



29-04-2014

Sagsnr.  
2014-0088538

Dokumentnr.  
2014-0088538-3

Sagsbehandler  
Peter Juul Nielsen

## Miljøvurdering af forslag til lokalplan "Cirkelbroen"

### Indholdsfortegnelse

1. Indledning
2. Ikke teknisk resume
3. Området og lokalplanens indhold
4. Planforhold
5. Alternativer
6. Miljøpåvirkninger og konsekvenser
7. Påtænkte foranstaltninger
8. Overvågning af miljøeffekter
9. Konklusion

### Indledning

Forvaltningen har i forbindelse med udarbejdelsen af forslaget til lokalplan for bro over Christianshavns Kanal foretaget en vurdering (screening) af, om planforslaget forudsætter udarbejdelse af en miljørapport i henhold til lov om miljøvurdering af planer og programmer. Planen omfatter ikke anlæg, der er omfattet af bilag 3 og 4 til loven, og der skønnes ikke at være tale om planer, der kan påvirke et udpeget internationalt beskyttelsesområde væsentligt.

Lokalplanforslaget udarbejdes på baggrund af Østre Landsrets dom af 12. marts 2014, hvor landsretten ophævede Natur- og Miljøklagenævnets afgørelse af 13. juli 2013. Ved denne afgørelse havde nævnet stadfæstet Københavns Kommunes dispensation af 13. april 2011 til placering af Cirkelbroen over Christianshavns Kanal ved Inderhavnen. Østre Landsret fastslog i dommen, at der burde have været tilvejebragt en ny lokalplan før opførelse af Cirkelbroen. I Landsrettens præmisser anførtes bl.a. følgende:

"Landsretten finder i den forbindelse, at Cirkelbroen har en sådan udformning og karakter, at den vil medføre væsentlige ændringer i det bestående miljø. Der er herved lagt særlig vægt på de dokumenterede oplysninger om broens særlige udformning, herunder dimensioner over vandet og vægt og masse under vandet samt belysning ved stålwirer med LED-lys, alt sammenholdt med den eksisterende bebyggelses dimensioner og udtryk, herunder som set ved landsrettens besigtigelse på stedet. Der må herudover henses til, at der er sådanne kunstneriske og skulpturelle karakteristika ved Cirkelbroen, som ikke blot angår anvendelsen som gangbro, men også dens funktion som kunstværk og opholdssted. Cirkelbroen må således skønnes at føre til både visuelle og funktionelle ændringer af områdets nuværende

### Byens Udvikling

Postboks 348  
2300 København S

Telefon  
3366 1379

E-mail  
peniel@tmf.kk.dk

EAN nummer  
5798009482044

karakter, også ændringer, der ligger ud over, hvad en ”let gangbro” ville indebære.”

På baggrund af Østre Landsrets dom og den foretagne miljøscreening har Københavns Kommune efter omstændighederne valgt at udarbejde en miljøvurdering for at fastslå planens sandsynlige indvirkning på miljøet.

I *scoping*, se *vedlagte skema*, sættes en nærmere afgrænsning af, hvilke miljømæssige forhold, der især forventes påvirket ved projektets gennemførelse og hvilke faktorer, der bør undersøges nærmere.

## **2. Ikke teknisk resume**

Lokalplanen udgør det planmæssige grundlag for etablering af bro over Christianshavns Kanal. Lokalplanområdet omfatter alene broanlægget. I *scoping* er udpeget de forhold, der skal vurderes nærmere, herunder byarkitektonisk værdi, vindforhold, trafikmønstre/friluftsliv/rekreative interesser, lys / refleksioner og fredninger.

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

Vindforholdene vurderes ikke at medføre problemer, men broen vil som øvrige bebyggelse og byinventar medføre vindstøj i stormvejr.

Trafikmønstre/friluftsliv og rekreative interesser vurderes ikke i væsentligt grad at blive påvirket til vands, idet turbåde og mindre både vil kunne passere under broen, mens større både vil kræve en åbning. I denne del af kanalen er der færre større både, end nord for Torvegade og mindre trafik på den kommende bro, hvilket vil gøre broåbning lettere.

Lys og refleksioner. Broen vil blive oplyst af projektører, der lyser ned på gangarealer og derved er med til at skabe tryghed og sikkerhed. I lokalplanen er der optaget bestemmelser om lys og refleksion.

