



KØBENHAVNS KOMMUNE

Teknik- og Miljøforvaltningen

Center for Byplanlægning

NOTAT

19-05-2016

Rapport om de miljømæssige konsekvenser af lokalplanforslag for 'Ved Amagerbanen Syd'

Sagsnr.

2015-0099735

Dokumentnr.

2015-0099735-13



Luftfoto af lokalplanområdet

Lokalplanen skal muliggøre bestemmelser for et nyt bykvarter beliggende mellem Amager Strandvej og den sydlige del af Ved Amagerbanen. Kommuneplanrammen er C2 med en bebyggelsesprocent på 150 med bestemmelse om, at boligandelen kan være op til 80 % af etagearealet, hvilket muliggør op til knap 94.000 m² boliger og erhverv.

Indhold

Rapport om de miljømæssige konsekvenser af lokalplanforslag for 'Ved Amagerbanen Syd'	1
1. Indledning	2
2. Høring af andre myndigheder	3
3. Resumé	4
4. Lokalplanforslagets indhold	5
5. Forhold til anden planlægning	7
6. Alternativer	8
7. Miljøbeskyttelsesmål	8
7.1 Fællesskab København	8
7.2 Klimatilpasningsplanen	9
8. Miljømæssige konsekvenser	9
8.1 Bymiljø og landskab	9
8.2 Trafik	12
9. Overvågning	15
Bilag 1.	16

1. Indledning

Formålet med lokalplanen for Ved Amagerbanen Syd er at tilvejebringe det planmæssige grundlag for at udvikle området til et funktionelt blandet byområde med forskellige boligformer, serviceerhverv og grønne landskabsbånd og markskel, der forbinder byen med vandet.

Efter § 3, stk. 1, nr. 3 i lov om miljøvurdering af planer og programmer (lbk. 1533 af 10.12.2015) skal en myndighed udarbejde en miljøvurdering ved tilvejebringelse af andre planer (end nævnt i stk. 1), som fastlægger rammerne for fremtidige anlægstilladelser til projekter, når myndigheden vurderer, at planen kan få væsentlig indvirkning på miljøet.

Københavns Kommune har i forbindelse med udarbejdelsen af lokalplanforslaget foretaget en vurdering (screening) af, om forslaget forudsætter udarbejdelse af en miljørapport i henhold til lov om miljøvurdering af i lov om miljøvurdering af planer og programmer.

Da lokalplanforslaget skal muliggøre omdannelse fra tidligere erhvervsområde til et område med blandet bolig- og serviceerhverv med mulighed for at opføre op til knap 94.000 m² etagemeter, som må anses at kunne få væsentlig indvirkning på miljøet, finder kommunen, at der skal udarbejdes en miljøvurdering.

Ved screeningen er det vurderet, at der kan ske en væsentlig påvirkning af miljøet, hvad angår: Bymiljø, landskab og trafik. Der er redegjort nærmere herfor i afsnit 8.

I forbindelse med screeningen er det samtidig vurderet, at lokalplanforslaget alene vil medføre en ubetydelig påvirkning på en række områder: kulturhistoriske forhold, landskabelig værdi, friluftsliv/rekreative interesser, dyre- og planteliv samt mangfoldighed, fredning og naturbeskyttelse, vindforhold og skyggevirkninger, hvor planen vil til sikre kulturhistoriske spor ved at skel opretholdes og bevaringsværdige bygninger bevares, områdets landskabelige værdi med et mangfoldigt friluftsliv og muligheder for dyr og planter vil blive sikret, ligesom vindforhold og skyggeforhold vil blive sikret i bebyggelsesplanen.

Planen indebærer en regulering af trafikken og etablering af stiforbindelser i området med henblik på øget trafiksikkerheden. Der arbejdes med Bilfri By, hvori trafiksikkerhed indgår i udformningen. Der er konstateret jordforurening indenfor lokalplanområdet. Ved bygge- og anlægsarbejde vil der være behov for bortgravning af jord som formentlig kræver særlig håndtering.

Fortætningen af området vil medføre stigende energiforbrug, vandforbrug, materialeforbrug og produktion af affald, men der er ikke tale om et forbrug, der adskiller sig fra andre områder med tilsvarende anvendelse. Disse områder er derfor ikke behandlet yderligere i miljøvurderingen.

