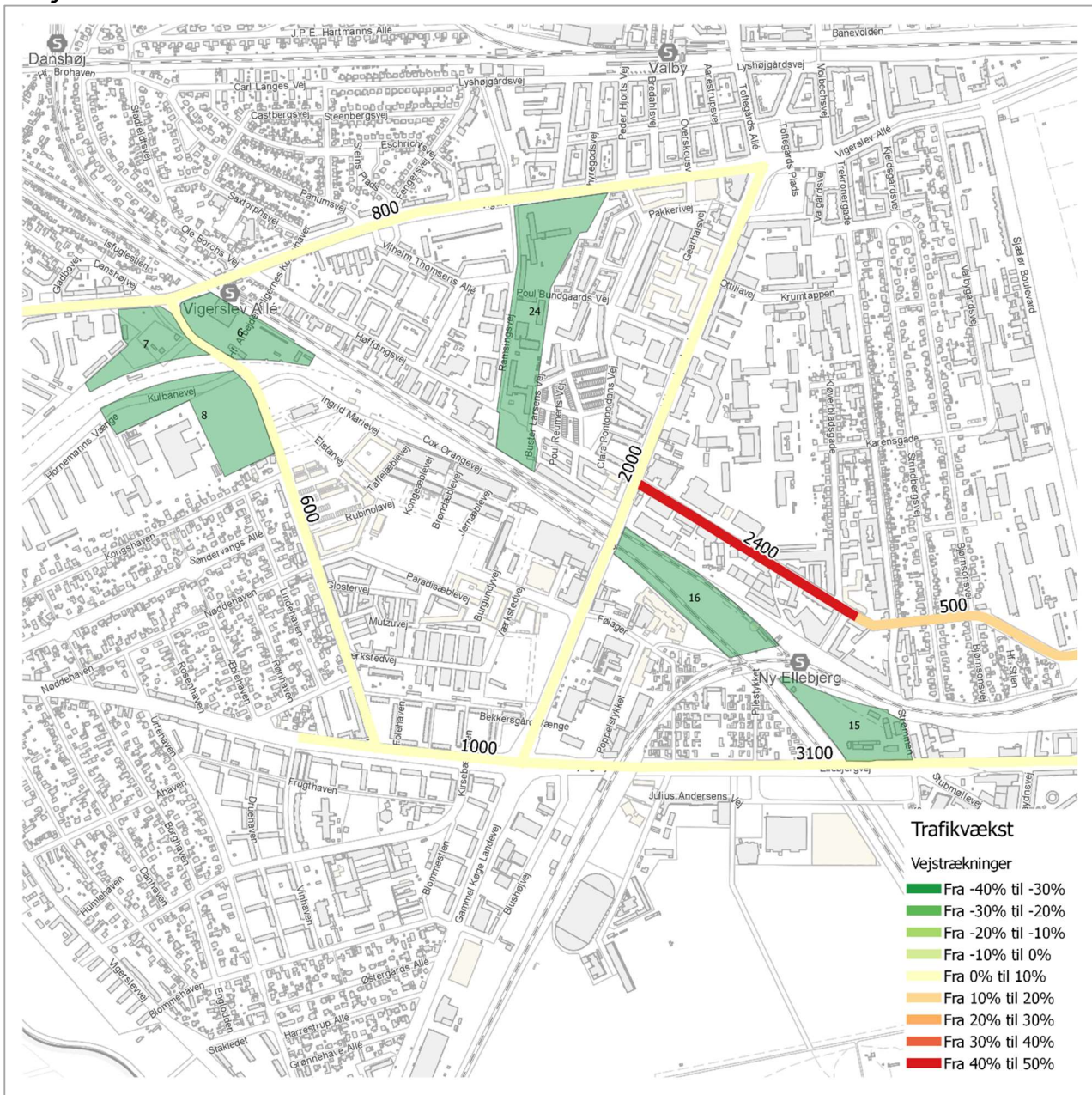
- I Kommuneplan 2015 er der i disse områder muliggjort bebyggelse, der skønnes at generere ca. 25.400 ture pr. døgn.
- I Kommuneplan 2019 muliggøres i disse områder bebyggelse, der skønnes at generere ca. 23.000 ture pr. døgn.

Som det ses af ovenstående eksempel fra Nordhavn, genereres der væsentlig mere trafik med den muliggjorte bygningsmasse i Kommuneplan 2019 end der genereres med den eksisterende bygningsmasse. Men da den anvendte metode vurderer konsekvenserne af ændringen fra Kommuneplan 2015 til Kommuneplan 2019, vil det i nærværende afsnit om transport fremstå som et fald i antallet af ture på ca. 2.400.

Da den følgende vurdering er foretaget på baggrund af en simpel trafikmodel, er tallene i tekst og tabel rundet til af hele hundreder, idet de er behæftet med en vis usikkerhed.

Trafikmængder

Valby



Figur 20. Trafikvækst i Valby fra områder, der indgår i ændringerne i rækkefølgeplanen.

Nr.	Navn	Kommuneplan 2015	Kommuneplan 2019	Ændret turgenerering
6	Vigerslev Allé Station	0	800	800
7	Genbrugsstationen	700	800	100
8	Kulbanevej	1.300	1.000	-300
15	Strømmen	0	1.000	1.000
16	Ny Ellebjerg Station	0	2.400	2.400
24	FLSmidth	1.900	2.000	100
I alt		3.900	8.000	4.100

Tabel 14. Ændret turgenerering i ændrede rækkefølgeområder i Valby.

Arealet ved Vigerslev Allé Station (6) forventes at generere ca. 800 nye ture. De to øvrige områder omkring Retortvej, Genbrugsstationen (7) og Kulbanevej (8) omdannes fra primært at være erhvervsområder til boligområder. Dette medfører et fald i antallet af ture. Samlet vil de tre områder omkring Kulbanevej generere ca. 600 nye ture. Det forventes, at Retortvej vil være den primære adgangsvej for alle tre områder. Vigerslev Allé og Folehaven vil ligeledes blive påvirket af de trafikale ændringer med trafikstigninger på hhv. 4 % og 2 %. Dette vil medføre mindre forøgelser i forsinkelse og kødannelse i morgen- og eftermiddagsspidstimerne.

FLSmidth (24) forventes bebygget yderligere med boliger. Dette forventes at medføre ca. 100 nygenererede ture. Den øgede trafikmængde forventes primært at påvirke Vigerslev Allé. Den samlede trafikstigning på Vigerslev Allé forventes at blive omkring 700 ture, hvoraf de fleste er til/fra Retortvej og Ny Ellebjerg Station

Strømmen (15) og Ny Ellebjerg Station (16) forventes udbygget med blandet bolig og serviceerhverv. Dette vil samlet set betyde en øget turgenerering på ca. 3.500 ture. Strømmen forventes at få primær adgangsvej fra Ellebjergvej, mens Ny Ellebjerg Station med de nuværende adgangsforhold kun vil kunne benytte Carl Jakobsens Vej som adgangsvej. Dette vil betyde ca. 2.500 nye ture på Carl Jakobsens Vej, hvilket svarer til en trafikstigning på 44 %. Carl Jakobsens Vej er i dag belastet i morgen- og eftermiddagstimerne, og denne store trafikstigning vil derfor medføre større forsinkelser og kødannelser, medmindre der foretages væsentlige afværgeforanstaltninger på strækningen og i krydsene. Det er dog ikke afklaret om Ny Ellebjerg Station skal kobles på Carl Jakobsens Vej, eller om der er alternative muligheder.

Det bemærkes i den forbindelse, at den *oplevede* trafikstigning på Retortvej forventes at blive større end den ovenfor angivne, idet intet af den eksisterende byggemulighed på Kulbanevej er realiseret, og beregningen er baseret på forskellen mellem en fuld realisering af byggemulighederne med henholdsvis Kommuneplan 2015 og 2019.

Nordhavn



Figur 21. Trafikvækst i Nordhavn fra områder, der indgår i ændringerne i rækkefølgeplanen.

Nr.	Navn	Kommuneplan 2015	Kommuneplan 2019	Ændret turgenerering
9	Levantkaj Øst	13.500	10.800	-2.700
10	Holm 12	6.200	8.200	2.000
11	Holm 8	2.600	2.200	-400
25	Tunnelfabrikken	3.200	1.800	-1.400
I alt		25.500	23.000	-2.400

Table 15. Ændret turgenerering i ændrede rækkefølgeområder i Nordhavn.

Levantkaj Øst flyttes fra 1. del af planperioden til 2. del af planperioden og udviklingsmulighederne for erhvervsbyggeri mindskes. Området vil derfor generere ca. 2.400 færre ture end tidligere planlagt. De andre områder omlægges fra primært at indeholde erhverv til havneformål til at indeholde en stor andel boliger. Da turgenereringen ved erhverv generelt er højere pr. 100 m² end ved boliger, medfører det mindskning af turgenereringen. De tre områder vil generere ca. 800 nye ture. Samlet reduceres antallet af ture derfor med ca. 2.400 i forhold til udviklingsmulighederne i Kommuneplan 2015.

Det skal dog bemærkes, at den *oplevede* trafikændring må forventes at afvige fra ovenstående, da størstedelen af den eksisterende byggemulighed i Nordhavn ikke er realiseret i dag. Som det fremgår af eksemplet i afsnittet "Baggrund" på side 88, vil en fuld udbygning af området i henhold til mulighederne i Kommuneplan 2019 forventes at medføre en stigning på ca. 22.600 ture pr. døgn i forhold til situationen anno 2019. Dette er 2.400 færre ture end med en fuld udbygning i henhold til mulighederne i Kommuneplan 2015.

Nordøstamager



Figur 22. Trafikvækst på Nordøstamager fra områder, der indgår i ændringerne i rækkefølgeplanen.

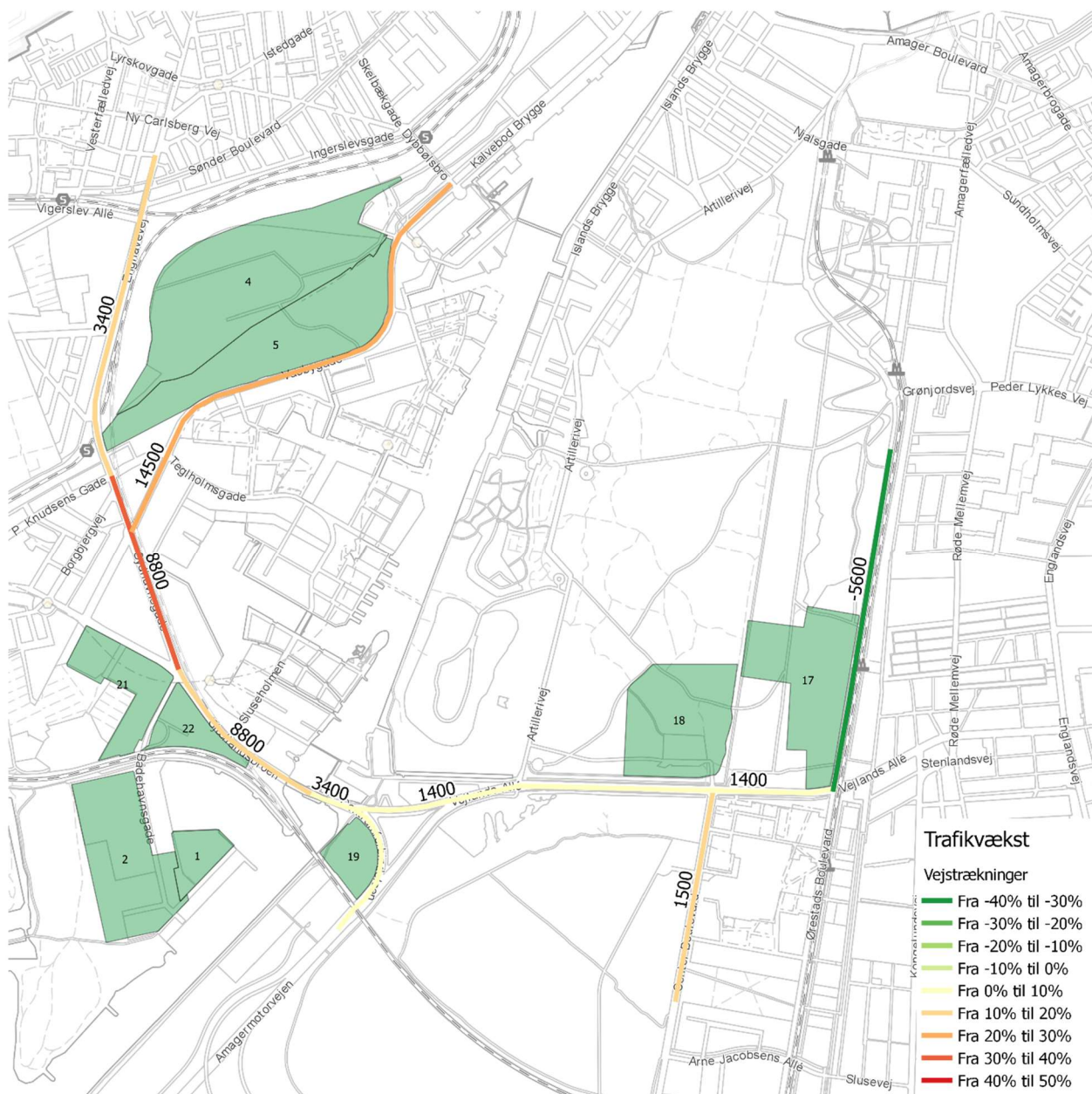
Nr.	Navn	Kommuneplan 2015	Kommuneplan 2019	Ændret turgenerering
12	Amager Strandvej Nord og Sundby Gasværk	2.700	1.800	-900
13	Vermlandsgade	3.700	2.600	-1.100
14	Siljangade	1.300	2000	700
I alt		7.700	6.400	-1.300

Tabel 16. Ændret turgenerering i ændrede rækkefølgeområder.

Områderne på Nordøstamager fremrykkes fra perspektivområder til at indgå i planperioden. Erhvervsområderne ændres fra industriområder til områder med overvejende boliger. Da boliger genererer færre ture end erhverv, medfører det et samlet fald i antallet af ture på ca. 1.300 til/fra områderne.

Det bemærkes, at den *oplevede* trafikændring på Vermlandsgade og Uplandsgade må forventes at afvige fra ovenstående, således at faldet vil opleves mindre. Dette skyldes, at den eksisterende byggemulighed på Vermlandsgade ikke er realiseret, og beregningen af det samlede fald i antallet af ture er baseret på forskellen mellem en fuld realisering af byggemulighederne med henholdsvis Kommuneplan 2015 og 2019.

Centrumforbindelsen, Vesterbro, Kgs. Enghave og Amager Vest



Figur 23. Trafikvækst omkring Centrumforbindelsen fra områder, der indgår i ændringerne i rækkefølgeplanen.