Fredning. Bolværkerne er fredet og Fredningsnævnet har meddelt dispensation til broanlægget.

## **3. Høring af andre myndigheder**

I forbindelse med udarbejdelse af rapporten er i henhold til § 7, stk. 3 i lov om miljøvurdering af planer og programmer foretaget høring af følgende myndigheder: Center for Byudvikling under Økonomiforvaltningen (KK), Københavns Museum, Byens Udvikling

(KK), By & Havn, Kulturstyrelsen, Skov- og Naturstyrelsen samt Trafikministeriet.

Der er inden for og efter den fastsatte høringsperiode modtaget bemærkninger fra Københavns Museum og Økonomiforvaltningen, der ingen bemærkninger har.

#### **4. Lokalplanens indhold og hovedformål}**

Lokalplanen skal udgøre det planmæssige grundlag for at etablere en stibro over Christianshavns Kanal. Broen skal bidrage til at forbedre forbindelserne for fodgængere og cyklister langs havnen og binde havnepromenaden sammen samt skabe et byrum til ophold. Broen skal med krav til gennemsejlingshøjde og oplukkelighed i vidt omfang tage hensyn til fortsat besejling af kanalen. Broen skal med krav til udformningen, herunder arkitektonisk fremtræden, sikres indpasning i det vigtige historiske bymiljø omkring kanalen

Lokalplanområdet omfatter del af ejendommen matr.nr. 22 og del af matr. nr. 575 Christianshavns Kvarter, København, umatrikulerede vandarealer ibid. samt alle parceller, der efter den 1. oktober 2014 udstykkes i området.

Lokalplanområdet anvendes til offentlig tilgængelig bro over Christianshavns Kanal med dertil hørende landanlæg, såsom ramper og maskinrum. Broen skal udformes som en forbindelse over Christianshavns Kanal, hvor der samtidig kan tages ophold.

Vandarealer opretholdes som sådanne, idet der dog i kanalen og havnebassinet kan placeres bropiller og ledeanlæg.

#### **5. Planforhold**

##### **Kommuneplan 2011**

Københavns havnefront indeholder et stort potentiale som offentligt rum, som kultursted og som idrætsplads. Dette potentiale skal udnyttes, og havnen skal fremmes som et vigtigt offentligt rum til bl.a. fritidsformål. I byområder med få faciliteter for byliv skal der lægges særlig vægt på bl.a. ved fortætning at give muligheder for etablering af anlæg til fritidsformål i bred forstand som kultur, idræt og publikumsrettede erhverv (f.eks. bådudlejning, kiosk, cafe).

Bygninger langs vandet bør i stueetagen i vid udstrækning rumme udadvendte anvendelser som f.eks. restauranter, gallerier, sports- og fritidstilbud mv. Facaden mod vandet skal i den forbindelse udformes med adgang til de publikumsrettede aktiviteter, så der muliggøres et samspil mellem forskellige former for byliv.

Det fremgår bl.a. af retningslinjerne i afsnittet ”Færdsel på vandet”, at ”Hvor der er behov for at skabe adgang på tværs af vandarealer, skal hensynet til færdslen på vandet vægtes højt. Der skal findes effektive

løsninger, der tilgodeser både færdslen på vand og på land. Broer over selve havneløbet skal anlægges og drives under hensyn til mulighederne for en fortsat sejlads med større skibe og sejlskibe.” Herudover fremgår det af samme afsnit, at ”Planlægningen af nye broer over kanaler m.v. skal ske under hensyn til de fartøjer, som benytter kanalerne. Det er væsentligt, at nye broer anlægges med en gennemsejlingsbredde og frihøjde under broen, der ikke indskrænker gennemsejlingsmulighederne i forhold til de bestående broers bredde og højde.”

I kommuneplanen indgår, at der skal sikres et sammenhængende promenadeforløb for cyklister og fodgængere langs havnen, og at sammenhængen i fornødent omfang skal sikres med forbindelser over havneløbet og kanalerne.

Langs kanaler og havnestrækninger forudsættes der fastlagt sammenhængende, offentligt tilgængelige promenader.

#### Kommuneplanens rammer

For det centrale Christianshavn gælder, at de fleste områder mellem havnen og Voldgaderne, er friholdt for standardiserede rammebestemmelser om maksimal bebyggelsesprocent, etageantal og friarealprocent. Inden for disse områder med betydelige kulturhistoriske værdier og helt særlige bevaringshensyn stilles ekstraordinære krav til den arkitektoniske udformning.

