

## Bilag 3 Sammenfattende redegørelse

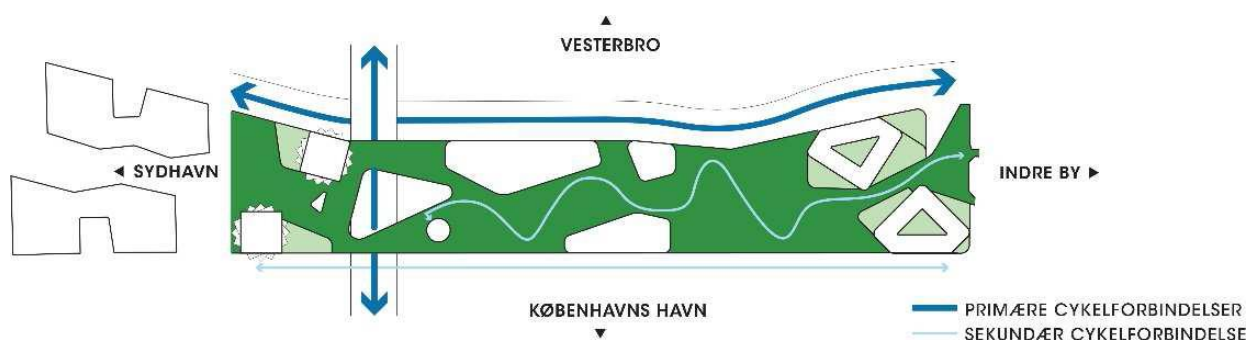
Københavns Kommune skal iht. Lov om Miljøvurdering af planer og programmer § 9, stk. 2 udarbejde en sammenfattende redegørelse for:

1. Hvordan miljøhensyn er integreret i planen eller programmet, og hvordan miljørapporten og de udtalelser, der er indkommet i offentlighedsfasen, er taget i betragtning,
2. Hvorfor den vedtagne plan er valgt på baggrund af de rimelige alternativer, der også har været behandlet, og
3. Hvorledes myndigheden vil overvåge de væsentlige miljøpåvirkninger af planen eller programmet.

### Ad 1: Hvordan miljøhensyn er integreret i planen eller programmet, og hvordan miljørapporten og de udtalelser, der er indkommet i offentlighedsfasen, er taget i betragtning

I offentlighedsfasen er der indkommet 37 høringsvar til forslag til lokalplan for Kalvebod Brygge Vest II, forslag til kommuneplantillæg og den til planerne tilhørende Miljøvurdering. Høringsvarene er behandlet særskilt og der henvises til bilag 6, der også indeholder et skema med ændringsforslag til lokalplanen afstedkommet af høringsvarene. De høringsvar der har haft fokus på miljøhensyn har hovedsageligt omhandlet trafikale forhold, byrum og rekreative interesser samt støj.

Undersøgelserne i miljøvurderingen er udarbejdet parallelt med planprocessen. Miljøvurderingen har blandt andet undersøgt miljøforholdene trafik, byrum og rekreative interesser samt støj. Undersøgelserne har løbende givet anledning til justeringer af indhold i lokalplanen. Eksempelvis har trafikundersøgelserne i Miljøvurderingen medført, at der vil ske en hensigtsmæssig adskillelse af trafikken. Dette betyder, at person og varetransport i motoriserede køretøjer sker til og fra IKEA via Carsten Niebuhrs gade og de bløde trafikanter hhv. cyklende og gående primært sker på Dybbølsbroniveau, hvor der også er adgang til S-tog, gode cykel- og gangforbindelse til Københavns havn og Amager via cykelslangen samt det øvrige Vesterbro via Yrsa Plads.