Nr.	Navn	Kommuneplan 2015	Kommuneplan 2019	Ændret turgenerering
1	Stejlepladsen	0	1.800	1.800
2	Bådehavns-gade Syd	9.500	7.800	-1.700
4	Jernbanebyen Nord	0	9.800	9.800
5	Jernbanebyen Syd	0	4.700	4.700
17	Ørestad Fælled Kvarter	7.100	0	-7.100
18	Vejlands Allé	0	6.100	6.100
19	Selinevej Nord	0	3.700	3.700
21	Bådehavns-gade Nordvest	3.900	3.800	-100
22	Bådehavns-gade Nordøst	2.900	2.300	-600
I alt		22.400	40.000	16.600

Tabel 17. Ændret turgenerering i ændrede rækkefølgeområder omkring Centrumforbindelsen.

Stejlepladsen (1) ændrer anvendelse fra område til institutioner- og fritidsformål til boligområde, hvilket vil generere ca. 1.800 flere ture. Bådehavns-gade Syd (2) omdannes fra industri til overvejende boliger, hvilket medfører et fald i antallet af ture på ca. 1.700. Umiddelbart nord herfor omdannes Bådehavns-gade Nord (område 21 og 22) fra erhverv til blandet bolig og erhverv og antallet af genererede ture falder her med ca. 700. Samlet set falder antallet af genererede ture fra områderne omkring Bådehavns-gade med ca. 600. Da rammerne skal afklares ved supplerende kommuneplanlægning, er der dog tale om et groft skøn. På trods af, at trafikken over hele døgnet vil falde en anelse, medfører den ændrede anvendelse til bolig og liberalt erhverv formentlig en højere koncentration af trafikmængderne i morgen- og eftermiddagstimerne. Dette vil medføre øget forsinkelse og kødannelser, da Bådehavns-gade og krydset med Sjællandsbroen allerede i dag er belastet. (område 4 og 5), der i dag er udlagt til tekniske formål, fremrykkes fra perspektivområde til hhv. 2. og 1. planperiode og dele udlægges til blandet bolig og serviceerhverv. Da den endelige bebyggelsesprocent først afklares ved supplerende kommuneplanlægning, er skøn af byggemuligheder grov. forventes samlet at generere ca. 14.500 nye ture, som hovedsageligt vil have adgang til området via Vasbygade. Byudviklingen af vil med alt sandsynlighed medføre en stor trafikstigning på Carsten Niebuhrs Gade, men da der ikke foreligger nogen tælling på strækningen, er den ikke medtaget i analysen.

Ørestad Fælled Kvarter (17) tages ud af kommuneplanen, hvilket medfører ca. 7.100 færre ture end i Kommuneplan 2015. Området ville have primær adgangsvej fra Ørestads Boulevard, og som det fremgår af Figur 23 medfører den ændrede planlægning et stort fald i den forventede trafik på Ørestads Boulevard. I stedet udvikles Vejlands Allé med boliger og mulighed for en skole, hvilket medfører, at der genereres ca. 6.100 nye ture. Området har adgangsvej via Vejlands Allé, som i dag er meget stærkt belastet. På grund af faldet i antallet af ture fra Ørestad Fælled Kvarter, forventes der kun en stigning på ca. 1400 ture på Vejlands Allé, som konsekvens af den ændrede planlægning.

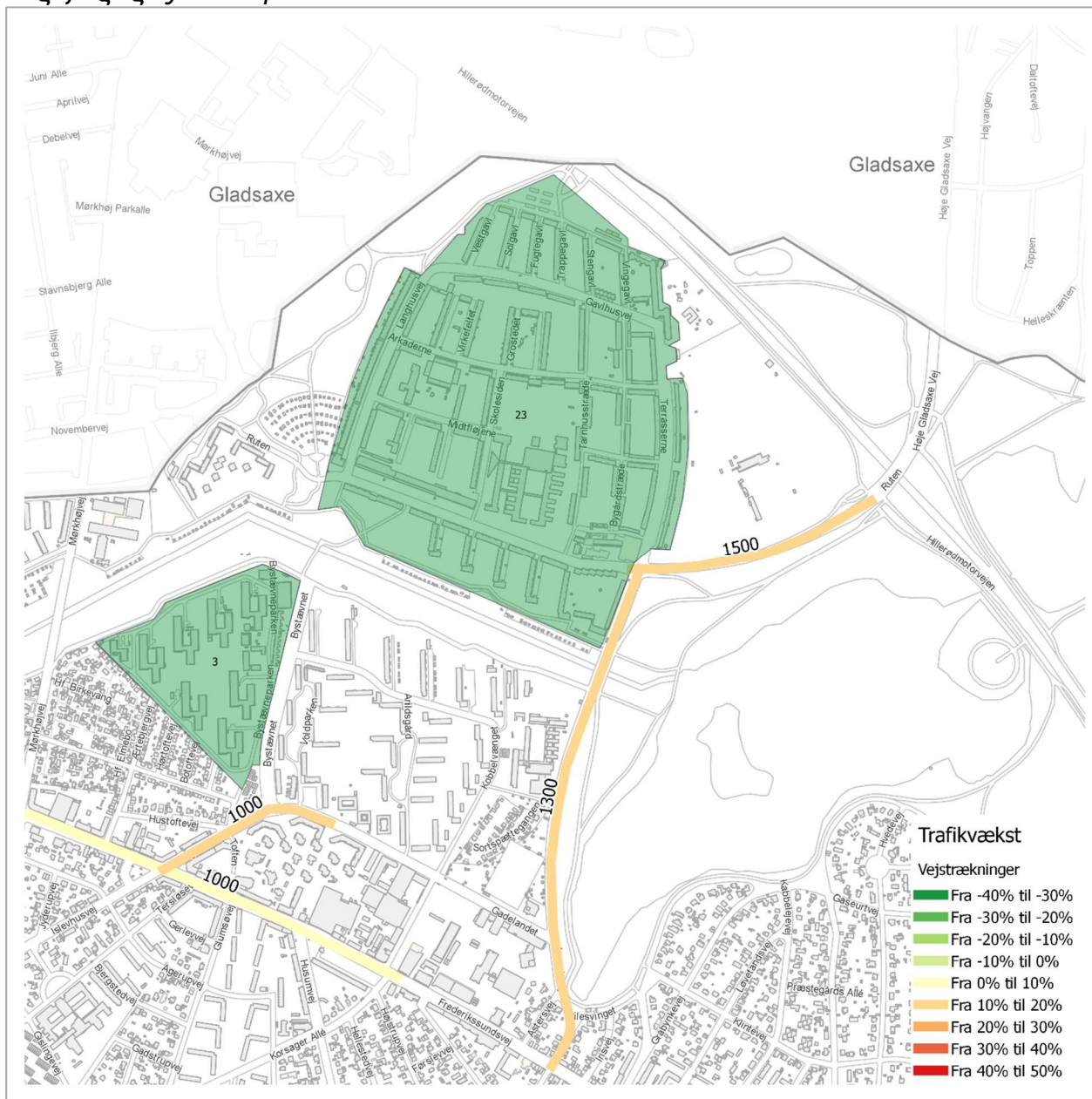
Selinevej Nord (19) ligger ud til Sjællandsbroen og E20, men får adgangsvej via det eksisterende kryds Vejlands Allé/Artillerivej. Der forventes at blive genereret ca. 3.700 ture fra det kommende erhvervsområde, der i dag er udlagt til institutioner og fritidsområde.

Samlet genereres der ca. 16.600 flere ture fra områderne omkring Centrumforbindelsen sammenlignet med mulighederne i Kommuneplan 2015. Dette betyder, at der tilføres meget store mængder trafik til nogle stærkt belastede vejstrækninger. Den øgede trængsel vurderes at ville medføre øget forsinkelse og kødannelse på strækningerne og i krydsene, medmindre der foretages store investeringer i opgradering af infrastrukturen.

Det bemærkes, at den oplevede trafikstigning på især Sydhavnsgade og Sjællandsbroen forventes at blive større, idet en stor del af den eksisterende byggemulighed på Bådehavnsgade Syd (2) og Bådehavnsgade Nord (21 og 22) ikke er realiseret. Her skønnes det, at den eksisterede bygningsmasse alene medfører ca. 7.100 af planmulighedens 16.300 ture pr. døgn i dag. Endvidere vil der ikke opleves et reelt fald i trafikmængden på Ørestads Boulevard i forhold til situationen i dag, da Ørestad Fælled Kvarter ikke realiseres.

Det skal bemærkes, at en stor del af den nuværende byggemulighed på Bådehavnsgade (1, 2, 21 og 22) ikke er realiseret, og at det skønnes, at den eksisterede bygningsmasse alene medfører ca. 7.100 af planmulighedens 16.300 ture pr. døgn i dag. Den *oplevede* trafikændring derfor må forventes at afvige fra ovenstående beregning med en oplevet stigning som resultat, da beregningen af det samlede antal ture er baseret på forskellen mellem en fuld realisering af byggemulighederne i henholdsvis Kommuneplan 2015 og 2019.

Tingbjerg og Bystævneparken



Figur 24. Trafikvækst i Husum fra områder der indgår i ændringerne i rækkefølgeplanen.

Nr.	Navn	Kommuneplan 2015	Kommuneplan 2019	Ændret turgenerering
3	Bystævneparken	1.700	2.700	1000
23	Tingbjerg	0	2.200	2.200
I alt		1.700	4.900	3.200

Tabel 18. Ændret turgenerering i ændrede rækkefølgeområder i Tingbjerg og Bystævneparken.

Udbygning med nye boliger i Bystævneparken og Tingbjerg vil generere hhv. ca. 1.000 og ca. 2.200 nye ture. De øgede trafikmængder vil påvirke de lokale adgangsveje samt Frederikssundsvej. Især

Frederikssundvej er i dag tæt på kapacitetsgrænsen i morgen- og eftermiddagsspidstimerne, og den øgede trafikmængde vil derfor medføre længere rejsetider, større kødannelser og øget forsinkelse. Hvis der etableres en letbaneforbindelse mellem Nørrebro St. og Gladsaxe igennem dette område, vil det formentlig medføre yderligere nedsat kapacitet på vejnettet. Dog forventes det, at der med en eventuelt kommende letbane etableres en ny vejforbindelse fra Bystævnet og til Tingbjerg for at aflaste Åkandevej.

Det bemærkes, at den oplevede størrelse af trafikændring på vejnettet forventes at blive af den viste ændring.

Årsdøgntrafikken på udvalgte strækninger

Den ændrede årsdøgntrafik på udvalgte strækninger, der er vist på Figur 20-Figur 24, er sammenfattet i nedenstående tabel (Tabel 19). I tabellen ses desuden årsdøgntrafikken ved videreførelse af udviklingsmulighederne i Kommuneplan 2015 (miljøvurderingens 0-alternativ) samt den estimerede årsdøgntrafikken ved ændring af rækkefølgeplanen i Kommuneplan 2019.

Vejstrækning	Bydel	ÅDT 2035 (Kommuneplan 2015)	Ændring i ÅDT 2035 (Kommuneplan 2015 vs. 2019)	ÅDT inkl. Byudvikling (Kommuneplan 2019)
Amagermotorvejen v. Selinevej	Amager vest	43.500	3.400	47.000
Center Boulevard (nord)	Amager vest	12.200	1.500	13.700
Vejlands Allé (vest for Artillerivej)	Amager vest	45.500	1400	46.800
Vejlands Allé (øst for Artillerivej)	Amager vest	32.200	1400	33.500
Ørestads Boulevard	Amager vest	17.900	-5.600	12.300
Amager strandvej (nord)	Amager øst	11.200	-400	10.800
Uplandsgade	Amager øst	14.000	-500	13.600
Vermlandsgade	Amager øst	7.900	-400	7.500
Frederikssundsvej	Brønshøj-Husum	17.400	1.000	18.400
Ruten	Brønshøj-Husum	7.600	1.500	9.000
Storegårdsvej	Brønshøj-Husum	8.800	1.000	9.800
Åkandevej	Brønshøj-Husum	8.800	1.300	10.100
Carl Jakobsens vej (vest)	Valby	5.600	2.400	8.000
Carl Jakobsens vej (øst)	Valby	4.400	500	4.900
Ellebjergvej (vest)	Valby	49.300	1.000	50.300
Gammel Køge Landevej	Valby	26.400	2.000	28.400
Retortvej	Valby	8.800	600	9.300
Vigerslev Allé	Valby	20.200	800	21.000
Ellebjergvej (øst)	Vesterbro-Kongens Enghave	43.400	3.100	46.500
Enghavevej	Vesterbro-Kongens Enghave	23.300	3.400	26.800
Sjællandsbroen	Vesterbro-Kongens Enghave	61.900	8.800	70.700

Sydhavnsgade	Vesterbro-Kongens Enghave	23.300	8.800	32.100
Vasbygade	Vesterbro-Kongens Enghave	51.900	14.500	66.400
Kalkbrænderihavnsgade (nord)	Østerbro	18.800	-700	18.100
Sundkrogsgade	Østerbro	11.800	-1.400	10.500
Kalkbrænderihavnsgade (syd)	Østerbro	25.700	-700	25.000
Nordhavnstunnelen	Østerbro	8.900	-1000	7.900

Tabel 19. Ændret årsdøgns trafik på udvalgte vejstrækninger, som vist på kort samt årsdøgns trafik ved videreførelse af udviklingsmulighederne i Kommuneplan 2015 (miljøvurderingens 0-alternativ) samt den estimerede årsdøgns trafik ved ændring af rækkefølgeplanen i Kommuneplan 2019.

Det anbefales, at der i nye byudviklingsområder sikres gode kollektive transportmuligheder, som kan flytte ture fra bilen til den kollektive trafik. På samme måde bør cykelstinetværket til/fra det pågældende område kunne håndtere både pendler- og rekreative cykelture. Derudover er det muliggjort i Kommuneplan 2019 at arbejde med planlægning af bilfrie bydele og bedre forhold for delebiler. Hvis ovenstående sikres samtidig med, at antallet af parkeringspladser holdes på et lavt niveau, reduceres antallet af genererede bilture. Derudover kan kapaciteten på vejnettet øges, ved at udbygge infrastrukturen og lave optimeringer i signalanlæggene.

Trafikstøj

Københavns Kommune holder regnskab med antallet af stærkt støjbelastede boliger over 68 dB og antallet af støjbelastede boliger over 58 dB. Det er som led i miljøvurderingen blevet estimeret, hvor mange boliger på ovenstående udvalgte vejstrækninger, der ændres til at være støjbelastede eller stærkt støjbelastede enten i positiv eller negativ retning. Derudover er det i kommuneplanen muliggjort, at følsom anvendelse kan placeres, hvor der er op til 73 dB på facaden, hvis bebyggelsen udfylder en række krav til udformningen og overholdelse af indendørs støjniveau. Derfor er det også blevet estimeret, hvor mange boliger, der får en støjbelastning på over 73 dB som følge af rækkefølgeplanen. De udvalgte vejstrækninger, hvor den forventede støjpåvirkning er over 1 dB ses nedenfor.