Christiansbro er fastlagt til boliger og serviceerhverv. Områderne anvendes til boliger og serviceerhverv, såsom administration, liberale erhverv, butikker, restauranter, hoteller, erhvervs- og fritidsundervisning, grundskoleundervisning samt håndværk og andre virksomheder, der naturligt kan indpasses i området. Butikker tillades i overensstemmelse med bestemmelserne om detailhandel.

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

#### **Bropolitik**

Som led i konkretisering og udvikling af havneløbet, hvor byliv og havneliv i højere grad tænkes sammen, er bl.a. besluttet en række principper for udvikling og drift af broer, herunder en række retningslinjer for gennemsejlingsmuligheder, tilgængelighed og broåbninger. Borgerrepræsentationen har i 2008 besluttet en række principper for udvikling og drift af broer i København. Nye broer må ikke indskrænke gennemsejlingsmulighederne i forhold til eksisterende broers højde og frie gennemsejlingsbredde. Der vil blive fastsat et reglement for hver bro.

## **Lokalplaner**

Lokalplan nr. 183 "B&W-området ved Christianskirken" med tillæg nr. 1. Lokalplanerne har til formål at muliggøre opførelse af byggeri til boliger og serviceerhverv på de arealer, der tidligere rummede B&Ws motorfabrik. Lokalplanen er realiseret.

Lokalplan nr. 186 "Langebrogade". Lokalplanen fastlægger området til boliger og serviceerhverv. Lokalplanen er realiseret.

Lokalplan nr. 236 "Christians Brygge". Lokalplanen fastlægger området til offentlige formål, og udgør det planmæssige grundlag for opførelse af bl.a. "Den Sorte Diamant" - en tilbygning til Det Kongelige Bibliotek.

Lokalplanerne kan ses på [www.kk.dk/bolig](http://www.kk.dk/bolig) og byggeri.

## **5. 0-alternativet**

Hvis der ingen bro etableres, vil fodgængere og cyklister langs havnefronten i stedet følge kanalen frem til Torvegade og herfra ned til havnefronten, hvilket er en omvej på ca. 1 km.

## **6. Miljømæssige konsekvenser**

### **Byarkitektonisk værdi**

Christianshavn har bevaret sit særpræg som planlagt kanalby, og bydelen rummer en række særlige fortællinger om datidens byplan- og bygningsidealer. Det oprindelige bymønster med voldene, kanalerne, gaderne, bebyggelsesplanerne og bygningsformerne er endnu aflæseligt. Bydelens særpræg adskiller den fra alle andre dele af København. Adgangen til vandet og forskellige havnefunktioners særlige krav har været prægende for bydelen. Særpræget gør Christianshavn til en højst bevaringsværdig helhed.

Lokalplanen skal muliggøre en bro over Christianshavns Kanal udformet ved 5 cirkelformede platforme i stål understøttet af piller i en dimension, som fortøjningspæle som i den øvrige del af kanalen. Hver platform er bestykket med en mast, hvoraf den højeste er 24,81 meter høj. Masterne er forbundet til dækket med stag (wirer). Broen er hævet over bolværket og fremhæver dermed det eksisterende fredede bolværk.

Cirklen præsenterer et alternativ til den lige vej over vandet. Den opfordrer gående og cyklende til at sætte farten ned, tilbyder en udsigtspost, hvor folk kan holde en kort pause, og skaber således et nyt rum mellem to byområder snarere end at tilbyde den hurtigst

mulige passage over Christianshavns Kanal. I udformningen af broen er der taget udgangspunkt i den historiske kontekst med sejlskibet som motiv.

På baggrund af de foretagne visualiseringer vurderer forvaltningen, at broen ikke visuelt vil skæmme udsigten til Den Sorte Diamant samt udsigten fra sidstnævnte. Ligeledes vil broen efter forvaltningens opfattelse visuelt binde de nye arkitektonisk præmierede bygninger og de ældre bevaringsværdige bygninger sammen på en smuk og harmonisk måde, ligesom det vurderes, at broens placering langs havnepromenaden er mindre generende for boligbebyggelserne og sejlmiljøet end den oprindelige forudsatte placering i Strandgadeaksen.