Miljøvurderingen fremlægges til politisk behandling samtidig med indstilling om offentliggørelse af lokalplanforslaget, jf. § 8, stk. 4 i lov om miljøvurdering af planer og programmer.

Formålet med miljøvurderingen er at beskrive og vurdere de miljømæssige konsekvenser ved realiseringen af de i lokalplanforslaget muliggjorte byudviklingsmuligheder. Samtidig er formålet, at offentligheden bliver informeret om planens miljømæssige konsekvenser. Miljøvurderingen skal endvidere pege på de miljøindikatorer, som kommunen vil overvåge, når planen gennemføres.

2. Høring af andre myndigheder

Med brev af 6. november 2015 har Teknik- og Miljøforvaltningen i henhold til § 7, stk. 4 i lov om miljøvurdering af planer og programmer gennemført en høring af de myndigheder m.fl., hvis områder berøres af planforslaget.

Eksterne parter:

HOFOR

Energinet.dk

Dong Energy

Centralkommunernes Transmissionsselskab I/S.

Forvaltninger i Københavns Kommune:

Økonomiforvaltningen, Center for Byudvikling og Københavns Ejendomme

Børne- og Ungdomsforvaltningen

Sundheds- og Omsorgsforvaltningen

Socialforvaltningen

Beskæftigelses- og Integrationsforvaltningen samt

Københavns Museum

Serviceområder i Teknik- og Miljøforvaltningen:

Byens Udvikling

Byens Anvendelse

Byens Drift

Ved høringens afslutning var der indkommet enkelte bemærkninger vedr. lokalplanens indhold og enkelte bemærkninger vedr. scoping af miljøforhold.

Det fremgår således af høringssvarene, at trafik i forbindelse med ændring af kommuneplanrammen for området ved vedtagelse af Kommuneplan 2015 ikke gav anledning til en miljøvurdering. Desuden fremgår det, at trafikstøj fra Amager Strandvej kan medføre en væsentlig påvirkning af lokalplanområdet.

I forhold til at trafik ikke gav anledning til en miljøvurdering i forbindelse med ændringen af kommuneplanrammen bemærkes det, at lokalplanforslaget muliggør en ændret anvendelse og fortætning af området, som kan medføre en forøgelse af trafikken og/eller en ændring af trafikmønstre. Ændringen af kommuneplanrammen medførte ikke i sig selv ændrede trafikmønstre i området.

Trafikforhold, herunder trafikmønstre og støj, behandles i afsnit 8.

3. Resumé

Resultatet af miljøvurderingen af lokalplanen viser, at byudviklingen af området vil have en positiv betydning for bydelen og være med til at skabe sammenhæng mellem hav og by, samt udvikle en grøn og attraktiv bydel. Områdets stationsnære beliggenhed, udnyttelsen af en bebyggelsesprocent på 150 og fokus på at minimere biltrafikken understøtter kommunens ønske om en bæredygtig byudvikling.

Af vurderingen fremgår det, at områdets arkitektoniske udtryk vil ændres, men at ændringen er i overensstemmelse med kommunens planer og strategier på området og samtidigt er med til at bevare et attraktivt og roligt billede fra kysten.

Desuden udpeger lokalplanen bevaringsværdige bygninger og giver mulighed for at udvikle nye grønne områder. Det vurderes, at byggeriet kan bidrage til kommunens strategi om at udvikle sig til en levende og grøn by med kant, og en by som tør forandre sig og tager ansvar for klima og ressourceforbrug.

Det er vurderet, at trafikken som helhed ikke ændres væsentligt som følge af lokalplanforslaget, og at støj fra trafik derfor ikke vil ændres væsentligt. Områdets tilslutning til den kommende cykelsti i den gamle Amagerbanes tracé vil bidrage til at opfylde kommunens målsætninger i Handlingsplan for grøn mobilitet fra 2013.

4. Lokalplanforslagets indhold

Lokalplanforslagets mål er at omdanne et lukket industri-/erhvervsområde til et åbent bymæssigt område med bolig- og serviceerhverv, der som en integreret del af byen skal rumme mødesteder og tydelige forbindelser fra by til hav.