For de bløde trafikanter særligt de gående vil der blive bedre adgangsforhold gennem området ved bestemmelser i lokalplanen om etablering af et grønt strøg på taget af IKEA. Det grønne strøg er

sammenhængende med resten af lokalplanområdet og de tilstødende områder herunder Tivoli Congress Center og SEB-bank. Planerne er medvirkende til at der politisk er sat penge af til og igangsat en udvidelse af cykel- og gangareal på Dybbølsbro, så trafikforholdene for de bløde trafikanter bliver bedre. For de motoriserende køretøjer har undersøgelserne omkring trafikafvikling betydet, at miljøvurderingen anbefaler følgende tiltag som bliver indarbejdet i en udbygningsaftale:

Carsten Niebuhrs Gade/IKEA. Der etableres et nyt signalreguleret T-kryds som giver adgang til IKEA, krydset udformes med separat højresvingsbane fra Carsten Niebuhrs Gade; separat venstresvingsbane fra Carsten Niebuhrs Gade; separat højresvingsbane fra IKEA; separat venstresvingsbane fra IKEA. Signalanlæg, hvor signalet er simuleret tidsstyret med en omløbstid på 60 sek. og to faser. Signaler for cyklister og fodgængere lukker lidt før øvrig trafik, så trafikken fra IKEA bedre kan afvikles.

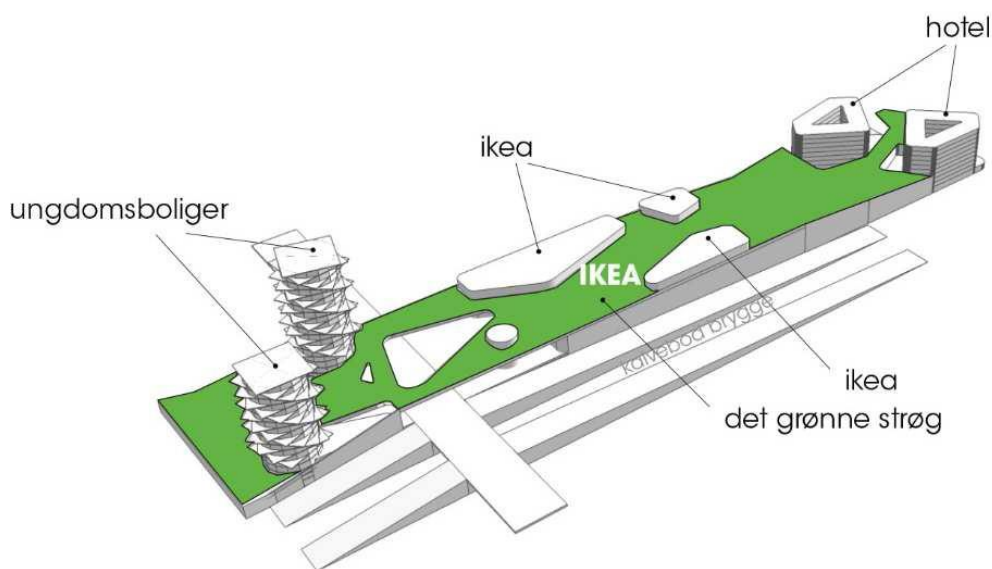
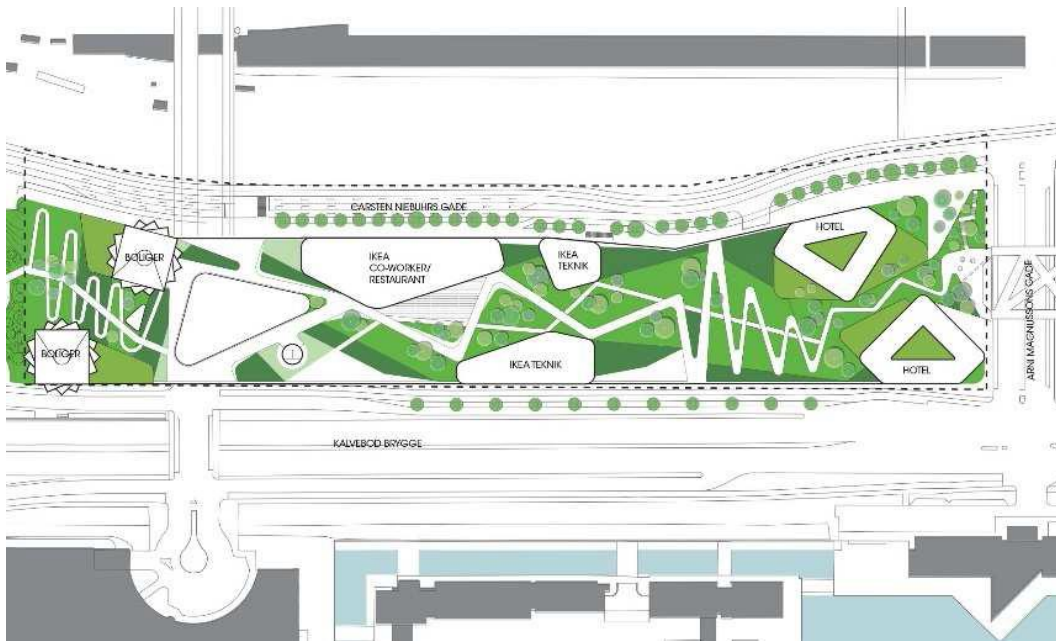
Carsten Niebuhrs Gade/Arni Magnussons Gade. Krydset er i dag vigepligtsreguleret. Reelt set er det et 90 graders sving med forgængerfelter og dermed uden større forsinkelse. Krydset signalreguleres og det udbygges med separat højresvingsbane fra Carsten Niebuhrs Gade, separat venstresvingsbane fra Carsten Niebuhrs Gade, signalet er simuleret tidsstyret med en omløbstid på 100 sek. på hverdage og 80 sek. på lørdage.