### **Vindforhold**

Projektets udformning som en let bro med master opspændt i wirer, som stæg på et skib, kan give anledning til begrænset mere vind og støj, idet wirer er opspændt og derfor ikke vil svaje i vinden. Den støj, der kan opstå i stormvejr, vil ikke være anderledes end den støj, der kan opstå fra andre bygningsdele, når vinden eksempelvis suser om hushjørner, eller det piber ind ad vinduerne.

### **Trafikmønstre og friluftsliv/rekreative interesser**

#### *Trafik på vand*

Der er i sommerhalvåret mange sejlbåde, der sejler ind og ud af Christianshavns Kanal, herunder gæstesejlere. Det er kun relevant for sejlbåde at sejle ind i Christianshavns Kanal fra den nordlige udmunding i Inderhavnen, da kanalen deles på midten af Torvegade.

Lave havnerundfartsbåde forudsætter en fri gennemsejlingshøjde på 2,2 – 2,3 m. Broen får en gennemsejlingshøjde på 2,57 m over daglige vande. Sejlbåde og skibe, som er højere, kræver broåbning.

#### *Trafik på land*

Københavns Kommune har længe haft et ønske om at etablere en bro over Christianshavns Kanal som det sidste led i at skabe en ubrudt sammenhængende havnepromenade omkring Inderhavnen. Med broen bliver det muligt at gå, løbe og cykle hele vejen rundt om Inderhavnen. Projektet indbefatter etableringen af en broforbindelse over Christianshavns Kanal ved havnepromenaden og kanalens udmunding i Inderhavnen ved Applebys Plads.

Broen kommer til at indgå i et sammenhængende net af promenader langs vandarealerne og skaber herved en ny forbindelse.

### **Lys / refleksioner**

Broen vil blive belyst af projektører, som er opsat på masterne og vil belyse brodækket og være med til at skabe tryghed og sikkerhed som

øvrige gadebelysning. I lokalplanen er der indført bestemmelser om, at der ikke må anvendes reflekterende materialer, og at lys ikke må blænde.

### **Fredninger**

Christianshavns Kanal er fredet. Fredningen betyder bl.a., at bolværkerne er fredede, og at man ikke uden dispensation fra Fredningsnævnet for København må opsætte faste genstande i kanalerne. Fredningsnævnet har den 10. januar 2011 meddelt dispensation, der muliggør etablering af broen.

### **7. Påtænkte foranstaltninger**

**Friluftsliv og rekreative interesser.** I lokalplanens bestemmelser sikres en række af de beskrevne intentioner, herunder bl.a. at broen kan bruges til ophold og sti.

**Byarkitektonisk værdi.** Lokalplanen fastlægger de cirkelformede platforme og master forbundet med dækket af stag.

**Vind.** Ingen påtænkte foranstaltninger.

**Lys og refleksioner.** I lokalplanen fastlægges bestemmelser for belysning.

### **8. Overvågning af miljøeffekter**

Overvågning af planens indvirkning på miljøet vil ske gennem den almindelige kommunale kontrol med, at bygge-loven og lokalplanens bestemmelser overholdes, samt gennem tilsyn med større anlægsarbejder.

### **9. Konklusion**

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

Trafikmønstre/friluftsliv og rekreative interesser vurderes ikke i væsentligt grad at blive påvirket til vands, idet turbåde og mindre både vil kunne passere under broen, mens større både vil kræve en åbning. I denne del af kanalen er der færre større både end nord for Torvegade og mindre trafik på den kommende bro, hvilket vil gøre broåbning lettere.

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

Miljørapporten offentliggøres med lokalplanforslaget.