Den overordnede helhedsplan for lokalplanområdet 'Ved Amagerbanen Syd' udgør en række forskellige byrum, der med hver sin funktion og karakter skaber mulighed for et mangfoldigt byliv i den nye bydel. Byrummene er inddelt i tre overordnede temaer: nord-sydgående vejrum, øst-vestgående byrum og fire gårdrum.

Planen er disponeret ud fra områdets eksisterende kvaliteter og egenart. Lokalplansområdet omkranses mod øst, syd og vest af "veje", der på hver sin måde forbinder området til resten af den omkringliggende by. Mod øst findes Amager Strandvej, der kører mellem Prags Boulevard og lufthavnen, mod syd stien i forlængelsen af Lergravsvej, hvor en cykel- og gangsti skaber forbindelse til metroen og mod vest Ved Amagerbanen, der som en mindre befærde privat fællesvej vil koble sig på den kommende supercykelsti i det gamle jernbanetracé. I helhedsplanen ønskes det at forstærke de eksisterende forbindelser samt at understrege og bygge videre på eksisterende karakteristika og bygge nyt med inspiration fra disse.

Den nye bebyggelse bliver en sammensat bebyggelsesstruktur med mange af de rummelige kvaliteter, der er i det historiske industrikvarter. Ny bebyggelse kommer til at variere i højden, fra 3 til 7 etager, som forskydes og roteres i forhold til hinanden, så der skabes serier af gårdrum og kig til havet.

Området planlægges med en bebyggelsesprocent på 150 %, der i sammenhæng med bebyggelsesplanens udformning understøtter ønsket om et bæredygtigt byggeri med et bilfrit by-tema. Områdets stationsnære placering og gode vilkår for cyklister underbygger ligeledes de bæredygtige intentioner for området.

Parkering vil primært ske i nedgravede p-anlæg og adgangen til anlæggene vil ske så tæt på Ved Amagerbanen og Amager Strandvej som muligt. For at mindske biltrafikken i området planlægges p-normen nedsat fra 1 p-plads pr. 150 m² til 1 p-plads pr. 200 m². Området udvikles som C2-rammeområde med blandet bolig og serviceerhverv, hvilket vil muliggøre en delvis dobbeltudnyttelse af parkeringspladserne. Området er stationsnært (ca. 500 m fra Øresund metrostation til centrum af området), og der er i bebyggelsesplanen for området arbejdet med at sikre god tilgængelighed fra området til den kommende cykelsti langs Ved Amagerbanen og videre at sikre mulighed for god tilgængelighed til Strandlodsvej-området med dens butikker. Der er desuden et krav om, at der etableres et stort antal cykelparkeringspladser, og at mindst 25 % af pladserne skal være overdækket for erhverv.

Området forventes at blive udbygget over flere år og af forskellige bygherrer. Derfor indeholder lokalplanforslaget bestemmelser, som skal sikre sammenhæng i nybyggeriets arkitektoniske udtryk.



Figur 1. Overordnet situationsplan for lokalplanområdet.

5. Forhold til anden planlægning

Regional Udviklingsplan

Region Hovedstaden vedtog i 2012 Regional Udviklingsplan, hvor Region Hovedstaden i samarbejde med kommunerne har udarbejdet en visionær udviklingsplan for hovedstadsregionen. Udviklingsplanen er det fælles bud på at styrke den grønne vækst, mindske trængslen på vejene og sikre bedre uddannelser.

Fingerplan 2013

Miljøministeriet har udstedt Fingerplan 2013, et landsplandirektiv for Hovedstadsregionen, som fastlægger den overordnede planlægning i området, der skal sikre at kommuneplanlægningen skal ske på grundlag af en vurdering af udviklingen i hovedstadsområdet som helhed. Kommuneplanlægningen skal sikre, at hovedprincipperne i den overordnede fingerbystruktur videreføres. Kommuneplanlægningen skal derfor sikre, at byudvikling og byomdannelse af regional betydning sker i det indre og ydre storbyområde. Københavns Kommune og dermed det nordøstlige Amager ligger i det indre storbyområde.