Det bemærkes, at vurderingen er lavet på baggrund af de udpegede vejstrækninger. Man kan forvente, at trafikken også ændrer sig andre steder i byen, og at denne ændring fører til en mindre ændring af støjpåvirkningen.

Vejstrækning	Forventede gennemsnitlige ændringer i støjniveau	Procent af eksisterende boliger, som ændrer status ift. alle påvirkede boliger på strækningen	Antal eksisterende boliger, som ændrer status
Amager Strandvej (nord)	- 2 dB	26 % forventes ikke længere støjbelastede over 58 dB.	Ca. 30 boliger.
Carl Jakobsens Vej vest	1,6 dB	3,5 % forventes støjbelastede over 58 dB.	Ca. 4 boliger.
Sydhavnsgade	1,4 dB	22 % fordelt på <ul style="list-style-type: none"> - 19 % forventes at blive støjbelastede over 68 dB. - 3 % forventes at blive støjbelastede til over 73 dB. 	Ca. 70 boliger fordelt på <ul style="list-style-type: none"> - Ca. 60 boliger over 68 dB - Ca. 10 boliger over 73 dB
Vasbygade	1,2 dB	Der er stærkt støjbelastede boliger langs Vasbygade, som er opført efter seneste støjkortlægning.	Der er stærkt støjbelastede boliger langs Vasbygade, som er opført efter seneste støjkortlægning.
Ørestads Boulevard	- 1,5 dB	8,7 % forventes ikke længere støjbelastede over 58 dB.	Ca. 10 boliger.

Tabel 20. Udvalgte vejstrækninger, hvor den forventede støjpåvirkning er over 1 dB.

I alt forventes omkring 40 boliger at ændre status fra at være støjbelastede til ikke længere at være støjbelastede omkring Amager Strandvej nord og Ørestads Boulevard på strækningerne skitseret i trafikafsnittet. Omkring 4 boliger ændrer status fra ikke at være støjbelastede til at være støjbelastede over 58 dB ved Carl Jakobsens Vej, omkring 60 boliger forventes at blive stærkt støjbelastede med over 68 dB ved Sydhavnsgade, og omkring 10 boliger forventes at blive stærkt støjbelastede over 73 dB, som er grænsen for at etablere boliger jf. Kommuneplan 2015 og 2019.

Hertil kommer, at der er muliggjort 40 % boliger, svarende til potentielt knap 18.000 m² etageareal, med belastning op til 73 dB i lokalplanforslag med kommuneplantillæg for Sydhavnsgade, der er i offentlig høring til 20. august 2019. Disse boliger forventes som konsekvens af rækkefølgeplanen at blive støjbelastede yderligere op til 74,4 dB, hvilket er over grænseværdierne for boliger.

Boligerne ud til Vasbygade er opført efter seneste støjkortlægning. Derfor er der ingen tal på, hvor mange boliger, der er stærkt støjbelastede. Ifølge støjkortlægningen fra 2017 er støjen fra vejen op til 78 dB, som overstiger grænseværdien ved boliger. Boligerne ved Vasbygade vil blive belastet med yderligere 1,3 dB. I lokalplan 310 tillæg 4 "Teglværkshavnen" er der muliggjort 105.000 m² ud mod Vasbygade. Et estimat baseret på seneste støjkortlægning er, at 50 % af disse boligkvadrater vil ændre status til at være belastet med over 73 dB, som er over grænseværdien for boliger. Omkring 40 % vil ændre status til at være stærkt støjbelastede over 68 dB eller støjbelastede over 58 dB, og 10 % af boligmassen forventes ikke at ændre status, da bygningerne er støjskærmet af den omkringliggende bebyggelse.

Henholdsvis 60 og 10 boliger forventes at ændre status til at blive støjpåvirket med over 68 dB og 73 dB, og som angivet ovenfor, vil yderligere nye boliger på Sydhavnsgade blive støjpåvirket med 1,4 dB mere, end den normale fremskrivning i lokalplanprocessen gjorde anledning til. Det vurderes, at boligernes beboere her potentielt kan blive udsat for støjgener i boligen, som er sundhedsskadelige. Der vil også være en del boliger, som forventes at ændre status til ikke at være støjbelastede over Miljøstyrelsens vejledende grænseværdi på 58 dB.

Der skal til vurderingen nævnes, at bilparken løbende udskiftes og erstattes med nye køretøjer, der forventes at støje mindre fra motorerne. Den løbende udskiftning af bilparken vil dog ikke have indflydelse på støj fra dækkene, som er den væsentlige støj, når bilerne kører over 40 km/t.

Procentvis er den forventede ændring dog ikke væsentlig i forhold til det samlede antal boliger i København. Når de nye områder skal udvikles, er der potentiale for at støjbeskytte boligerne. Anvendelsen kan fordeles således, at der ikke etableres støjbelastede boliger, da erhvervsbygninger kan udformes og placeres, så de skærmer for bagvedliggende følsomme anvendelser som boliger, daginstitutioner og skoler. Indarbejdes disse hensyn, er den sandsynlige påvirkning af placering af nye boliger af mindre væsentlig karakter. Vurderingen af rækkefølgeplanens påvirkning af trafikstøj vurderes på baggrund af ovenstående at være af mindre væsentlig karakter.

Målet om at reducere antallet af stærkt støjbelastede boliger i København samt beskyttelse af anden følsom anvendelse kræver, at der i den fysiske planlægning samt driften af byen indarbejdes en række tiltag. Ved stærkt støjbelastede vejstrækninger bør der planlægges bygninger med erhvervsanvendelse, som skærmer bagvedliggende boliger mod støj fra vejen, og som led i driften af byen bør der udlægge støjreducerende asfalt på veje, som trænger til genopretning, hvor trafikbelastningen er over 2.000 biler i døgnet, og hvor hastigheden er mere end 40 km/t. Derudover bør der arbejdes på at nedsætte hastigheden på de vejstrækninger, der overstiger 40 km/t, og hvor det giver mening i forhold til trafiksikkerheds- og trængselsmæssige betragtninger.

Luftforurening og CO₂-udledning fra vejtrafik

Det fremgår af vurderinger i rækkefølgeplanen, at der kan forventes mere trængsel på byens vejnet frem mod 2035. Denne tilvækst i trafikken vil ikke nødvendigvis bidrage til mere luftforurening og øget CO₂ fra vejtrafikken. I den forbindelse skal nævnes, at luftforureningen i de sidste 10 år har været faldende, og at København i 2017 overholder alle EU's grænseværdier for luftens indhold af stoffer. En udvikling som især skyldes udviklingen af ny teknologi indenfor f.eks. køretøjer med krav om rensesystemer, som reducerer trafikens bidrag til luften med stoffer som kvælstofdioxid og partikler i bilernes udstødningssgasser. En udvikling, som forventes at fortsætte, fordi den nuværende bilpark løbende udskiftes og erstattes med nyere køretøjer, der lever op til nye skærpede EU- emissionsnormer for køretøjer i fremtiden.

Den samlede vejtrafik tegnede sig i 2017 for ca. 26 % af den samlede CO₂ udledning i København, svarende til ca. 360.500 tons CO₂. Udviklingen i vejtrafikens bidrag til CO₂ udledningen i de kommende år afhænger af flere forhold. Det afhænger af, om der kommer flere elkøretøjer på de danske veje i perioden 2030-2035. En udvikling, som er afhængig af om statslige tiltag, som kan bidrage til at fremme miljøvenlige drivmidler i køretøjer. Desuden vil en evt. stigning i vejtrafikens bidrag af CO₂ afhænge af, om Københavns Kommune fortsat forbedrer forholdene for gang, cykler og miljøvenlig kollektiv trafik, der kan begrænse biltrafikken og dermed CO₂ udledningen i byen.

Den ændrede rækkefølgeplan vurderes samlet at generere omkring 20.000 flere bilture. Dette vil medføre øget trafikstøj, større kødannelser og øget forsinkelse. For at imødekomme disse negative konsekvenser bør man i planlægningen arbejde med en række afværgeforanstaltninger.

Sammenfatning

Trafikmængder

Mange af områderne, der indgår i rækkefølgeplanen, omdannes fra primært at være erhvervsområder til primært at indeholde boligbyggeri. Denne ændring medfører i flere tilfælde, at antallet af genererede ture reduceres, selvom der muliggøres flere kvadratmeter byggeri.

Den ændrede planlægning i områderne Nordøstamager og Nordhavn medfører derfor et fald i årsdøgntrafikken. På trods af faldende trafikmængder målt over hele døgnet, vil det formentlig betyde en større trafikale belastning i morgen- og eftermiddagsspidstimerne grundet større mængder pendlertrafik.

I Valby tilfører den ændrede rækkefølgeplan generelt større mængder trafik. De trafikale stigninger på strækningerne er de fleste steder under 10 % over hele døgnet. De relativt små ændringer kan dog have en stor effekt på kødannelse og forsinkelser på vejnettet, da det allerede i dag flere steder er udnyttet til kapacitetsgrænsen i spidstimerne.

I områderne Bystævneparken og Tingbjerg vil der genereres ca. 3.300 ekstra ture med den ændrede rækkefølgeplan. Bydelsgaderne i området har overskydende kapacitet og vil derfor kunne håndtere en vis mængde ekstra trafik. De regionale veje og fordelingsgaderne i området er dog stærkt belastet, og her vil det blive problematisk at håndtere den øgede mængde trafik. Frederikssundsvej og Hillerød motorvejen vil kunne opleve større forsinkelser og kødannelse, som konsekvens af dette.

Centrumforbindelsen med Vasbygade, Sydhavnsgade, Sjællandsbroen og Vejlands Allé håndterer i dag meget store trafikmængder og er i spidstimerne fuldt udnyttet til kapacitetsgrænsen. Den ændrede rækkefølgeplan medfører en meget stor trafikale stigning på strækningen samtidig med, at trafikken koncentrerer omkring morgen- og eftermiddagsspidstimerne. Dette vil give store udfordringer med at få afviklet trafikken, med den konsekvens, at der dannes længere køer og større forsinkelser, medmindre der foretages meget store investeringer i forbedret infrastruktur.

Trafikstøj

Vurderingen af rækkefølgeplanens påvirkning af trafikstøj vurderes at være af mindre væsentlig omfang. Sammenholdes den forventede ændring i støjniveau med det samlede antal boliger i København, anses ændringen ikke at være væsentlig, ligesom at der ved udviklingen af nye områder er mulighed for at støjbeskytte boligerne.

Som følge af rækkefølgeplanen forventes det, at der ved Amager Strandvej Nord og Ørestads Boulevard vil være ca. 40 boliger ændrer status fra at være støjbelastede til ikke længere at være støjbelastede. Ved Carl Jakobsens Vej forventes ca. 4 boliger at ændre status fra ikke at være støjbelastede til at være støjbelastede over 58 dB. Ved Sydhavnsgade forventes ca. 60 boliger at blive stærkt støjbelastede med over 68 dB, mens ca. 10 boliger forventes at blive stærkt støjbelastede over 73 dB, som er grænsen for at etablere boliger jf. Kommuneplan 2015 og 2019.

For muliggørelsen af 40 % boliger med støjbelastning op til 73 dB i Sydhavnsgade betyder ændringen i rækkefølgeplanen at blive støjpåvirket med 1,4 dB mere, hvilket er over grænseværdien for boliger. Det vurderes, at de nye boligers beboere vil blive udsat for sundhedsskadelige støjgener. Også for Teglværkshavnen, hvor der er muliggjort flere boliger vil 50 % af disse boligkvadratmeter ændre status til at være støjbelastede med over 73 dB, som er grænseværdien for boliger. For boligerne ved Vasbygade forventes støjpåvirkningen at stige med 1,3 dB.

Til vurderingen af støjgener hører, at bilparken løbende udskiftes, og at dette kan have en effekt på støj, dog vil det ikke have effekt på støjen fra biler, der kører mere end 40 km/t. De

Luftforurening og CO₂-udledning fra vejtrafik

Det vurderes, at der som følge af ændringer i rækkefølgeplanen kan forventes mere trængsel på Københavns vejnet frem til 2035, og ændringerne vurderes samlet at medføre ca. 20.000 flere bilture. Dette er dog ikke ensbetydende med, at luftforurening og CO₂-udledningen samtidig stiger. Det skyldes, at vejtrafikkens udledning af CO₂ afhænger af flere forhold i de kommende år. Her kan nævnes andelen af elkøretøjer og statslige tiltag samt udvikling af forholdene for kollektiv trafik samt for cyklister og gående i Københavns Kommune. I Kommuneplan 2019 er det desuden

muliggjort at arbejde med bilfrie bydele og bedre forhold for delebiler, hvilket kan være medvirkende til en reducere af antallet af genererede bilture.

Grønne og blå områder

Det er kommunens mål, at der skabes mere og bedre bynatur i København. I ændringen af rækkefølgeplanen indgår flere områder, der er en del af kommunens grønne struktur. Følgende afsnit redegør for ændringens virkning på områdernes bynatur og biodiversitet. Følgende områder i rækkefølgeplanen giver anledning til særskilt vurdering:

- Nordhavn
- Jernbanebyen
- Vejlandskvarteret
- Ørestad Fælled Kvarter
- Stejlepladsen
- Selinevej Nord

Idet Stejlepladsen og Selinevej Nord grænser op til Natura 2000-området "N143 Vestamager og havet syd for", redegøres der for den gennemførte Natura 2000-væsentlighedsvurdering af disse arealudlæg i Kommuneplan 2019.

Berørte grønne og blå områder

Nordhavn

To delområder, Holm 8 og Holm 12 og Tunnelfabrikken, i Nordhavn inddrages i rækkefølgeplanen og vil dermed blive bebygget. Bebyggelsens præcise udformning kendes ikke.

På Holm 8 består en væsentlig del af området af ruderaer. Der er til dels åbne områder, domineret af græsser og urter, og dels områder under naturlig tilgroning med træer og buske. Området indeholder også bebyggelse og gruspladser uden naturværdi. Området vurderes af have lav naturkvalitet.

Der er i Dansk Ornitologisk Forenings observationsdatabase registreret en række ynglende fuglearter i Nordhavns ubebyggede områder. Herunder bl.a. vibe, sanglærke, stenpikker og engpiber, som kun findes få andre steder i kommunen. Området benyttes også i stor udstrækning af trækfugle. Flere af disse arter må formodes at forekomme i Holm 8.