**Bilag:**  
Scoping



MPP-scoping		Forslag til lokalplan "Cirkelbroen"				
Kort beskrivelse af hvad planen skal muliggøre						
Kan planen medføre ændringer i eller påvirkninger af:	væsentlige	mindre betydende	ubetydelige	relevant	ikke	Bemærkninger
						Begrundelser for vurdering, henvisning til hvorledes vurdering allerede indgår, eksempelvis andre planer, lovgivning mv. og/eller uddybning af hvad der bør undersøges nærmere.
<b>Bymiljø &amp; landskab</b>						
<i>Byarkitektonisk værdi</i>		X				<p>Christianshavn har bevaret sit særpræg som planlagt kanalby, og bydelen rummer en række særlige fortællinger om datidens byplan- og bygningsidealer. Det oprindelige bymønster med voldene, kanalerne, gaderne, bebyggelsesplanerne og bygningsformerne er endnu aflæseligt. Bydelens særpræg adskiller den fra alle andre dele af København. Adgangen til vandet og forskellige havnefunktioners særlige krav har været prægende for bydelen. Særpræget gør Christianshavn til en højst bevaringsværdig helhed.</p> <p>Lokalplanen udgør en bro over Christianshavns Kanal udformet ved 5 cirkelformede platforme i stål understøttet af piller i en dimension, som fortøjningspæle som i den øvrige del af kanalen. Hver platform er bestykket med en mast, hvoraf den højeste er 24.81 m høj. Masterne er forbundet til dækket med wire. Broen er hævet over bolværket og fremhæver dermed det eksisterende fredede bolværk.</p> <p>Broen vil såvel arkitektonisk som funktionelt blive et vigtigt element i byen og i og i nærområdet</p>
<i>Bevaringsværdige bygninger</i>					X	
<i>Kulturhistoriske forhold</i>			X			<p>Christianshavns Kanal er et betydningsfuldt kulturmiljø i København, og er sårbart overfor væsentlige anvendelsesændringer, der udgør den væsentligste fortælle- og oplevelsesværdi af miljøet i dag.</p> <p>Broer anses for et naturligt element i en kanalby, og cirkelbroen, ændre ikke på fortælle og oplevelsesværdien i og med at den kan åbnes for skibe, så det maritime miljø i kanalen bevares.</p>
<i>Grønne områder</i>					X	
<i>Landskabelig værdi</i>					X	
<i>Friluftsliv/rekreative interesser</i>		X				Broen betyder, at byen får en lang ubrudt forbindelse langs havnen, og bliver dermed et element til at langt flere kan bevæge sig langs havnen og at bevægelsen på vandet opretholdes.
<i>Dyre- og planteliv samt mangfoldighed</i>					X	
<i>Fredning og naturbeskyttelse</i>		X				Christianshavns Kanal er fredet og broen forudsætter en tilladelse fra Fredningsmyndighederne. Fredningsnævnet har den 10. januar 2011 meddelt dispensation fra fredningen af Kanalerne samt fra det af Københavns Kommune rejste forslag til ændring af fredningen af Kanalerne på betingelse af, at der ikke skal betales for åbning af sejlads.
<i>Vindforhold</i>		X				Vindforholdene skal undersøges nærmere
<i>Skyggevirksomheder</i>			X			Master og wire vil kaste skygger, men pga. dimensionerne skønnes skyggevirksomheden at blive minimal
<b>Trafik</b>						
<i>Sikkerhed/tryghed</i>					X	
<i>Energiforbrug</i>					X	
<i>Trafikmønstre</i>		X				Det forventes, at der vil komme flere cyklister og fodgængere på promenaden
<i>Trafikstøj</i>					X	
<b>Forurening</b>						
<i>Støj og vibrationer</i>					X	
<i>Lys og/eller refleksioner</i>			X			Broen opføres i ikke reflekterende materialer. Broen vil blive belyst af projektører opsat på

					masterne og vil belyse brodækket. I lokalplanen bliver der indført bestemmelser om, at der ikke må anvendes reflekterende materialer og at lys ikke må blænde.
Luft				X	
Jord				X	
Grundvand				X	
Overfladevand				X	
Udledning af spildevand				X	
Indvirkning på eksisterende forurening/miljøbelastning (f.eks. jordforurening, støjbelastning)				X	
<b>Ressourceanvendelse</b>					
Arealforbrug				X	
Energiforbrug				X	
Vandforbrug				X	
Produkter, materialer, råstoffer				X	
Kemikalier, miljøfremmede stoffer				X	
Affald, genanvendelse				X	
<b>Befolkning og sikkerhed</b>					
Arbejds miljø				X	
Svage grupper (f.eks. handicappede)			X		Lokalplanen muliggør bedre tilgængelighed for alle
Brand, eksplosion, giftpåvirkning				X	

Miljørapport?	Ja	Nej	Bemærkninger
	X		Scoping'en viser, at de forhold der skal belyses nærmere i miljøvurderingen er: byarkitektonisk værdi, Friluftliv/rekreative interesser, fredning og naturbeskyttelse, vindforhold og trafikmønstre