Intensivering af arealer som 'Ved Amagerbanen Syd' er i overensstemmelse med disse overordnede planer.

Kommuneplan 2015

Det nordøstlige Amager undergår i disse år en markant forvandling fra industri kvarter til et attraktivt kystnært byområde. Amager Strandpark blev indviet i 2006 og Metroen i 2007. Nyt boligbyggeri er siden opført på begge sider af Metro linjen og langs med Strandparken. Det nordøstlige Amager er i Københavns Kommuneplan 2015 udpeget som udviklingsområde, Nordøstamager.

Københavns Kommune har en fællesskabsstrategi om, at kommunen skal udvikle sig til en levende og grøn by med kant og som tør forandre sig, og tager ansvar for klima og ressourceforbrug.

Kommuneplan 2015 fastsætter mål for udviklingen af København som grøn bolig-by, blandt andet ved at fokusere på at understøtte brugen af kollektiv trafik og cykel. Desuden fastholder kommunen i Kommuneplan 2015 fokus på at skabe en tæt og bæredygtig by i de stationsnære områder.

Hele lokalplanområdet er beliggende indenfor 1.000 m fra en metrostation og størstedelen af området er beliggende i de stationsnære områder (600 m), der i kommuneplanen er særligt prioriteret i forhold til placering af bæredygtige erhverv, faciliteter med stort publikum, tæt boligbyggeri mv.

I Kommuneplan 2015 er lokalplanområdet blevet udlagt til bolig- og serviceerhverv med en C2-ramme på 150 i bebyggelsesprocent for at

kunne udvikle området til et blandet bykvarter. Rammen gør det muligt at bygge op til 24 m i højden og muliggøre op til knap 94.000 m² bolig og erhverv.

I Kommuneplan 2015 er desuden angivet retningslinjer for håndtering af støjgener og grænseværdier i byggeriet, som skal håndteres i konkretisering af det planlagte projekt.

Ny cykelsti i Amagerbanens tidligere tracé er en del af det planlagte regionale netværk af supercykelstier, der har til formål at skabe gode cykelforbindelser for pendlercyklister og få flere til at vælge cyklen frem for bilen. Det gamle banetracé skal i fremtiden både fungere som supercykelsti og skybrudskorridor.

6. Alternativer

0-alternativet

Hvis lokalplanforslaget ikke godkendes, vil den nuværende anvendelse med blandet erhverv fortsætte. De to matrikler i området, som er ryddet for bygninger vil henligge tomme som i dag. Der vil således ikke ske en revitalisering af området, ligesom der ikke vil ske oprensning af områdets forurenede jord.

Den ændrede kommuneplanramme betyder, at kommunen efter planloven har pligt til på anmodning fra grundejerne at udarbejde og fremme et forslag til lokalplan for et projekt, der er i overensstemmelse med kommuneplanen. Hvis lokalplanforslaget ikke vedtages, vil kommunen således have pligt til at fremme et nyt forslag, som er i overensstemmelse med kommuneplanen, hvis grundejerne anmoder herom.

Pligten til at fremme et forslag indebærer dog ikke en pligt til politisk at godkende forslaget.

7. Miljøbeskyttelsesmål

Københavns Kommune har en lang række politikker med målsætninger, som er relevante i forhold til lokalplanforslaget for 'Ved Amagerbanen Syd' og de miljøområder, som er omfattet af denne miljøvurdering.

7.1 Fællesskab København

Fællesskab København er en vision med pejlemærker for teknik- og miljøområdet frem mod 2025. Pejlemærkerne - en levende by, en by med kant og en ansvarlig by - skal realiseres på basis af kommuneplanen. Desuden vil Fællesskab København få indflydelse på og styrke en række andre af kommunens politikker, planer og strategier. Fællesskab København er vedtaget i 2015 af Borgerrepræsentationen.

7.2 Klimatilpasningsplanen

Københavns Klimatilpasningsplan viser de udfordringer byen står overfor på kort og lang sigt, fordi klimaet ændrer sig i fremtiden. Planen peger også på de løsninger, der ud fra nuværende viden, virker mest hensigtsmæssige. Det er også beskrevet, hvilke muligheder et ændret klima kan give København.