Kalvebod Brygge/Arni Magnussons Gade. Krydset er i dag signalreguleret og skal udbygges med, at den eksisterende separate højresvingsbane fra Arni Magnussons Gade forlænges til Carsten Niebuhrs Gade; Der indføres en højresvingpil fra Arni Magnussons Gade; signalet er simuleret tidsstyret med en omløbstid på 100 sek. på hverdage og 80 sek. på lørdage.

Kalvebod Brygge/Vasbygade/Havneholmen/Otto Busses Vej. Krydset er i dag signalreguleret. I Hovedforslaget udbygges det med tilslutning til Otto Busses Vej med separat højre- og venstresvingsbane samt et lige ud kørsel; den separat venstresvingsbane fra Vasbygade til Otto Busses Vej forlænges fra i dag omkring 20 m (fuld bredde) til omkring 100 m og der indføres venstresvingpil; på Havneholmen ændres forholdene for de ligeud kørende cyklister i deres krydsning af de to højresvingsbaner; signalet er optimeret ved at trafikstyre varigheden af svingpilene.

Et andet eksempel på at miljøhensyn er integreret i planen er, at arealanvendelsen i dele af Kaktuskollegiet i løbet af lokalplanprocessen er tilpasses støjundersøgelsen fra miljøvurderingen. De mest støjpåvirkede facader på Kaktuskollegiet har således fået en anden og mindre støjfølsom anvendelse og der er generelt arbejdet med en udformning af bygningerne og et materialevalg, som reducerer støjpåvirkningen fra trafikken på Kalvebod Brygge.

I Lokalplanprocessen og miljøvurderingen er der arbejdet med bygningsvolumen, bygningshøjder og byrum. Det grønne strøg som detaljeret fremgår af lokalplanens bestemmelser og kortbilag vurderes, at bringe projektet både rekreative kvaliteter samt sikre oplevelser og adgangsveje for de bløde trafikanter. Flere høringsvar ønsker reelle rekreative muligheder indarbejdet i planen. Det er dog forvaltningens vurdering, at lokalplanen har opnået en hensigtsmæssig udnyttelse af arealet der er omgivet af utilgængelige og støjende vej- og banearealer. Planen udnytter og styrker brugen af den eksisterende infrastruktur hhv. vejanlæg, S-tog, cykelforbindelser og den kommende metrostation ved fisketorvet. Samtidig indeholder planen en stor andel grønne arealer i form af et grønt strøg på tagflade af IKEA samt arealerne omkring Kaktuskollegiet og hotellerne jf. kort fra lokalplanen i det følgende.



Miljøvurderingen indeholder visualiseringer der har til formål at undersøge planens påvirkning af byrum og de visuelle forhold. På større afstand vil det nye IKEA varehus og de to hotelbygninger skala og formmæssigt falde ind i omgivelserne, mens ungdomsboligernes to tårne vil fremstå som markant anderledes bygninger i både højde og udtryk. Københavns Kommuneplan 2015 giver mulighed for højhuse det pågældende sted og ungdomsboligernes udtryk er medvirkende til at reducere trafikstøj. Det er forvaltningens vurdering, at ungdomshusenes højde og udtryk kan indpasses på det pågældende sted i København, hvilket er undersøgt i miljøvurderingens afsnit om visuelle forhold samt bilag E "visualiseringer".