På Holm 12 og Tunnelfabrikken består en stor del af området af åbne, næringsfattige, sandede og tørre ruderaer med fugtigere partier. En mindre del indeholder en forholdsvis artsrig flora. Der er observeret flokke med fouragerende gæs i trækperioden. Området vurderes at have relativt lav naturkvalitet, dog højere end det vestlige delområde og med et væsentligt potentiale for at udvikle større naturværdi, bl.a. pga. jordbundsforholdene og den forholdsvis artsrige flora på dele af arealet. Området består desuden af industribebyggelse og asfalterede arealer uden naturværdi.

Der er i Dansk Ornitologisk Forenings observationsdatabase registreret en række ynglende fuglearter i Nordhavns ubebyggede områder. Herunder bl.a. vibe, sanglærke, stenpikker og engpiber, som kun findes få andre steder i kommunen. Området benyttes også af trækfugle. Flere af disse arter må formodes af forekomme i Holm 12.

Der blev i 2017 registreret ynglende grønbroget tudse i området. Grønbroget tudse er en beskyttet bilag IV-art.

I Nordhavn vurderes det, at konsekvenser af ændringer i rækkefølgeplanen afhænger af kommende byggeris konkrete udformning. Helhedsplanen for ydre Nordhavn arbejder med at tilgodese grønne

og blå kvaliteter og vil blive udmøntet i den kommende lokalplanlægning. Afhængig af områdets konkrete udformning vurderes det, at området med tiden kan blive anvendt af et begrænset antal almindelige have- og byarter, som f.eks. solsort, husskade og musvit.

Området vil ikke længere være et egnet yngleområde for grønbroget tudse, ligesom selve anlægsarbejdet også vil umuliggøre tudsens tilstedeværelse. Da bilag IV-arters levesteder ikke må ødelægges med skadelig effekt for bestanden, skal der udarbejdes en plan for håndtering af den lokale bestand af grønbroget tudse.

Jernbanebyen

Jernbanebyen inddrages i rækkefølgeplanen og vil blive bebygget i foreløbig ukendt grad. Bebyggelsens præcise udformning kendes ikke.

Området ligger op til et større baneterræn og henligger i dag som industriområder med en overvægt af værksteder. Området indeholder imidlertid også ældre beboelse og en række mindre, grønne områder samt spredt beplantning. Beplantningen består af alt fra selvsået bevoksning i naturprægede områder til kultiverede alléer og haveanlæg med forskellige arkitektoniske og biologiske værdier. Området indeholder flere bevaringsværdige træer fordelt på mindst 18 arter, samt mindst 39 arter af urter og buske. Langs baneterrænet findes en særlig varmekrævende, overdrevslignende vegetation med flere sjældne arter. Disse arealer indgår i Banedanmark og Naturstyrelsens projekt InfraNatur med den hensigt at bevare og styrke naturværdierne.

Det er ikke muligt på nuværende tidspunkt at vurdere nærmere, hvilke konsekvenser en fremtidig byudvikling af området vil få. Det vil være muligt at bevare en stor del af områdets naturværdier samtidig som der byudvikles, da naturværdierne findes pletvis på mindre dele af området som vil kunne friholdes for bebyggelse. Dette kræver imidlertid at bevaring af naturværdierne prioriteres foran andre hensyn. Modsat vil områdets naturværdier forsvinde, hvis træerne fælles og de små, grønne områder bebygges.

Vejlandskvarteret

Arealet inddrages i rækkefølgeplanen og vil dermed blive bebygget. Borgerrepræsentationen besluttede i forbindelse med vedtagelsen af Budget 2019 "Løsning for Ørestad Fælled Kvarter", der indebærer at området skal bebygges med ca. 219.000 m² etageareal - primært boligbyggeri. Det blev ligeledes besluttet, at planlægningen af byggeriet skal tage mest muligt hensyn til den eksisterende natur. Det bebyggede areal skal derfor indskrænkes mest muligt. Det areal, der må bebygges, må højst udgøre 118.000 m², og det skal inkludere det i forvejen bebyggede/asfalterede areal til vandrerhjemmet på 21.000 m², hvorved det grundareal på fælleden, de må bebygges, reduceres til max 97.000 m². Bebyggelsens præcise udformning kendes ikke.

Arealet er omfattet af "Lov om ændring af lov om Metroselskabet I/S og Udviklingsselskabet By & Havn I/S (Erstatning for udvikling af Ørestad Fælled Kvarter)", der muliggør, at arealet bebygges. For yderligere detaljer, se afsnit om planområdets status s. 76.

Arealet er generelt præget af områder med ringe naturværdi, kun et mindre antal delområder har moderat naturværdi. Der er tale om en ret ensartet og ung natur, som overvejende udgøres af ruderat. Et kratområde har henligget i naturtilstand i 40-50 år, mens størstedelen af området er blevet nulstillet ved jordpåfyldning i 2002-2010. Artsrigdommen og variationen er derfor ikke så høj som på resten af Amager Fælled. Området er dog ikke kultiveret siden jordpåfyldningen og indeholder derfor selvgroet natur. Ruderatområdet på Amager Fælled (her inklusive arealer uden for arealudlægget i rækkefølgeplanen) er levested for et relativt stort antal insekter, herunder den meget sjældne cikade *Mirabella albifrons* og den rødlistede sommerfugl Det hvide W. Området er desuden levested for ynglende lærke og vibe som det eneste sted på Amager Fælled. Området rummer potentiale til at udvikle sig til et værdifuldt overdrev. En registreret § 3-beskyttet sø på

arealet er opstået efter jordpåfyldning på grund af ujævnheder og er kun få år gammel. Arealet rummer desuden parkeringsplads og et vandrerhjem uden naturværdi.

At området bebygges indebærer, at dets nuværende natur og biodiversitet i altovervejende grad vil forsvinde. Byggeriets konkrete udformning vil afgøre om det vil være muligt at bevare mindre dele af området i naturtilstand. Området vil med tiden, afhængig af dets konkrete udformning, kunne anvendes af et begrænset antal almindelige have- og byarter, som f.eks. solsort, husskade og musvit.

Bebyggelsen vil også påvirke den resterende del af Amager Fælled, da campinggrunden udgør en del af et samlet, større naturområde. Store naturområder kan rumme flere arter og større populationer end små områder, bl.a. fordi de er mere robuste overfor negativ påvirkning, fordi store populationer er mere levedygtige, og fordi nogle arter kræver leveområder af en vis størrelse og/eller en grad af uforstyrrelse. Store områder er også relativt mindre påvirket af randeffekter. Randeffekter kan være øget forstyrrelse, ændret mikroklima, spredning af ikke-hjemmehørende arter fra haver og øget prædation fra husdyr. Bebyggelsen vil medføre, at randområderne langs Vejlandskvarteret vil blive udsat for randeffekter. Det skal i den videre planlægning for byggeriet i Vejlandskvarteret undersøges, i hvilket omfang byggeriet vil påvirke omgivelserne.

At bebygge området vil isoleret set modvirke Københavns Kommunes mål om mere og bedre bynatur, men da området erstatter et mere værdifuldt naturområde med højere biodiversitet som følge af den vedtagne løsning om Ørestad Fælled Kvarter, som dermed ikke bliver bebygget, vurderes den samlede effekt på målopfyldelsen at være positiv.

Ørestad Fælled Kvarter

Borgerrepræsentationen besluttede i forbindelse med vedtagelsen af Budget 2019 "Løsning for Ørestad Fælled Kvarter", som indebærer at Ørestad Fælled Kvarter udgår af rækkefølgeplanen og dermed ikke vil blive bebygget. Arealet er omfattet af "Lov om ændring af lov om Metroselskabet I/S og Udviklingselskabet By & Havn I/S (Erstatning for udvikling af Ørestad Fælled Kvarter)", der fastlægger, at området ikke må bebygges. For yderligere detaljer, se afsnit om planområdets status s.76.

Arealet består af tidligere strandenge, som aldrig har været opdyrket eller bebygget, men som har været udsat for en vis påvirkning, bl.a. i forbindelse med Forsvarets tidligere anvendelse af området. På arealet findes i dag naturtyperne eng, overdrev, mose og vandhuller. Det rummer områder med et stort naturindhold og med en lang række tilknyttede dyr, planter og svampe. Nogle af eng- og overdrevsarealerne, der ligger indenfor afgrænsningen af Ørestad Fælled Kvarter, samt moseområdet umiddelbart nord herfor, er de eneste arealer på Amager Fælled, der har en god naturtilstand. Store dele af arealet er i en årrække blevet afgræsset, og den moderate afgræsning af engarealerne har bidraget til en høj biodiversitet med forekomst af mange urter. Arealet udgør et af de botanisk mest interessante områder på hele fælleden og der findes bl.a. tre fredede og én rødlistet planteart. Seks arter af fredede padder og krybdyr er også registreret, eller vurderes at kunne leve, i området. Der er mange fuglearter på Amager Fælled, men relativt få arter yngler på arealudlægget til Ørestad Fælled Kvarter. Disse arter er alle almindelige i Danmark, og ingen af dem er rødlistede eller omfattet af Fuglebeskyttelsesdirektivet.

Dansk navn	Latinsk navn	Beskyttelse
Brændeskærm	Selinum dubium	Rødlistet som moderat truet (EN)
Kødfarvet gøgeurt	Dactylorhiza incarnata	Fredet, rødlistevurderet som ikke truet (LC)
Sump-hullæbe	Epipactis palustris	Fredet, rødlistevurderet som ikke truet (LC)
Maj-gøgeurt	Dactylorhiza majalis	Fredet, rødlistevurderet som ikke truet (LC)
Grøn frø	Rana esculenta	Fredet
Spidssnudet frø	Rana arvalis	Bilag IV-art, fredet
Lille vandsalamander	Triturus vulgaris	Fredet
Stor vandsalamander	Triturus cristatus	Bilag IV-art, fredet
Snog	Natrix natrix	Fredet
Skovfirben	Zootoca vivipara	Fredet

Tabel 21. Beskyttede og rødlistede arter i Ørestad Fælled Kvarter.

At området bevares i sin nuværende tilstand og ikke bebygges betyder, at områdets natur og biodiversitet kan bevares. Dette bidrager til Københavns Kommunes målsætning om mere og bedre bynatur samt til internationale forpligtelser om at standse tabet af biodiversitet. At der ikke bebygges, vil desuden medføre, at dette område af Amager Fælled ikke bliver udsat for randeffekter.

Det skal dog bemærkes, at arealet udgår af rækkefølgeplanen som følge af ”Løsning om Ørestad Fælled Kvarter”, der i stedet udlægger tre områder med mindre værdifuld natur til byudvikling, nemlig Stejlepladsen, Selinevej Nord og Vejlandskvarteret. Den samlede effekt på målopfyldelsen vurderes at være positiv.

Stejlepladsen

Borgerrepræsentationen besluttede i forbindelse med vedtagelsen af Budget 2019 ”Løsning for Ørestad Fælled Kvarter”, som indebærer at Stejlepladsen inddrages i rækkefølgeplanen og dermed vil blive bebygget. Der udlægges ca. 64.500 m² etageareal primært til boligbyggeri. Bebyggelsens præcise udformning kendes ikke. Arealet er omfattet af ”Lov om ændring af lov om Metroselskabet I/S og Udviklingselskabet By & Havn I/S (Erstatning for udvikling af Ørestad Fælled Kvarter)”, der muliggør, at arealet bebygges. For yderligere detaljer, se afsnit om planområdets status s.60.

Arealet er gammelt lavvandet marint område, som er opfyldt fra ca. 1945 til 1970. Det grænser til dels op til Natura 2000-området ”N143 Vestamager og havet syd for”. (Se desuden afsnittet ”Natura 2000 væsentlighedsvurdering for Stejlepladsen og Selinevej Nord” side 111.) Arealet har været anvendt som stejleplads af de lokale fiskere i en årrække. Området har ikke været kultiveret og indeholder derfor selvgroet natur med tilhørende flora og fauna. Det er kendetegnet ved en græsdomineret flora med en del stier og kørespor igennem samt spredt bevoksning af træer og buske. Området er ikke genstand for naturpleje. Der er ikke registreret beskyttede naturtyper omfattet af naturbeskyttelseslovens § 3. Der er ikke registreret forekomster af orkidéer eller andre særligt beskyttede arter. Naturkvaliteten vurderes på dette grundlag at være relativt lav.

At området bebygges, indebærer at dets nuværende natur og biodiversitet i altovervejende grad vil forsvinde. Byggeriets konkrete udformning vil afgøre, om det vil være muligt at bevare mindre dele

af området i naturtilstand. Området vil med tiden, afhængig af dets konkrete udformning, kunne anvendes af et begrænset antal almindelige have- og byarter, som f.eks. solsort, husskade og musvit.

At bebygge området vil isoleret set modvirke Københavns Kommunes mål om mere og bedre bynatur, men da området erstatter et mere værdifuldt naturområde med højere biodiversitet som følge af den vedtagne løsning om Ørestad Fælled Kvarter, som dermed ikke bliver bebygget, vurderes den samlede effekt på målopfyldelsen at være positiv.

Selinevej Nord

Borgerrepræsentationen besluttede i forbindelse med vedtagelsen af Budget 2019 "Løsning for Ørestad Fælled Kvarter", som indebærer, at Selinevej Nord inddrages til byudvikling og dermed vil blive bebygget. Der forventes i størrelsesordenen 81.000 m² erhvervsbyggeri. Bebyggelsens præcise udformning kendes ikke. Arealet er omfattet af "Lov om ændring af lov om Metroselskabet I/S og Udviklingselskabet By & Havn I/S (Erstatning for udvikling af Ørestad Fælled Kvarter)", der muliggør, at arealet bebygges. For yderligere detaljer, se afsnit om planområdets status s.61.

Arealet er færdigopfyldt med forurenet jord omkring 2003. Områdets flora og fauna har således først kunnet udvikle sig fra dette tidspunkt. Området er omgivet af barrierer (vej, bane), der afskærer sammenhængen med tilstødende områder i tre sider. Til den fjerde side grænser det op til en lille del af Kalvebodløbet, mellem Sjællandsbroen og jernbanen, som indgår i Natura 2000-området "N143 Vestamager og havet syd for" (Se desuden afsnittet "Natura 2000 væsentlighedsvurdering for Stejlepladsen og Selinevej Nord" side 111). Arealet er siden deponeringens afslutning holdt lysåbent ved græsning. Der er ikke registreret beskyttede naturtyper omfattet af naturbeskyttelseslovens § 3. Naturkvaliteten vurderes på dette grundlag at være relativt lav.

At området bebygges indebærer, at dets nuværende natur og biodiversitet i altovervejende grad vil forsvinde. Byggeriets konkrete udformning vil afgøre om det vil være muligt at bevare mindre dele af området i naturtilstand. Området vil med tiden, afhængig af dets konkrete udformning, kunne anvendes af et begrænset antal almindelige have- og byarter, som f.eks. solsort, husskade og musvit.