Klimatilpasningsplanen omfatter disse planlægnings tiltag

- Nye kloaksystemer skal allerede fra i dag dimensioneres, så de kan håndtere de nye regnmængder og derved leve op til servicemålet. Dimensioneringsgrundlaget skal indarbejdes i alle relevante kommunale planer.
- Separering af fælleskloak ved LAR-løsninger skal fremmes og implementeres.

Disse forhold indarbejdes i lokalplanforslaget. Blandt andet får væsentlig dele af området en forhøjet, ny terræn- og stuegulvskote på min. 2,63 m i overensstemmelse med klimatilpasningsplanen.

Øvrige kommunale planer og strategier med miljømæssige målsætninger er inddraget i vurdering af de enkelte områder, hvor det er relevant.

8. Miljømæssige konsekvenser

8.1 Bymiljø og landskab

8.1.1 Byarkitektonisk værdi

Lokalplansområdet er beliggende i kystnærhedszonen og fremstår i dag med sammensatte og tætpakkede bebyggelsesbånd, hvis matrikelstruktur afspejler de gamle markskel vinkelret på kysten. Området fremstår i retning af Amager Strandvej som en åben trafikkorridor, hvor det mod vest, i retning af Ved Amagerbanen, fremstår som et mere intimt gaderum. Bygningsmaterialer, højder og udformning er varierende og udført efter behov. Den varierede bebyggelsesstruktur rummer skjulte passager, skæve gårdrum og rumlige kvaliteter.

Den nye bebyggelsesplan er inspireret af stemningen i den nuværende sammensatte bebyggelse, dens skalaspring og de indre varierede forløb mellem bygningerne. Ny bebyggelse varierer i en højde fra 3 til 7 etager og forskydes og roteres i forhold til hinanden. Planen fastlægger passager, serier af gårdrum og kig til havet mellem bygningerne og rækkehuse, gårdhuse, mindre tårne, som sammen med de bevarede bygninger (se også 8.2.1) skaber variationen. Gårdrummene vil fungere som grønne oaser. Fra kysten vil byggeriet fremstå lavere end det bagvedliggende byggeri, hvorved der skabes et roligt og attraktivt bebyggelsesbillede.

ArkitekturBy København (kommunens arkitekturpolitik) har som formål at se på byliv før byrum og byrum før bygninger. Der er ved planlægning af lokalplanområdet taget hensyn til egenarten af området, både hvad angår skala, diversitet, intime gårdrum og frodige grønne områder.

Lokalplanområdet udvikles fra et tidligere lukket og intimt industriområde til et bymæssigt område med bolig- og serviceerhverv, der rummer mødesteder og har tydelige forbindelser fra byen til havet. Planen er inspireret af den eksisterende stemning, og der er taget højde for det arkitektoniske udtryk i planlægningen.

Kystbeskyttelse

Da området er beliggende indenfor den kystnære del af byzonen skal det sikres, at ny bebyggelse påvirker kysten og kystlandskabet mindst muligt. Ved at lade bebyggelsen være lavere end den bagvedliggende bebyggelse skabes en glidende overgang mod byen, der ikke giver væsentlige ændringer i det eksisterende udtryk af kystlandskabet. Det vurderes derfor ikke, at lokalplanen har væsentlig påvirkning på kystlandskabet.