## **Ad 2: Hvorfor den vedtagne plan er valgt på baggrund af de rimelige alternativer, der også har været behandlet**

Miljøvurderingen behandler 0-alternativet der svarer til den situation, hvor IKEA varehuset ikke realiseres. I den situation vil byggemulighederne lokalplan nr. 485 være gældende. Lokalplanes bebyggelsesplan giver mulighed for op til 68.000 m<sup>2</sup> etageareal fordelt på 7 punkthuse med en bygningshøjde på op til 47 m over terræn. Planen giver mulighed for en blanding af serviceerhverv, kulturelle og fritidsprægede funktioner og op til 25 % helårsboliger.

Retningslinjer og visioner i Københavns Kommuneplan 2015 peger på en udvikling af København, hvor en fortætning af byfunktioner er et nøgleord, for at opnå et varieret byliv, der samtidig er bæredygtigt i forhold til arealudnyttelse, transport og ressourceforbrug. Dette kan opnås f.eks. ved at placere intensivt benyttede funktioner velbeliggende i forhold til den eksisterende, overordnede trafikale infrastruktur og med god kollektiv trafikbetjening. Københavns Kommuneplan 2015 giver mulighed for at placere udvalgswarebutikker over 2.000 m<sup>2</sup> i alle bymidter. Herudover er der udpeget et antal regionale centre, herunder området omkring Fisketorvet inkl. Københavns centrale del, hvor større butikker mv. skal placeres. Landsplandirektivet indeholder regler for beliggenheden af bymidter, bydelscentre og aflastningsområder mv. til detailhandel i hovedstadsområdet (Miljøministeriet 2008). Ifølge Landsplandirektivet er nogle af de væsentlige principper ved planlægning for nye detailhandelsbutikker, at fremme byomdannelse frem for inddragelse af nye byarealer. Desuden at transportafstande og derved afhængighed af bil ved indkøb begrænses. Endvidere at sikre god tilgængelighed for alle trafikanter, især den gående, cyklende og kollektive trafik.

IKEA har ønsket at opføre et nyt varehus centralt i København, bl.a. som supplement til og aflastning for de eksisterende varehuse i Gentofte og Taastrup. Ved valg af placering har det samtidigt været en høj prioritet at finde en lokalitet med gode offentlige transportmuligheder og nem adgang for gående og cyklister. Placeringen på Kalvebod Brygge nær Dybbølsbro Station lever op til IKEAs ønsker om en central placering i en del af byen, der fortsat rummer stort udviklingspotentiale og ikke mindst har gode adgangsforhold for gående og cyklister. Placeringen af IKEA-varehuset ved Kalvebod Brygge vurderes at leve op til både IKEAs ønsker samt statens og Københavns Kommunes krav for placering af store detailhandelsbutikker, som skal sikre god tilgængelighed for alle trafikanter, især den gående, cyklende og kollektive trafik samt reducere transportafstande og derved afhængighed af bil ved indkøb begrænses mest muligt. På den baggrund er der ikke medtaget alternative placeringer af IKEA i forbindelse med miljøvurderingen.

## **Ad 3: Overvågning af væsentlige miljøpåvirkninger**

De miljøparametre der i Miljørapporten vurderes at være væsentlige er trafikafvikling og trafikstøj. Trafiktællinger og trafikstøj bliver løbende undersøgt og opdateret, som en del af Københavns Kommunes generelle datagrundlag. Det er muligt for myndigheder og borgere at følger med i trafiktællinger og trafikstøj på det offentligt tilgængelige GIS kort "*Københavnerkortet*", som kan findes på Københavns Kommune hjemmeside. Der arbejdes i forvaltningen løbende med at optimere trafikafviklingen og trafiksikkerheden i København.

Forvaltningen finder ikke behov for at etablere yderligere overvågningsprogrammer, jf. bek. 1533 af 10. december 2015, Bekendtgørelse af lov om miljøvurdering af planer og programmer, for projektet end de,

som myndighederne allerede i dag udfører. Dette skyldes, at der ikke i miljøvurderingsprocessen har vist sig behov herfor eller i høringsfasen er udtrykt ønske om overvågning.