At bebygge området vil isoleret set modvirke Københavns Kommunes mål om mere og bedre bynatur, men da området erstatter et mere værdifuldt naturområde med højere biodiversitet som følge af den vedtagne løsning om Ørestad Fælled Kvarter, som dermed ikke bliver bebygget, vurderes den samlede effekt på målopfyldelsen at være positiv.

Natura 2000 væsentlighedsvurdering for Stejlepladsen og Selinevej Nord

Københavns Kommune har fået udarbejdet en Natura 2000-væsentlighedsvurdering af Kommuneplan 2019's arealudlæg på Stejlepladsen (i rapporten kaldet "Bådehavns-gade Øst") og Selinevej Nord, idet arealerne grænser op til Natura 2000-området "N143 Vestamager og havet syd for"³. Væsentlighedsvurderingen konkluderer følgende:

Potentielle påvirkninger af Natura 2000-område N143 som følge af Kommuneplan 2019, der ændrer arealanvendelsen fra ekstensivt grønt område til befæstet areal, begrænser sig til forstyrrelser af fugle og ændring af vandkvaliteten i marine habitatnaturtyper.

Der vil ikke forekomme forstyrrelser af rastende trækfugle på udpegningsgrundlaget som følge af ændret bygningsmasse og ændret arealanvendelse i de to byudviklingsområder. På den baggrund vurderes det, at tilstedeværelse af større bygninger med boliger og erhverv som følge af

³ "Natura 2000-væsentlighedsvurdering Selinevej Nord og Bådehavns-gade Øst", Rambøll, for Københavns Kommune, april 2019

Kommuneplan 2019 ikke vil medføre en væsentlig påvirkning af rastende trækfugle på udpegningsgrundlaget.

I forbindelse med byudvikling på de hidtil ubebyggede/ubefæstede arealer vil der blive behov for at aflede af overfladevand fra befæstede arealer til Kalvebodløbet. En sådan ændring vil potentielt kunne ændre vandkvaliteten i området og dermed potentielt påvirke marine habitatnaturtyper. Ved anvendelse af separatkloakering og brug af Københavns Kommunes retningslinjer for lokal afledning af regnvand vil tilførsel af overfladevand som udgangspunkt ikke ændre vandkvaliteten i det marine område.

På baggrund af ovenstående vurderes det, at Kommuneplan 2019, der muliggør byudvikling på Selinevej Nord og Bådehavnsgade Øst, ikke vil medføre væsentlig negativ påvirkning af naturtyper eller fugle i Natura 2000-område ”N143 Vestamager og havet syd for”. Vedtagelse af kommuneplanen forventes således ikke at kunne influere på muligheden for opnåelse af gunstig bevaringsstatus for naturtyper og fugle på udpegningsgrundlaget af Natura 2000-området.

Sammenfatning

For enkelte byudviklingsområder er det vurderet, at ændringer af rækkefølgeplanen kan have negative konsekvenser for områdernes natur og biodiversitet.

I Nordhavn, hvor områderne har relativt lav naturværdi, vil arealerne, afhængigt af det kommende byggeris konkrete udformning, kunne anvendes af et begrænset antal almindelige have- og byarter. Ydermere vil områderne ikke længere være et egnet yngleområde for grønbroget tudse, og anlægsarbejdet vil umuliggøre tudsens tilstedeværelse i området. Da grønbroget tudse er en beskyttet bilag IV-arter, og dens levesteder ikke må ødelægges med skadelig effekt for bestanden, skal der udarbejdes en plan for håndtering af den lokale bestand.

I Jernbanebyen er det ikke muligt at vurdere, hvilke konsekvenser en fremtidig byudvikling af området vil få. Det vil dog være muligt at bevare en stor del af områdets naturværdier samtidig som der byudvikles, da naturværdierne findes pletvis på mindre dele af området som vil kunne friholdes for bebyggelse.

På baggrund af Borgerrepræsentationens beslutning om en ”Løsning for Ørestad Fælled Kvarter” og den efterfølgende ”Lov om ændring af lov om Metroselskabet I/S og Udviklingselskabet By & Havn I/S (Erstatning for udvikling af Ørestad Fælled Kvarter)” ændres rækkefølgeplanen således, at Ørestad Fælled Kvarter udgår, hvorimod Vejlandskvarteret, Stejlepladsen og Selinevej Nord udlægges til byudvikling.

Beslutningen betyder, at Ørestad Fælled Kvarterets natur og biodiversitet vil blive bevaret. Området, samt moseområdet umiddelbart nord herfor, rummer et stort naturindhold med en lang række tilknyttede dyr, planter og svampe, og arealerne er de eneste arealer på Amager Fælled, der har en god naturtilstand. Beslutningen om at udtage Ørestad Fælled Kvarter bidrager derfor til kommunens målsætning om mere og bedre bynatur samt til internationale forpligtelser om at standse tabet af biodiversitet.

I Vejlandskvarteret, som er præget af områder med ringe naturværdi og kun har et mindre antal delområder har moderat naturværdi, vil beslutningen imidlertid få negative konsekvenser for områdets natur og biodiversitet, som vurderes at forsvinde, hvor der udlægges arealer til byggeri. Dog afgør byggeriets konkrete udformning, om det vil være muligt at bevare mindre dele om områdets naturtilstand, ligesom at det afhængigt af byggeriets udformning vurderes muligt at området anvendes af en række begrænset antal have- og byarter. Bebyggelse vurderes ligeledes medføre randeffekter.

For Stejlepladsen og Selinevej Nord vurderes det tilsvarende, at naturkvaliteten er relativ lav samt, at områdernes nuværende natur og biodiversitet i altovervejende grad vil forsvinde, såfremt områderne bebygges. Ligeledes afhængig af områdernes konkrete udformning vurderes det, at områderne kan anvendes af et begrænset antal have- og byarter.

At bebygge Vejlandskvarteret, Stejlepladsen og Selinevej Nord vil isoleret set modvirke Københavns Kommunes mål om mere og bedre bynatur, men da områderne erstatter et mere værdifuldt naturområde med højere biodiversitet som følge af den vedtagne løsning om Ørestad Fælled Kvarter, som dermed ikke bliver bebygget, vurderes den samlede effekt på målopfyldelsen at være positiv.

På baggrund af Natura 2000-væsentlighedsvurderingen af områderne er det vurderet, at de potentielle påvirkninger på Natura 2000-området N143 begrænser sig til forstyrrelser af fugle og ændring af vandkvaliteten i marine habitatnaturtyper. I forlængelse heraf vurderes det, at der ikke vil ske væsentlig negativ påvirkning af naturtyper eller fugle i Natura 2000-området N143.

Social mangfoldighed

Det er kommunens mål at fremme mangfoldigheden og styrke byens sociale sammenhængskraft. Ændringerne af rækkefølgeplanen understøtter kommuneplanens målsætning om, at 25 % af de nybyggede boliger i planperioden skal opføres som almene boliger samt målsætningen om, at almene boliger skal udgøre en del af udviklingen i de nye områder. Dette skal sikres ved en konsekvent anvendelse af krav om almene boliger i de kommende byudviklingsområder. Hermed vurderes rækkefølgeplanlægningen at understøtte det samlede ønske om en social og mangfoldig by. Følgende områder i rækkefølgeplanen giver anledning til særskilt vurdering:

- Bådehavnsgade Nord og Syd samt Stejlepladsen
- Tingbjerg og Bystævneparken

Berørte områder

Bådehavnsgade Nord og Syd samt Stejlepladsen

Bådehavnsgade er beliggende i Ellebjerg skoledistrikt, hvor andelen af almene boliger udgør 52 %. Efter de nuværende vilkår for placering af almene boliger bør der derfor ikke placeres flere almene boliger i området. Ved udvikling af større områder fastlægger Kommuneplan 2015 og Kommuneplan 2019 imidlertid, at andelen af almene boliger skal vurderes på baggrund af en fuld udbygning af området. I Bådehavnsgadeområdet inkl. Stejlepladsen forventes omkring 4.500 nye boliger ved fuld udbygning.

Tilføjelse af flere private boliger til området forventes at bidrage til en blandet bolig- og beboersammensætning og en større social sammenhængskraft i Sydhavn. Byudviklingen er desuden af et omfang, der medfører, at almene boliger også vil være en del af den samlede udvikling. Der er allerede truffet politisk beslutning om, at almene boliger skal være en del af boligudviklingen på Stejlepladsen, og dette forventes også at blive gældende for det øvrige Bådehavnsgadeområde. Med de almene boliger skabes udover boliger til et bredt udsnit af befolkningen også et antal boliger målrettet den boligsociale anvisning. Hermed får også de grupper, der har sværest ved at finde fodfæste på boligmarkedet adgang til boliger i byudviklingsområderne.

Ved udvikling og placering af de almene boliger i området bør der være opmærksomhed på, at de almene boliger udvikles dels i samme takt som det private boligbyggeri i området, dels med en variation i boligtyper (henholdsvis ungdoms- og familieboliger). Det skal sikre, at de almene boliger integreres som en naturlig del af den samlede bebyggelse, og at udbuddet af almene boliger i området ikke bliver ensidigt.

Endelig bør der i Sydhavnsområdet arbejdes med infrastrukturelle forbindelser, der effektivt forbinder den eksisterende Sydhavn med de nye dele af Sydhavnen, der udvikles omkring Bådehavnsgade. Forbedrede forbindelser mellem det "gamle" Sydhavn og det "nye" Sydhavn vil understøtte, at udviklingsområderne ikke isoleres fra den eksisterende by. Samtidig kan bedre forbindelser mellem de to bydele potentielt berige handels- og kulturlivet i den eksisterende Sydhavn ved at flere får deres naturlige gang i området.

Tingbjerg og Bystævneparken

Tingbjerg-området er beliggende i Tingbjerg skoledistrikt, hvor andelen af almene boliger udgør 93 %. Området består således i dag primært af almene boliger og kommunale funktioner.

Tingbjerg er et udsat byområde og er desuden kategoriseret som en ”hård ghetto” ifølge regeringens ghettoliste. Københavns Kommune skal derfor udarbejde en udviklingsplan, der har til sigte at ændre beboersammensætningen i området og reducere andelen af almene familieboliger til maks. 40 % i 2030.

Målet med byudviklingen i Tingbjerg er bl.a. at skabe en blanding af ejerformer med henblik på en mere balanceret bolig- og beboersammensætning og en større social sammenhængskraft. Byudviklingen i området skal muliggøre, at der på sigt kan etableres over 1.000 private boliger i Tingbjerg.

Det vurderes, at ændringer i rækkefølgeplanen understøtter kommunens øvrige tiltag i Tingbjerg samt, at ændringer i rækkefølgeplanen kan have væsentlig positiv indvirkning på den sociale mangfoldighed for så vidt angår Tingbjerg. Det er således centralt for den kommende udvikling, at nye boliger i Tingbjerg adskiller sig i forhold til boligtyper fra den eksisterende ensidige boligsammensætning.

Umiddelbart sydøst for Tingbjerg ligger området Bystævneparken. Området ligger adskilt fra Tingbjerg af det fredede naturområde Vestvolden. Bystævneparken ligger i skoledistriktet Korsager skole, hvor andelen af almene boliger udgør 30 %. Bystævneparken består i dag primært af kommunale funktioner, bl.a. et større utidssvarende plejecenter, undervisningsfaciliteter, produktionskøkken mv.

Københavns Kommune planlægger pt. en omdannelse af området, der kommer til at omfatte nedrivning af de utidssvarende plejefunktioner, etablering af private boliger og fastholdelse af en del af de kommunale funktioner.

Bystævneparken er ikke udpeget som en ”hård ghetto”, men da området ligger i forlængelse af Tingbjerg, har Københavns Kommune ansøgt og fået godkendelse til, at Bystævneparkens kommende nye boliger tælles med i forbindelse med Tingbjergs udviklingsplan. Det betyder, at omdannelsen af Bystævneparken skal ses i sammenhæng med de nødvendige ændringer i Tingbjerg, jf. ovenfor. Det vurderes således, at en omdannelse af Bystævneparken vil understøtte en positiv omdannelse af det samlede område med henblik på en øget variation af bolig- og beboertyper. Omdannelse af Bystævneparken indgik som et element i Københavns Kommunes byudviklingsstrategi for området fra 2015.

Det bemærkes, at sammenhængen mellem de to områder er betinget af, at der kan etableres en vejforbindelse på tværs af Vestvolden. Det vurderes, at en velfungerende infrastrukturforbindelse mellem de to områder med fordel kan bidrage til at mindske Tingbjergs karakter af et isoleret boligområde og understøtte en udveksling mellem de to områder.

Sammenfatning

Det vurderes, at rækkefølgeplanen understøtter det samlede ønske i Københavns Kommune om en social og mangfoldig by.

For så vidt angår Bådehavngade Nord og Syd samt Stejlepladsen forventes opførelsen af ca. 4.500 nye boliger, og opførelsen af flere private boliger vurderes dermed at bidrage til en blandet bolig- og beboersammensætning samt en øget social sammenhængskraft i Sydhavn. Der er truffet politisk beslutning om at opføre almene boliger i området, og en del af disse boliger målrettes til den boligsociale anvisning. Dette vurderes at være medvirkende til at tilbyde boliger til et bredt udsnit af befolkningen samt til de grupper af borgere, som har sværest ved at finde en passende bolig.

Det udsatte byområde Tingbjerg er kategoriseret som værende en hård ghetto og dermed skal Københavns Kommune udarbejde en udviklingsplan for området. Andelen af familieboliger skal

reduceres til maks 40 % i 2030 og byudviklingen skal muliggøre, at der kan opføres over 1.000 nye private boliger i Tingbjerg. På baggrund heraf vurderes det, at ændringer i rækkefølgeplanen understøtter Københavns Kommunes øvrige tiltag i Tingbjerg samt at ændringer i rækkefølgeplanen kan have væsentlig positiv indvirkning på den sociale mangfoldighed i Tingbjerg.

Det vurderes, at udviklingen af Bystævneparken vil understøtte en positiv omdannelse af det samlede område, herunder Tingbjerg, med en øget variation af bolig- og beboersammensætning. Dette vurderes på baggrund af, at Københavns Kommune planlægger en omdannelse af området herunder nedrivning af utidssvarende plejefunktioner, opførelse af private boliger samt fastholdelse af en del af de kommunale funktioner.