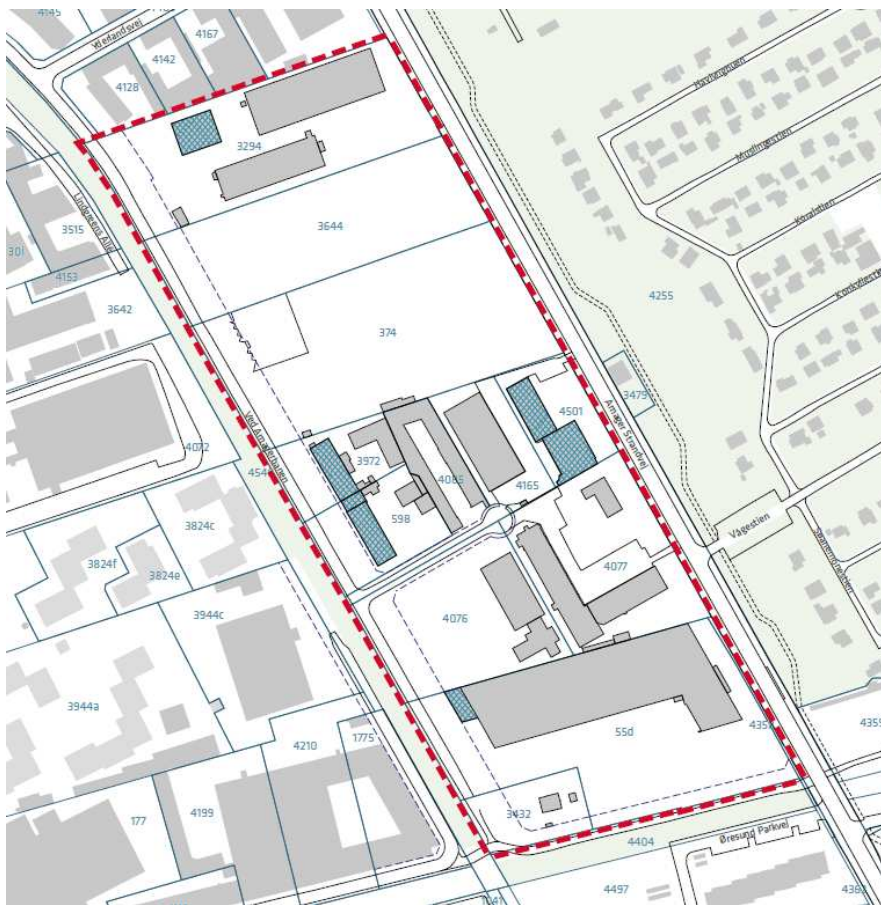


Figur 2. Lokalplanområdet visualiseret fra kysten. De grå bygninger er ikke omfattet af lokalplanområdet.

Se også visualisering af kystlinjen i bilag 1.

8.1.2 Bevaringsværdige bygninger

I forbindelse med startredegørelsen har Københavns Kommune udpeget fire bevaringsværdige bygninger indenfor lokalplansområdet (se Figur 3). Tre af bygningerne er registret med en SAVE-værdi på 4. Det betyder, at det er bygninger, som i kraft af deres arkitektur, kulturhistorie og håndværksmæssige udførelse er fremtrædende eksempler indenfor deres slags.



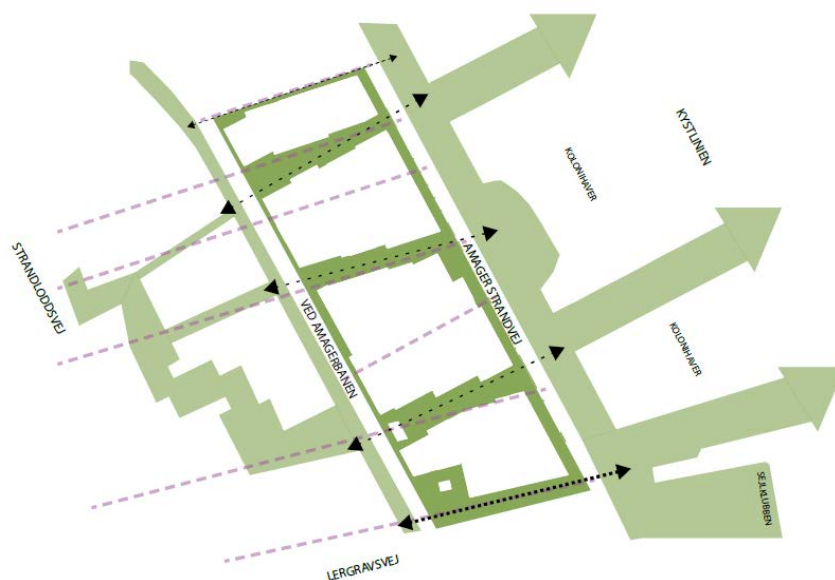
Figur 3. Bevaringsværdige bygninger vist med blå skraver.