Identitet/kulturarv

For at varetage og synliggøre Københavns kulturhistorie udpeger kommuneplanen værdifulde kulturmiljøer, og det er bl.a. kommuneplanens målsætning, at Københavns kulturarv bruges og synliggøres som en del af grundlaget for at forstå og udvikle byen. Med ændringerne af rækkefølgeplanen berøres flere af de udpegede kulturmiljøer. Følgende områder giver anledning til særskilt vurdering:

- Nordhavn (kulturmiljø 2.4 Nordhavn)
- Bådehavnsvej Syd, Stejlepladsen og Selinevej Nord (kulturmiljø 2.3 Slusen, Bådklubben Valby mm.)
- Jernbanebyen (kulturmiljø 1.9 Hovedbanegården)

Baggrund

Københavns Arkitekturpolitik sætter fokus på den sammenhængende og bæredygtige by, hvor der tænkes i hele kvarterer, og hvor byens unikke steder styrkes. København skal gøres grønnere, så egenarten styrkes, og udviklingen af København skal respektere de eksisterende kulturværdier i bymiljøer, bygninger og byrum, og tage højde for, hvad der har en særlig kulturel eller social værdi.

I kommuneplanen udpeges værdifulde kulturmiljøer. Et kulturmiljø er en aflæselig helhed af strukturer, anlæg, bygninger m.m., der samlet knytter sig til og formidler en fælles historie. Det kan være oprindelse, tidsepoke og/eller geografi, der har betydning for forståelsen af Københavns vigtigste fortællinger og udviklingstræk. Kulturmiljøerne i København knytter sig til fortællingerne om København som hovedstad, København som havneby, københavnernes velfærd og produktionens København.

Kulturmiljøer

Nordhavn

Nordhavn er udpeget som et værdifuldt kulturmiljø, der er en del af den samlede kulturarvsfortælling om "København som havneby" jf. Kommuneplan 2015 og Kommuneplan 2019. Kulturmiljøet omfatter Nordhavnsområdet med østsiden af Kalkbrænderihavnen, Skudehavnen, Færgeshavnen, Fiskerihavnen, de store kajanlæg mod øst mv. Kulturmiljøet afgrænses mod nord og øst af Øresund, mod vest af Århusgade, Sundkrogsgade og Sundkrogskaj. Det hele er udpeget som kulturmiljø med værdifulde bebyggelsesflader. De bærende bevaringsværdier er hovedsageligt registreret i de indre dele af havneområdet (markante enkeltbygninger og moleområder, kajkanter, kranspor, jernbanespor) foruden et område syd for Fiskerihavnen.

Nordhavn er under byudvikling og de aktuelle områders værdier er primært udpeget som flader med skiftende karakter i skala, erhvervslandskaber og byggeskik gennem de sidste århundreder.

Nordhavns særlige landskabelige kvaliteter og værdier er knyttet til placeringen og beliggenhed ved Øresund med vand til tre sider, forskellige eksisterende havnemiljøer og kanaler, som skaber konstant nærhed og sammenhæng til havet. Derudover er der en vekslende kontakt til vandet som består af kig, udsigter, bassiner og oplevelser af forskellige havnemiljøer. Mange af de nordlige arealer ligger ubenyttet hen, hvor selvgroet natur har givet landskabet en særlig karakter.

Nogle af hovedudfordringerne handler om fortsat at kunne aflæse Nordhavns skiftende tiders industriarealer, og fastholde områdets nærhed og sammenhæng til Havnen og Øresund.

Ændring af rækkefølgeplanen og fortsættelse af byudviklingen vurderes ikke i sig selv at påvirke områdets kulturarv. Byudviklingen vurderes at medføre væsentlige ændringer af det kulturhistoriske

miljø. For at minimere denne påvirkning vil det fortsat være vigtigt at udvikle ny bebyggelse og nye byrum bl.a. med grundlag i de udpegede kulturhistoriske værdier. Området kulturhistoriske identitet og kvalitet kan gøres tydelig ved at synliggøre enkelt elementer, videreføre skift i skala og karakter af bebyggelsen, adgang og sammenhæng med havnen og Øresund, herunder ved at fastholde kig, udsigter, brugen af og nærhed til havnen og havnemiljø. Ligeledes skal der fortsat arbejdes med at skabe en vekslende afgrænsning og sammenhæng til hav og havn.

Bådehavns-gade Syd og Stejlepladsen

Havnemiljøet omkring Slusen, Bådklubben Valby m.m. er udpeget som et værdifuldt kulturmiljø, der indgår i den samlede kulturarvsfortælling om "København som havneby" jf. Kommuneplan 2015 og 2019. Kulturmiljøet som helhed er lokaliseret omkring Kalvebodløbet og omfatter Slusen ved Sjællandsbroen herunder Slusehavnen, dæmning og slusemesterbolig, båd klubberne ved Sluseholmen, Kalvebodløbet, Fiskerhavnen og Stejlepladsen. Placeringen ved indsejlingen til havnen, de forskelligartede bebyggelser og bebyggelsernes indbyrdes sammenhæng og relation til havneløbet samt det omgivende landskab er vigtige identitetsskabende træk, der er med til at fastholde områdets særlige historiske og maritime miljø. Her er der gennem tiden skabt en række mindre og intime havnemiljøer med forskellige funktioner og relation til havnen både som fiskerihavn, lystbådehavn og som sluse og toldområde.

Kulturmiljøets bærende bevaringsværdier omfatter Slusen med tilhørende bygninger og anlæg, spærredæmningen, slusehavnen, husbådkolonien København, de blandede bebyggelser øst for Bådehavns-gade og Sejlklubvej i Fiskerihavnen samt Valby Bådklub ved Sluseholmen. Havnemiljøerne som helhed, herunder Stejlepladsen og arealerne langs Bådehavns-gade, er udpeget som værdifulde landskabsflader.

Langs Bådehavns-gade og Sydløbet er havnemiljøet karakteriseret af mindre selvgroede bebyggelser grupperet omkring smalle stræder og havnen. Omkring Bådehavns-gade er havnefronten åben og tilgængelig, og dele af arealet benyttes til særlige havnefunktioner eksempelvis en dok. Ved Sydløbet er havnemiljøet af en mere privat karakter med klubber, foreninger samt små lokale spisesteder og lignende.

Slusen med havn og sluseanlæg udgjorde tidligere porten til byen samt koblingen mellem vand og land. I dag er det et markant og rustikt maritimt miljø med blanding af havneaktiviteter, småerhverv og husbåde. Slusen skaber sammenhæng på tværs af Sydhavn og Amager og benyttes til ophold og lystfiskeri. Her er udsyn, åbne vider og sammenhæng mellem himmel, havn og by.

I den fremtidige byudvikling vurderes det at være en udfordring at fastholde områdets unikke karakter som et åndehul i byen, at fastholde det store åbne landsskabsrum som åbner sig mod Tippen og Kalveboderne og at fastholde sammenhæng på tværs af havneløbet samtidig med, at byudviklingen i området skal sikres mod stormflod.

Ændring af rækkefølgeplanen og igangsætning af en byudvikling i området kan medføre en væsentlig påvirkning af områdets kulturarv. Havnemiljøerne og eksisterende aktiviteter anses som sårbare overfor længerevarende byggerier i området.

Udvikling af nye bykvarterer, hvor det eksisterende kulturmiljø bruges aktivt (intime og varierede bebyggelsesformer, sammenhæng, kig, udsigter og adgang til havn og natur) som en del af grundlaget for at udvikle nye bebyggelser kan minimere påvirkningen af områdets kulturarv og tilføre området identitet og kvalitet.

For at understøtte, at områdets kulturarv fortsat er en del af Bådehavns-gade kan der arbejdes med at bevare så meget af de aktive havnemiljøer som muligt, herunder at give plads og rum til eksisterende aktiviteter. Ligeledes kan der fokuseres på at genskabe en varieret og intim bebyggelse med adgang og sammenhæng til havnen og natur samt fastholde den offentlige adgang til

havnefronten. Det er også vigtigt at inkludere eksisterende havnefunktioner i nye bebyggelser samt udnytte og passe på områdets særlige sammenhæng med Kalvebodløbet og naturområder.

Jernbanebyen

Jernbanebyen er udpeget som et værdifuldt kulturmiljø. Området indgår i det værdifulde kulturmiljø ”Hovedbanegården”, der omfatter det samlede banegårdsmiljø, baneterrænet samt banearialet i retning af Valby. Kulturmiljøet er en del af den samlede kulturarvsfortælling om ”København som hovedstad” jf. Kommuneplan 2015 og 2019. Hele området er desuden en del af jernbanestrækningen mellem København og Korsør, som Slots- og Kulturstyrelsen har udpeget som ét af 25 nationale industriminder, der illustrerer den danske industrihistorie i perioden 1840-1970.

Kulturmiljøet som helhed er afgrænset af Banegårdspladsen, Bernstorffsgade, Godsbanegården, Vasbygade, Enghavevej, Ingerslevsgade og Reventlowsgade. Området markerer sig som et åbent og lavereliggende landskabsrum, der adskiller sig markant fra de omkringliggende kvarterer mod både Vesterbro, Kgs. Enghave og den nyere bebyggelse i Sydhavnen. Banearialet med omgivelser skaber en unik ankomst til København.

Otto Busses Vej og hele kulturmiljøet med bebyggelse og værksteder på det lavtliggende godsbanearial skaber et unikt træk og kvarter i byen. Mod vest skærer banen sig gennem Valby Bakke og skaber markante og retningsbestemte kulturhistoriske spor i landskabet, som understøttes af beplantning. Ligeledes ses der retningsbestemte landskabelige og kulturhistoriske spor i retning mod Kgs. Enghave.

Det centrale værkstedsområde og bebyggelsen Den Gule By skaber et samlet retningsbestemt bebyggelsesmønster og fremstår som en fysisk helhed. Centralværkstedsområdet omfatter en række karakterfulde værksteds- og administrationsbygninger, hvoraf en del er vurderet med høj bevaringsværdi i lokalplan, med tilhørende torve, pladser og grønne friarealer. Den Gule By består af 33 rækkehuse med tilhørende små haver, en større mesterbolig samt markante trægrupper, som understreger og omgrænser bebyggelsen. Området indeholder også andre markante bebyggelser vurderet med høj bevaringsværdi i lokalplan, eksempelvis vandtårnet og træladerne.

Der er også i lokalplan udpeget værdifulde træer og karaktergivende beplantning, herunder parkarealet foran Lokomotivværkstedet, beplantning mod Vasbygade og ved træladerne.

Udpegning af Jernbanebyen som byudviklingsområde åbner for muligheden for at kombinere ny bebyggelse med genanvendelse af de eksisterende bygninger, i en samlet helhedsplan. Byudviklingen vil ændre på kulturmiljøets nuværende karakter som åbent landskabsrum og i stedet skabe en ny visuel ankomst til København. Banearialet vil stadig opleves som et markant åbent anlæg, der adskiller Kgs. Enghave og Vesterbro fra Jernbanebyen. Ved byudvikling af Jernbanebyen vil en stor del af områdets bebyggelse blive bevaret og genanvendt, ligesom som de retningsbestemte kulturspor i landskab og bebyggelse vil indgå som markante elementer i helheden.

Kulturmiljøet udgør en væsentlig del af et større nationalt industriminde med både bebyggede og ubebyggede områder. Udvikling af Jernbanebyen vil betyde en ændring af den kulturhistoriske helhed, men de særlige anlæg og bebyggelser skabt af jernbanedriften kan virke som identitetsbærende elementer i skabelsen af et nyt bykvarter.

Sammenfatning

Nordhavn er udpeget som værdifuldt kulturmiljø, som er en del af kulturarvsfortællingen om ”København som havneby”. Det vurderes ikke, at ændringer i rækkefølgeplanen i sig selv påvirker Nordhavns kulturarv, men byudviklingen af området vurderes at medføre væsentlige ændringer i det kulturhistoriske miljø. De bærende bevaringsværdier er primært registreret i de indre dele af havneområdet samt et område syd for Fiskerihavnen. Nordhavns særlige kvaliteter knytter sig til

placeringen ved vandet og de omkringliggende havnemiljøer. De primære udfordringer omhandler fortsat at kunne aflæse Nordhavns skiftende tiders industriarealer samt at fastholde nærheden og sammenhængen til havnen og Øresund.

Bådehavns-gade Syd og Stejlepladsen er udpeget som en del af et værdifuldt kulturmiljø, der indgår i kulturarvsfortællingen om "København som havneby". Områdets placering i forhold til indsejling til havnen, bebyggelsernes forskelligartethed og indbyrdes sammenhæng samt relation til havneløbet og omkringliggende landskab vurderes at være vigtige identitetskabende træk. Det vurderes, at ændringer i rækkefølgeplanen kan medføre en væsentlig påvirkning af områdets kulturarv, og havnemiljøerne og eksisterende aktiviteter anses som værende sårbare overfor byggeri i området. Det vurderes, at det ved en fremtidig byudvikling i området vil være en udfordring at fastholde områdets unikke karakter som værende et åndehul i byen og det store åbne landskabsrum mod Tippen og Kalveboderne samt at fastholde sammenhæng med områder på tværs af havneløbet samtidig med, at sikre området mod stormflod i fremtiden. Der bør derfor fokuseres på at bevare så meget af de aktive havnemiljøer som muligt og bruge det eksisterende kulturmiljø aktivt som en del af grundlaget for at udvikle nye bebyggelser.

Jernbanebyen er udpeget som værdifuldt kulturmiljø, som er en del af kulturarvsfortællingen "København som hovedstad". Området er en del af den jernbanestrækning, som Slots- og Kulturstyrelsen har udpeget som værende et industriminde for de danske industrihistorie. Området som helhed adskiller sig fra omkringliggende kvarterer. Flere bebyggelser er vurderet med høj bevaringsværdi i lokalplanen, ligesom også træer og karaktergivende beplantning er det. Ændringen i rækkefølgeplanen vurderes at ændre på kulturmiljøets nuværende karakter som et åbent landskabsrum, mens området stadig vil opleves som et markant åbent anlæg, der adskiller sig fra Kgs. Enghave og Vesterbro. Udviklingen af området vil desuden betyde en ændring af den kulturhistoriske helhed, men de eksisterende bebyggelser og anlæg vurderes at virke som identitetsbærende elementer i det nye byområde.

Ændring af rækkefølgeplan - afværgetiltag

Ingen som direkte følge af de foreslåede ændringer i rækkefølgeplanen, se dog nedenfor.

Ændring af rækkefølgeplan - overvågningsprogram

I forhold til trafik og de planlagte ændringer i rækkefølgeplanen er det relevant at overvåge de konkrete byggerier og trafikændringerne i forbindelse hermed særligt i forhold til Centrumforbindelsen, hvor trafikvæksten kan blive væsentlig og nødvendiggøre afværgetiltag i form af investeringer i forbedret infrastruktur eller andet relevant.

6. Miljøvurdering af forlængelse af metro til Nordhavn

6. Miljøvurdering af forlængelse af metro til Nordhavn

På baggrund af en screening af de planmæssige ændringer i Kommuneplan 2019 har Københavns Kommune vurderet, at en forlængelse af metroen til Nordhavn med to stationer er omfattet af kravet om miljøvurdering. I det følgende beskrives projektet og planområdets status, og projektet vurderes for så vidt angår arealanvendelse, transport og byrum.