De fire bygninger bevares og bliver integreret i det nye bykvarter. De understøttes ikke som en særlig del af bebyggelsesstrukturen, men vil alligevel kunne aflæses som ældre bygninger i kraft af deres byggeteknik/detaljering og arkitektur, samt ved deres placering i forhold til nybyggeriets facadelinje mv. I lokalplanforslaget muliggøres henholdsvis en på- og tilbygning på to af bygningerne.

8.1.3 Grønne områder

Området fremstår i dag som industriområde og uden særlige grønne områder. Ved det nedlagte banetracé langs med Ved Amagerbanen, er der en markant træbevoksning, der præger området og som derved har et vist rekreativt potentiale værdi. Banetracéet skal i fremtiden fungere både som supercykelsti og som skybrudsløsning.

Bebyggelsesplanen giver plads til tre grønne kiler, der rummer passerger og mødesteder for beboere og naboer til lokalplanområdet (se Figur 4). I disse kiler vil der være plads til store træer, aktiviteter og fællesskab. De grønne kiler vil være koblet op på allerede eksisterende grønne kiler i andre områder og vil tilsammen udbygge og videreføre de grønne korridorer på tværs af det nordøstlige Amager.



Figur 4. Oversigt over lokalplanens grønne kiler og sammenhængen mellem dem og områdets øvrige grønne strukturer.

De grønne kiler i området skaber således en sammenkobling mellem andre lokalplanområdets udbygninger og er en del af Københavns Kommunes strategi om at skabe attraktive boligområder med mere bynatur på både kommunale og ikke-kommunale arealer (København Kommuneplan 2015). De grønne kiler vurderes at kunne bidrage positivt til kommunens mål om mere bynatur.

8.2 Trafik

Omdannelse af området fra nedslidt erhvervsområde til område med boliger og serviceerhverv vil medføre en stigning af trafikken til og fra området, og derved ændre mønstre og støj fra trafikken. Det er antaget, at 25 % af bygningsmassen i dag står tom eller anvendes til formål, der reelt ikke er trafikskabende.

Den nye bebyggelse har med sin stationsnære placering og trafikale indretning en grundlæggende ambition om at etablere et byområde med mindre bilkørsel. Biltrafik i området minimeres ved, at der ikke er planlagt for gennemkørende biltrafik gennem området mellem Ved Amagerbanen og Amager Strandvej. Gårdrum og 2 af 3 kiler er bilfri og kan være trygge rammer for ophold og færdsel i bykvarteret, så der til fods kan passeres igennem bykvarteret på kryds og tværs uden at skulle krydse færdselsarealer udlagt til motorkøretøjer.

For at understrege ønsket om en bæredygtig bydel med mindst mulig biltrafik er p-normen reduceret til 1:200 m². Adgang til de underjordiske p-anlæg sker så tæt på Ved Amagerbanen og Amager Strandvej som muligt. Bilparkering for dele-/bybiler og handicappede (samt til korttidsparkering for gæster) disponeres i videst muligt omfang på

terræn, så de er mest synlige og tilgængelige – spredt ud på Ved Amagerbanen.

Ved Amagerbanen bliver en blind vej og må derfor forventes kun at blive anvendt ved ærinder i området. Vejen ønskes skiltet og indrettet til lav hastighed.

Ubebyggede arealer, herunder arealer ovenpå nedgravede p-anlæg, indrettes typisk til grønne, beplantede friarealer. Belægninger undersøges udført som permeable.

8.2.1 Biltrafik – mønstre

Ny trafik til Ved Amagerbanen Syd er estimeret til at udgøre et sted mellem 1.200-1.900 bilture i døgnet, eller omkring 260-410 i bilture i spidstimen. Fraregnet den nuværende trafik svarer dette til en trafikvækst på 700-1.400 bilture i døgnet, eller omkring 150-300 bilture i spidstimen.

Trafikken på Amager Strandvej (ud for nr. 16, lige syd for Prags Boulevard) er i 2012 talt til 9.600 køretøjer på et hverdagsdøgn. Stigningen i trafikken estimeres til at udgøre mellem 3 og 6 % af den nuværende trafik på Amager Strandvej. Trafikken til området vil svare til trafikken til og fra andre lignende områder i København.

Den øgede trafik skal afvikles på områdets eksisterende vejnet; Prags Boulevard, Ved Amagerbanen og Amager Strandvej. Amager Strandvej indrettes med svingbaner mod p-kælder af hensyn til trafikafviklingen.