Baggrund

Formålet med metro til Nordhavn er at betjene et af Københavns væsentligste byudviklingsområder med kollektiv transport. Med Kommuneplan 2015 muliggøres første etape af metroafgreningen fra Cityringen til Nordhavn, inklusive Nordhavn Station og Orientkaj Station. Med Kommuneplan 2019 muliggøres en forlængelse i form af en højbane og yderligere to højbanestationer i form af Levantkaj Station og Krydstogtkaj Station.



Figur 25. Udvidelse af metro i Nordhavn.

Landsplandirektiver for hovedstadsområdets planlægning (Fingerplan 2017 og 2019) fastsætter linjeføringen med de to stationer. At det ny metroafsnit medtages i Kommuneplan 2019 er således en implementering af direktiverne.

Erhvervsstyrelsen har i marts 2017 miljøvurderet Fingerplan 2017 i ”Miljøvurdering af udkast til Fingerplan 2017”. Styrelsen konkluderer: *”Påvirkningen af miljøet fra Fingerplan 2017 er samlet set ikke væsentlig. Der er nogle enkelte fokuspunkter, hvor der kan være behov for opfølgning af miljøpåvirkningen for at undgå, at påvirkningen bliver væsentligere.”* Forlængelsen af metro til Nordhavn med to stationer er ikke en af disse fokuspunkter.

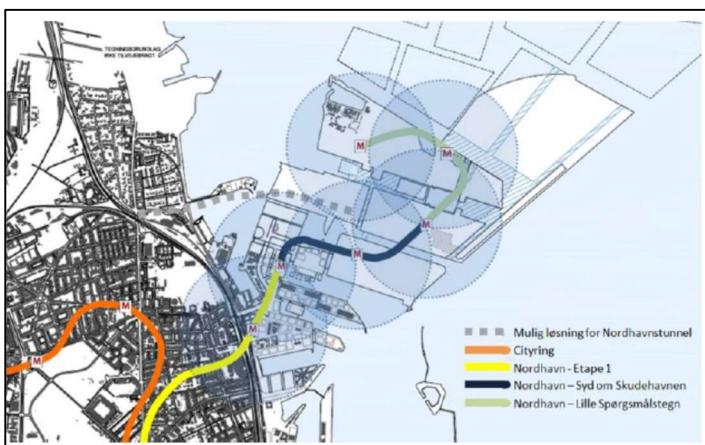
Erhvervsstyrelsen har derefter i januar 2019 miljøvurderet Fingerplan 2019 sammen med sit udspil om hovedstaden 2030 i ”Miljøvurdering af Udspil om Hovedstaden 2030, herunder Fingerplan 2019, Miljørapport”. Vedrørende metroen vurderes det, at:

- Løsning af kapacitetspresset i metroen vil betyde reduceret trængsel og bedre fremkommelighed for brugerne.
- Et væsentligt element i Fingerplanen er kravet om lokalisering af virksomheder med mange arbejdspladser i nærheden af stationer på jernbaner/letbaner og metro. Dette element skal især sikre, at ressourceforbruget til at bringe arbejdsstyrken fra hjem til arbejdsplads bliver så effektivt som muligt.

Da miljøvurderingen af Kommuneplan 2019 er en direkte implementering af Fingerplan 2017 og 2019, vurderes ovenstående miljøvurderinger som udgangspunkt for at være fyldestgørende. Nedenstående uddyber og supplerer disse miljøvurderinger ift. denne miljøvurderingsmetode og miljømål.

Projektet

Borgerrepræsentationen besluttede i 2016, at Nordhavnsmetroens linjeføring skal udformes efter princippet ”Det Lille Spørgsmålstegn”, som vist på Figur 26. Linjeføringen indeholder fire stationer. 1. etape, der inkluderer en underjordisk station ved Nordhavn S-togs station og en højbanestation ved Orientkaj, forventes ibrugtaget i 2020. Anden etape, der består af en strækning på 1,4 km på Levantkaj Øst og Vest samt Holm 12 inklusiv to stationer, indgår nu i Fingerplan 2019 og implementeres ved Kommuneplan 2019 i kommunens planlægning. Levantkaj Øst og Holm 12 er i rækkefølgeplanen udlagt til byudvikling i 2. halvdel af planperioden. (Se desuden kapitel 5 Miljøvurdering af ændring af rækkefølgeplan”.)



Figur 26. Metro til Nordhavn, linjeføringen "Det lille spørgsmålstejn".

Halvdelen af krydstogtterminalen, beliggende ud for Holm 12, ligger inden for 600 meters afstand til en af de nye stationer, hvorved der bliver optimal kollektiv transport fra Krydstogtterminalen til Indre by, Københavns Lufthavn og hovedstadsområdet i øvrigt. Metrostationerne er jævnt fordelt på de holme, hvor det i fremtiden muliggøres byudvikling.

Planområdets status

Områderne i Ydre Nordhavn er i dag karakteriseret ved en ekstensiv anvendelse til havneformål, tekniske anlæg og lignende industribebyggelse. Store dele af områderne er ikke bebygget eller beplantet. En del af den østlige kaj er krydstogtterminal.

Levantkaj Øst ligger som den næste holm lige nord for Sundmolen. Levantkaj Øst er i Kommuneplan 2015 udlagt til byudvikling, og der er afholdt arkitektkonkurrence for udviklingen af området. Masterplanen for Levantkaj Øst, som er udviklet på baggrund af vinderforslaget fra konkurrencen, er ved at blive færdiggjort. Levantkaj Øst anvendes i dag til containerterminal. Containerterminalen forventes at flytte fra Levantkaj til Ydre Nordhavn ved udgangen af 2021, hvorefter byudviklingen af Levantkaj Øst kan begynde. Det er planen, at Levantkaj deles i to holme af en nord-sydgående kanal, og at den vestlige del udvikles først. Levantkaj Vest skal bl.a. indeholde Nordhavns første folkeskole, en daginstitution og boliger. Levantkaj Vest huser desuden allerede Copenhagen International School.

Holm 12 ligger nord for Levantkaj Øst og er adskilt fra Levantkaj af Skudehavnsløbet. Mod nord og vest er Holm 12 i dag landfast med Ydre Nordhavn. Holm 12 indeholder store ubebyggede arealer. Derudover huser Holm 12 en stor lagerbygning, UNICEFs lager og krydstogtterminalen.

Den sandsynlige udvikling, hvis Kommuneplan 2019 ikke gennemføres

Gennemføres den planlagte forlængelse af metro til Nordhavn ikke, vil det betyde en ringere kollektiv trafikbetjening af Nordhavn og mindre sammenbinding med den eksisterende by. Samtidig vil den kollektive trafik ikke opleve den forventede stigning i antal påstigere, hvorfor kommunen vil have sværere ved at opfylde Kommuneplan 2019's bæredygtighedsmål på trafikområdet. Ved en mindsket kollektiv betjening forventes bilejerskab og brug af bil at stige, med øget trængsel, støj og luftforurening til følge.

Vurdering af virkninger

Kommunen har vurderet virkningerne at forskellen mellem udviklingsmulighederne i Kommuneplan 2015 og Kommuneplan 2019 som følge af forlængelse af metro til Nordhavn. Nedenstående emner er vurderet:

- Arealanvendelse
- Transport
- Byrum

Det bemærkes, at anlægs- og driftsfasen vil blive vurderet i den VVM-redegørelse for projektet, der skal udarbejdes før anlægget kan realiseres.

Arealanvendelse

At der anlægges metro i forbindelse med byudviklingsområderne medfører, at disse og resten af Ydre Nordhavn kommer til at ligge stationsnært, hvilket vurderes at støtte målet om at byudvikle stationsnært. Som det fremgår af miljøvurderingen af ændringer af rækkefølgeplanen, afsnittet ”Stationsnærhed, Nordhavn” side 83, er de udviklingsmuligheder, der bliver stationsnære ved forlængelsen af metrolinjen overvejende lagt i 2. halvdel af planperioden, og udviklingen i 2. halvdel af planperioden bør koordineres med udbygningen af metrolinjen. Det bemærkes desuden i miljøvurdering af ændringer af rækkefølgeplanen, at der med rammerne for Holm 12 og Tunnelfabrikken muliggøres, at der i 1. halvdel af planperioden kan indrettes 70.000 m² til boliger og serviceerhverv i Tunnelfabrikken, og der kan lokalplanlægges for 4.000 m² serviceerhverv i tilknytning med UNICEF's højlager på Holm 12. Når metrostationen på Levantkaj åbner, vil begge områder være stationsnære, og idet stationen på Levantkaj allerede er planlagt og optaget på Bilag G i Fingerplanen, kan der i dag planlægges for en stationsnær anvendelse af områderne.

Transport

Ved etablering af to nye metrostationer i Nordhavn bliver de nye byområder nær metroen stationsnære, hvorved bilanvendelsen må forventes at blive lavere end i tilsvarende områder uden station. Derved understøtter metroen udviklingen i forsyning af byudviklingsområderne i Nordhavn med kollektiv trafik.

Der er, i forbindelse med kommunens analyse af udbygning af kollektiv infrastruktur i København (KIK2) fra 2018, gennemført trafikmodelberegninger for 2035, hvor de nye stationer Levantkaj og Krydstogtkaj forventes at få hhv. 2.840 og 2.760 daglige påstigere. Når Nordhavn er yderligere udbygget i 2050 forventes stationerne at få hhv. 3.780 og 4.510 daglige påstigere. Da de to stationer i Nordhavn dækker et nyt område, der i dag kun er sporadisk betjent med kollektiv trafik, forventes påstigertallet i den øvrige kollektive trafik også at stige, når der etableres metro til Krydstogtkaj. Dette forventes dog ikke at få nogen målbar effekt på trafik og emissioner.

Byrum

Efter Nordhavn metrostation vil metroen blive ført over jorden som højbane. Det betyder, at stationerne og selve banen vil være mere synlig og optage en væsentlig større del af byrummet end de underjordiske strækninger. Det vil være muligt at færdes under højbanestrækningen, hvilket begrænser barrierevirkningen. Højbanen vil dog være et markant element i byrummet og blive en del af de nye bykvarterer i Nordhavn. Højbanen bør have særlig opmærksomhed i den kommende planlægning, så den ikke kommer til at udgøre en barriere, og så den fremstår som en integreret del af bybilledet. De mikroklimatiske forhold omkring byrummet langs højbanen bør også have særlig opmærksomhed, ligesom at der kan arbejdes med begrønning eller planlægning af funktioner under og langs højbanen.

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 bykvartererne. Dette forventes at ske koordineret med udbygningen af de bykvarterer, som metroen gennemløber.

Nordhavn skal på den måde ses som ét samlet kulturmiljø, der har udviklet sig gennem de skiftende tider, hvor metrolinjen vil fremstå som et moderne element i det foranderlige havnemiljø.

En fremtidig placering af metrostationerne er afhængig af en samlet beslutning om metrobetjening af ydre Nordhavn og Lynetteholmen. Projektet, herunder visuelle forhold, blive vurderet i forbindelse med en kommende miljøkonsekvensvurdering (VVM) for 2. etape.

Forlængelse af metro til Nordhavn - afværgetiltag

Det vil indgå i Miljøkonsekvensvurderingen (VVM) for udvidelsen af Metro til Nordhavn med de to nye stationer, om og hvilke afværgeforanstaltninger, der skal gennemføres i forbindelse med projektets anlægsperiode. Der forventes intet behov for afværgeforanstaltninger i driftsperioden.

Forlængelse af metro til Nordhavn - overvågningsprogram

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

7. Vurdering af kumulative effekter

7. Vurdering af kumulativ effekt

Loven om miljøvurdering kræver, at der tages stilling til kumulative effekter af den foreslåede plan eller, i dette tilfælde, af de foreslåede ændringer. Der redegøres i dette afsnit for de kumulative effekter af ændring af rækkefølgeplanen og forlængelse af metro til Nordhavn.

Miljøvurderingen har omfattet følgende ændringer:

- Ændring af rækkefølgeplan.
- Forlængelse af metro til Nordhavn.

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.

Ændringerne af rækkefølgeplanen er særlig relevante hvad angår Nordhavn, hvor også metroen forlænges. Ændringerne indebærer, at Tunnelfabrikken og Holm 12 fremrykkes fra perspektivområder til 2. del af planperioden og at Levantkaj Øst flyttes fra 1. del af planperioden til 2. del af planperioden. (Holm 8 fremrykkes til 1. del af planperioden, men er allerede stationsnær med etableringen af Orientkaj Station.)

Ændringerne betyder, at områderne (Levantkaj Øst, Tunnelfabrikken og Holm 12), hvor metroen udbygges med en højbane og to nye stationer, er lægges i 2. del af planperioden fra 2025 og frem. Ændringen af rækkefølgeplanen i byudviklingsområdet i Nordhavn sker for at imødekomme behovet for boliger og erhverv. Udbygningen forudsætter optimalt en forudgående udbygning af den især kollektive trafikale infrastruktur. Udbygningen af metroen til Nordhavn med de to planlagte nye stationer er et væsentligt positivt tiltag ift. at sikre, at trafikafviklingen kan foregå kollektivt og dermed mindske behovet for privat bilisme, hvilket også vil mindske presset på vejnettet til og fra Nordhavn samt i Nordhavn. Det er positivt med en udbygning af den kollektive trafik, i dette tilfælde metro, førend at byudviklingen tager fart i områderne i Ydre Nordhavn. Herved ansøres man til at vælge kollektiv transport, hvilket er i overensstemmelse med kommunens målsætninger for fordelingen af trafikken.

Påbegyndelsen af udbygningen af Nordhavns to nye metrostationer er ikke fastlagt, men er forventeligt inden år 2025, hvilket stemmer overens med, at Levantkaj Øst, Holm 12 og Tunnelfabrikken kan påbegyndes udviklet i 2. del af planperioden (år 2025-2030).

På denne baggrund vurderes, der ikke at være væsentlige negative kumulative effekter af de to ændringer der er vurderet i denne miljøvurdering. En samlet vurdering falder, i givet fald, positivt ud ift., at trafikforsyningen tilvejebringes med mulighed for kollektiv trafik. Det er således en positiv kumulativ effekt, at udbygning med to nye stationer i Nordhavn sker i rette tid ift. en fremrykning af udvikling af nye byudviklingsområder i Nordhavn. Der er således tale om et positivt og rettidigt sammenfald af de to ændringer.

Samlet set er der for København samt regionalt et behov for at planlægge for løsninger for den stigende trafikmængde, ikke kun fra de her nævnte ændringer i rækkefølgeplanen, men fra de mange nye indbyggere og arbejdspladser, som dette samlet set giver anledning til.