Der er i dag en lang række vejadgange/overkørsler til området fra såvel Ved Amagerbanen som fra Amager Strandvej. I fremtiden vil området ligeledes have en række vejadgange/overkørsler til området fra såvel Ved Amagerbanen som fra Amager Strandvej, som ad korte adgangsveje kører direkte i p-kælder.

Der etableres et nyt signalreguleret kryds ved ombygning af det eksisterende t-kryds mellem Prags Boulevard og Raffinaderivej til et firbenet kryds, hvor Ved Amagerbanen (som forlægges på den nordligste del) tilsluttes som det fjerde ben. Dette vil være med til at sikre en tilfredsstillende trafikafvikling til og fra lokalplanområdet og på Prags Boulevard.



Figur 5. Fremtidig trafikstruktur

Samlet vurderes det, at trafikken til og fra området kan afvikles uden store konsekvenser for det omkringliggende byområde, med den valgte løsning og et nyt signalreguleret kryds på Prags Boulevard. Samtidig friholdes selve området i meget høj grad for trafik, således, at der skabes et fredeligt område, med grønne kiler med god forbindelse til de omkringliggende områder. Det er desuden vurderet, at støj som følge af eventuel øget trafik til området ikke vil være væsentlig.

8.2.2 Trafikstøj

Støjberegninger viser ved en fremskrivning af nuværende målte trafik, at de kommende facader langs Amager Strandvej vil blive støjpåvirket af trafikken. Ligeledes vil der være en påvirkning af trafikstøj et lille stykke ind i de grønne kiler langs Amager Strandvej. Områderne mod Amager Strandvej er allerede i dag påvirket af trafikstøj, og der er behov for særlige tiltag i forhold til trafikstøj i forbindelse med byggeriet.

Etablering af cykelsti og mere direkte og let adgang til parkering betyder, at dele af områdets trafik mindskes.

I Kommuneplan 2015 er angivet retningslinjer for håndtering af trafikstøj og byggeri i relation til boliger og erhverv. Disse retningslinjer konkretiseres i forbindelse med realisering af det aktuelle byggeprojekt, således at de gældende grænseværdier kan overholdes for henholdsvis boliger og erhverv. Vejledende støjgrænser er indarbejdet i lokalplanforslaget.

Under forudsætning af at fremtidig bebyggelse håndterer støjpåvirkningen, som en del af udformning af facadebyggeri, herunder vinduer og bygningsmaterialer m.m., vurderes det muligt at skabe et byggeri, hvor den i enkelte områder høje støjpåvirkning udendørs ikke kommer til at påvirke indendørsarealer og gårdmiljøer, mere end det tilladte. Det vurderes at have en positiv påvirkning af støjniveauet, at flere områder friholdes for trafik, samt at der skabes gode muligheder for cyklister og let adgang til parkeringsanlæg.

8.2.3 Cykeltrafik

Området kobles sammen med en planlagt supercykelsti på Ved Amagerbanen. Cykelstierne i nærområdet leder direkte til indkøb, busstoppesteder og metro.

Der etableres i området mulighed for cykelparkering tæt på den enkelte bolig.

Indretning af området med god cykelparkering og direkte adgang til det overordnede cykelstinet, vil give gode forhold for cyklister til og fra området. Dette vil medvirke til, at opfylde kommunens målsætninger i Handlingsplan for grøn mobilitet fra 2013.

9. Overvågning

Overvågning af planens indvirkning på miljøet vil ske gennem den almindelige kommunale kontrol med overholdelsen af byggelovens og lokalplanens bestemmelser, samt tilsyn med større anlægsarbejder.

Trafikudviklingen vil blive fulgt løbende gennem Københavns Kommunes generelle trafiktællinger.

Miljørapporten er udarbejdet af NIRAS og redigeret af Københavns Kommune.

Bilag 1.



Den eksisterende bebyggelse set fra Amager Strandpark. Ill. af Tegnestuen Vandkunsten.



Den eksisterende bebyggelse set fra Amager Strandpark med indtegning af nybyggerierne. Ill. af Tegnestuen Vandkunsten.