Kumulative effekter - afværgetiltag

Det er vurderingen, at der ikke er negative kumulative effekter, der gør, at der som følge af ovenstående ændringer er behov for at planlægge for særlige afværgetiltag.

Kumulative effekter - overvågningsprogram

Ikke relevant, jf. ovenfor.

Bilag

Bilag 1. Oversigt over kommunens relevante miljømål

Mål, som formuleret i oprindelig plan	Forkortet udgave af mål til brug i screeningsskema	Oprindelig plan, hvor målsætningen står
Arealanvendelse		
Byudvikling og byfortætning skal ske i overensstemmelse med stationsnærhedsprincippet i Fingerplanen, så transportbehovet reduceres	Sikre tæt og bæredygtig by omkring stationer.	Kommuneplan 2015, Planstrategi 2018
Transport		
I 2025 cykler 50 % på arbejde eller til uddannelse i København.	Fremme anvendelsen af cykler og kollektiv trafik for at reducere CO ₂ -udledning, forurening og støj. Sikre bedre fremkommelighed.	KBH 2025 Klimaplanen, Københavns Cykelstrategi 2011-2025
Højest 1/3 af alle ture, gang undtaget, foretages i bil, og mindst 1/3 foretages hhv. på cykel og med kollektiv trafik. Mindst 75% af væksten i antal personture sker inden for cykling og kollektiv trafik.	Fremme anvendelsen af cykler og kollektiv trafik for at reducere CO ₂ -udledning, forurening og støj. Sikre bedre fremkommelighed.	Kommuneplan 2015
I 2025 skal 90 % af Københavnerne opleve, at det er nemt at komme rundt i byen.	Sikre bedre fremkommelighed.	Fællesskab København, vision for 2025
Ingen alvorligt tilskadekomne i trafikken i 2025 og 90 % af de københavnske cyklister føler sig trygge.	Trafiksikre forhold for borgerne samt sikre at cyklister føler sig trygge i trafikken.	Nul-vision for dræbte og alvorligt tilskadekomne i trafikken i 2025, Københavns Cykelstrategi 2011-2025.
CO ₂ -udledning fra transport reduceres med 135.000 tons i forhold til i 2010 (justeret til 78.000 tons i Roadmap for Klimaplanen juni 2016 og 97.000 tons i Midtvejsevaluering for Klimaplanen i juni 2018).	Reducere CO ₂ -udledningen.	KBH 2025 Klimaplanen
I 2025-2050 er københavnere blandt de borgere i verden som har den bedste livskvalitet og i 2050 er luften i København ren.	Sikre ren luft.	Fællesskab København, Ren luft til københavnere, Københavns Kommunes sundhedspolitik 2015-2025 "Nyd livet, københavnere".
Sikre at luften bliver renere så flere borgere har flere raske leveår uden sygdomme, nedsat livskvalitet og for tidlige dødsfald.	Sikre ren luft.	Ren luft til københavnere, Københavns Kommunes sundhedspolitik 2015-2025 "Nyd livet, københavnere".
I 2025 er antallet af stærkt støjbelastede boliger mere end halveret (ca. 35.000 i 2012).	Minimere støj i boliger, skoler og daginstitutioner.	Fællesskab København, Støjhandlingsplan 2013-2018. Handlingsplan for vejstøj 2018-2023.
Energi		

20 % reduktion i varmeforbruget.	Spare energi i form af el og varme.	KBH 2025 Klimaplanen
20 % reduktion af elforbruget i Handels- og servicevirksomheder.	Spare energi i form af el og varme.	KBH 2025 Klimaplanen
10 % reduktion af elforbruget i husholdningerne.	Spare energi i form af el og varme.	KBH 2025 Klimaplanen
Der er installeret solceller svarende til 1 % af elforbruget.	Øge andel af vedvarende energi.	KBH 2025 Klimaplanen
Fjernvarmen i København er CO ₂ -neutral.	Øge andel af vedvarende energi.	KBH 2025 Klimaplanen
Elproduktionen er baseret på vind og biomasse og overstiger samlet elforbrug i København	Øge andel af vedvarende energi.	KBH 2025 Klimaplanen
Plast fra husholdninger og virksomheder bliver udsorteret	Øge andel af vedvarende energi.	KBH 2025 Klimaplanen
Bioforgasning af organisk affald	Øge andel af vedvarende energi.	KBH 2025 Klimaplanen
Vand		
Grundvandsressourcen kan udnyttes til drikkevand og sekundavand 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.	Udnytte grundvand til at mindske behov for import af drikkevand og fossile brændstoffer.	"Den Blå By" Vandhandleplan for Københavns Kommune 2015, del 2: Grundvand
Inden 2017 skal husholdningers vandforbrug være reduceret til 100 liter/indbygger/døgn.	Minimere vandforbruget i husholdninger.	Vandforsyningsplan 2012
Der skal opnås en supplerende vandforsyning til sekundære anvendelsesformål på 4 % af det samlede vandforbrug i 2017.	Opnå supplerende vandforsyning til sekundære anvendelsesformål.	Vandforsyningsplan 2012
Opnåelse eller fastholdelse af miljøkvalitetsmål for vandområder. Opnåelse eller fastholdelse af badevandskvalitet i hele havnen.	Opnå og fastholde miljøkvalitetsmål for vandområder og badevandskvalitet i havnen.	Statens Vandområdeplaner 2015-2021, Den blå By, vandhandleplan for Københavns Kommune 2015
Kommunen vil fremme anvendelsen af regnvand, ved at nedsive regnvandet til grundvandet eller udelede det til vandområder og rekreative vandelementer.	Lokal afledning af regnvand.	Spildevandsplan 2018
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		
At skabe mere bynatur i København. At øge kvaliteten af bynatur i København.	Skabe mere og bedre bynatur i København.	Bynatur i København 2015-2025
At sikre adgang til vandoplevelser og muligheder for ophold nær vand, samt sikre rent vand i søer, vandløb og havet med et varieret dyre- og planteliv.	Skabe adgang og ophold nær vand. Sikre rent vand i søer, vandløb og hav. Styrke og fremme biodiversitet.	Bynatur i København 2015-2025
At de samlede antal træer i København øges og at der sikres gode vækstvilkår for både eksisterende og nye træer. Derudover skal der sikres et varieret træartsvalg.	Øge Københavns samlede antal træer.	Bynatur i København 2015-2025
20 % af Københavns samlede arealer er dækket af trækrone	Øge Københavns samlede antal træer.	Bynatur i København 2015-2025
At øge antallet af tiltag, der primært har til formål at styrke biodiversiteten, og at muligheden for at fremme biodiversiteten altid indgår i afvejningen, når kommunen udvikler og omdanner byen, så vi er med til at udbygge, forstærke og værne om bynaturen som helhed.	Styrke og fremme biodiversitet.	Bynatur i København 2015-2025
Københavns vandløb skal have god økologisk tilstand eller godt økologisk potentiale. Der skal være nok vand i vandløbet, vandet skal være rent og vandløbets fysiske forhold (vandmængde, strømningshastighed, bundforhold og dermed levesteder for dyr) skal være gode. Målene forventes opfyldt senest 2021 eller 2027.	Sikre god vandmængde, strømhastighed, bundforhold og levested for dyr i Københavns vandløb.	Vandhandleplaner for Københavns Kommune 2015
Kystvandet skal have en tilfredsstillende miljøkvalitet.	Sikre tilfredsstillende miljøkvalitet i kystvand.	Vandhandleplaner for Københavns Kommune 2015
75 % af københavnere oplever København som en grøn by 2025.	De fleste københavnere oplever byen som grøn.	Fællesskab København, vision 2015
Social mangfoldighed		
Fastholde de almene boligernes andel af byens boligmasse, som er 20 pct..	Fremme mangfoldighed i byen.	Politik for Udsatte Byområder 2011, Kommuneplan 2015, Kommuneplanstrategi 2018
Byens nye og gamle kvarterer skal hænge godt sammen både fysisk, socialt og kulturelt	Fremme mangfoldighed i byen.	Kommuneplan 2015, Kommuneplanstrategi 2018
Fremme spredning af almene områder i byen	Styrke social sammenhængskraft.	Kommuneplan 2015, Kommuneplanstrategi 2018

I byudviklingsområder skal 10 % skal være små og billige til boligsocial anvisning	Styrke social sammenhængskraft.	Kommuneplan 2015
Byens rum		
Udform byrum med mennesket i centrum.	Byrum med mennesket i centrum.	Arkitekturpolitik København 2017-2025
Udform byrum med plads til fællesskaber og borgerinitiativer.	Byrum med plads til fællesskab.	Arkitekturpolitik København 2017-2025
Byens liv		
I 2025 skal 90 % af københavnernes være enige i, at bylivet i deres lokalområde er levende og varieret.	Levende og varieret byliv.	Fællesskab København, vision for 2025
I 2025 skal 20 % af københavnernes opholde sig mere i byens rum (svarer til 124 minutter).	Mere ophold i byens rum.	Fællesskab København, vision for 2025
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 2015
At kvaliteten af byens bevaringsværdige bebyggelser og bygninger fastholdes.	Fastholde kvaliteten af bevaringsværdige bygninger og bebyggelser.	Kommuneplan 2015
Skabe ny arkitektur med afsæt i Københavns egenart.	Skabe arkitektur med afsæt i Københavns egenart.	Arkitekturpolitik København 2017-2025
Byg videre på lokal egenart, så det styrker forskelligheden og det unikke.	Styrke det unikke ved København.	Arkitekturpolitik København 2017-2025
Respekttere eksisterende kulturværdier i bymiljøer, bygninger og byrum.	Respekttere eksisterende kulturværdier.	Arkitekturpolitik København 2017-2025
Langtidsholdbarhed		
København vil være CO ₂ -neutral i 2025.	Reducere CO ₂ -udledningen generelt.	KBH 2025 Klimaplanen
Klimaændringer		
Klimatilpasning gennem håndtering af øget mængde regnvand, havspejlsstigning samt højere temperaturer.	Sikre tilpasning til ændret klima.	Klimatilpasningsplan, Skybrudsplan, Stormflodsplan

Bilag 2. Metode til vurdering af transport mv.

I miljøvurdering af ”Ændring af rækkefølgeplan” beskrives konsekvenserne af ændringerne i rækkefølgeplanlægningen for biltrafikken og den afledte trafikstøjspåvirkning på boliger. Dette sker på følgende baggrund:

Informationer om antallet af erhvervs- og boligetagemeter i de enkelte områder omsættes til et antal af genererede ture. Dette gøres ud fra følgende forudsætninger baseret på Miljøstyrelsens turrater⁴:

- Den fremtidige bolig- og erhvervsrummeligheder er skønnet ud fra Kommuneplan 2019’s rammer og retningslinjer.
- Den gennemsnitlige boligstørrelse er 90 m², og hver bolig genererer 2,0 ture pr. dag. Dvs. 100 m² bolig genererer 2,2 ture pr. dag.
- 100 m² erhverv genererer 3,9 ture pr. dag, hvis det ligger inden for 500 meter fra en station. Hvis området ligger mere end 500 meter fra en station genererer det 4,6 ture pr. dag pr. 100 m² erhverv.

På vejstrækninger, der ligger tæt på områderne i rækkefølgeplanen, er seneste tælling af årsdøgnstrafikken (ÅDT) fremskrevet til 2035 med 1 % pr. år. År 2035 benyttes som beregningsår i størstedelen af Københavns Kommunes trafikale analyser, og dette år er derfor valgt, for at have det bedst mulige sammenligningsgrundlag med øvrige analyser. (Kommuneplanens planperiode strækker sig frem til 2032). Brugen af denne metode betyder, at øvrige infrastruktur- og byudviklingsprojekter ikke er direkte indregnet i basisåret 2035. Indirekte indgår de infrastrukturelle ændringer og øvrig byudvikling i fremskrivningen med 1 % pr. år.

Turgenereringen fra de enkelte områder i rækkefølgeplanen er baseret på Miljøstyrelsen estimerer for lejligheder i sammenhængende byområde (2 ture pr. bolig) og kontor erhverv (3,9 eller 4,6 ture pr. 100 m² erhverv). Typen af boliger og brugen af erhvervsarealer afviger nogle steder fra ovenstående forudsætning, både i dagens situation og den fremtidige planlægning. Da boligtyperne og brugen af erhvervsarealerne endnu ikke er fastlagt, er der brugt samme forudsætning for alle områder i rækkefølgeplanen.

Trafikgenereringen fra områderne i rækkefølgeplanen fordeles herefter på det umiddelbare omkringliggende vejnet.

Det er på baggrund af trafikanalysen estimeret, hvor meget trafikstøjspåvirkningen ændrer sig som konsekvens af trafikændringerne i år 2035. Trafikken er fremskrevet med 1 % p.a. til 2035, og denne støjspåvirkning og støjspåvirkningen ved den relative ændring til et udbygget scenarium ved 2035-situationen er sammenlignet. Nedenstående tabel er benyttet med logaritmisk interpolation til at bestemme den forventede ændring af støjniveauet.

⁴ <https://www2.mst.dk/udgiv/publikationer/1999/87-7909-182-2/html/kap06.htm>

Ændring i dB ved reduktion	Ændring i trafikmængde %
1	0,25
3	0,50
5	0,65
10	0,90
20	0,99

Kilde: Introduktion Støj fra Vejtrafik, Vejdirektoratets arbejde med støj, Vejdirektoratet, december 2010.

Københavns Kommune holder regnskab med antallet af stærkt støjbelastede boliger over 68 dB og antallet af støjbelastede boliger over 58 dB. Det er som led i miljøvurderingen blevet estimeret, hvor mange boliger, der ændres til at være støjbelastede eller stærkt støjbelastede enten i positiv eller negativ retning. Derudover er det i kommuneplanen muliggjort, at følsom anvendelse kan placeres, hvor der er op til 73 dB på facaden, hvis bebyggelsen udfylder en række krav til udformningen og overholdelse af indendørs støjniveau. Derfor er det også blevet estimeret, hvor mange boliger, der får en støjbelastning på over 73 dB som følge af rækkefølgeplanen.

Der er udover ændringerne i trafikmængderne desuden taget hensyn til, hvilke veje, der får udlagt støjreducerende asfalt. Her dæmper asfalten 1,5 dB igennem hele asfaltens levetid, og det er trukket fra den forventede støjbelastning. På vejstrækninger, hvor hastigheden nedsættes fra 60 km/t til 50 km/t, er der yderligere trukket 1,5 dB fra støjbelastningen.

Der er gennem GIS og udtræk fra BBR lavet en vurdering af antallet af boliger, der forventes at blive støjmæssigt påvirket med mere end 1 dB af en ændring af trafikmængden fra en ikke udbygget situation i 2035 til en udbygget situation i 2035.