

MILJØVURDERING AF
FORSLAG TIL KØBENHAVNS
KOMMUNEPLAN 2005

(TRAFIK OG BYUDVIKLINGSSTRATEGIEN)



Forslaget til Kommuneplan 2005 for København er en fuldstændig revision af Kommuneplan 2001 og består af fem selvstændige hæfter:

HOVEDSTRUKTUREN beskriver de overordnede mål for udviklingen og arealanvendelsen og bindende retningslinjer med uddybende redegørelser for hvert af Hovedstrukturens ni tværgående temaer.

RAMMER FOR LOKALPLANLÆGNINGEN er et supplement til og en uddybning af Hovedstrukturens retningslinjer og planlægningsovervejelser. I rammerne angives bestemmelser for anvendelse, bebyggelsens art og omfang m.v.

BYUDVIKLINGSSTRATEGIEN er en nyskabelse i forhold til den gældende Kommuneplan 2001. Her sættes fokus på mål og retningslinjer for den kommende byomdannelse og – fornyelse, samt de konkrete indsatsområder i den første del af planperioden fra 2005 – 2009. Hæftet har ikke bindende karakter, men tegner et billede af de prioriteringer som Københavns Kommune vil lægge til grund for den kommunale indsats i de kommende år og fungerer som en uddybning af Hovedstrukturens kapitel 1 om byudviklingsstrategi.

FORSLAG TIL VALBY BYDELSPLAN er ligeledes en nyskabelse i forhold til den gældende Kommuneplan 2001. Forslaget er udarbejdet i samarbejde med Valby Lokaludvalg som led i Københavns Kommunes arbejde med at udvikle nærdemokratiet. Den erstatter det tidligere bydelshæfte og er et bud på en mulig udvikling af en bydelsplanlægning i Københavns Kommune. Planens indhold er udformet inden for rammerne af Hovedstrukturens mål og retningslinjer. Forslaget til Valby bydelsplan har ikke tilknyttet økonomi eller lovmæssige kompetencer.

MILJØVURDERINGEN er et nyt supplement til Kommuneplanen og udgør siden 5. maj 2004 et lovkrav for kommende kommuneplaner. Miljøvurderingen i Kommuneplan 2005 er et udkast til en model for fremtidige miljøvurderinger af planer og fokuserer på to af kommuneplanens emner; trafik og byudvikling.

SIDE	4	INDLEDNING
5 - 9	1	SAMMENFATNING OG HOVEDKONKLUSIONER
10 - 11	2	METODEBESKRIVELSE
12 - 13	3	MILJØSTATUS OG EKSISTERENDE MILJØPROBLEMER
14 - 19	4	MILJØVURDERING AF RETNINGSLINJER FOR TRAFIK OG BYENS RUM
	4.1	Kollektiv trafik
	4.2	Cykel- og fodgængertrafik
	4.3	Biltrafik
	4.4	Parkering
	4.5	Byens rum
20 - 27	5	MILJØVURDERING AF BYUDVIKLINGSSTRATEGIEN
	5.1	Indledning
	5.2	Fremme biologisk mangfoldighed samt sikre flora og fauna
	5.3	Sikre befolkningens levevilkår, herunder social tryghed og materielle goder
	5.3.1	<i>Det grønne og det blå i byen</i>
	5.3.2	<i>Byudvikling med høj arkitektonisk, byplanmæssig og miljømæssig kvalitet</i>
	5.3.3	<i>Understøtte erhverv og vækstmiljøer</i>
	5.3.4	<i>Et varieret boligudbud</i>
	5.3.5	<i>En mangfoldig by</i>
	5.3.6	<i>Udfoldelse i byens rum</i>
	5.3.7	<i>God trafikal tilgængelighed</i>
	5.4	Sikre menneskers sundhed, herunder luftkvalitet samt begrænse klimapåvirkninger
	5.5	Begrænse ressourceforbruget
	5.6	Væsentlige negative miljømæssige konsekvenser
28 - 29	BILAG 1	Tom matrice
30 - 33	BILAG 2	Notat af 30. september 2004 om mål

Denne miljørapport indeholder et udkast til miljøvurdering af byudviklingsstrategien og afsnittet om trafik i Forslag til Kommuneplan 2005 for Københavns Kommune.

Miljøvurderingen er foretaget med baggrund i, at Folketinget har vedtaget lov nr. 316 af 5. maj 2004 om miljøvurdering af planer og programmer. Loven har til formål at fremme bæredygtig udvikling ved at sikre, at der foretages miljøvurdering af de planer og programmer, hvis gennemførelse kan få væsentlig indvirkning på miljøet. Loven trådte i kraft den 21. juli 2004.

Kommuneplan 2005 vurderes at være en plan, som kan få væsentlig indvirkning på miljøet. Da arbejdet med planen er igangsat før loven trådte i kraft, har Københavns Kommune ikke pligt til at udarbejde en miljøvurdering af planen. Nærværende miljøvurdering er et forsøg på at miljøvurdere dele af kommuneplanforslaget ud fra det brede miljøbegreb som loven indeholder, men vurderingen opfylder ikke samtlige af lovens krav, bl.a. beskæftiger vurderingen sig ikke med alternativer. At byudviklingsstrategien og afsnittet om trafik er udvalgt til miljøvurdering skyldes, at retningslinjerne her på forhånd vurderedes at kunne give anledning til væsentlige miljøpåvirkninger.

Miljøvurderingen har haft to formål. Det ene har været at få afprøvet den nye lovs krav og muligheder samt at få opbygget en "miljøvurderingsekspertise" på kommuneplanområdet, sådan at kommunen er godt rustet i fremtiden. Det andet formål har været at få klarlagt om planforslagets mål og retningslinjer understøtter Københavns Kommunes mål om, at udviklingen i kommunen skal ske på et bæredygtigt grundlag.

Miljørapporten indeholder en beskrivelse af den metode, der er valgt for miljøvurderingen efterfulgt af hovedkonklusionerne fra de konkrete miljøvurderinger af trafikafsnittet og byudviklingsstrategien.

På baggrund af erfaringerne med miljøvurderingen af Forslag til Kommuneplan 2005 vil den anvendte metode blive evalueret og udbygget, med henblik på at kunne fungere som model for, hvordan der udarbejdes miljøvurderinger af planer i Københavns Kommune. Der vil endvidere blive udarbejdet

anbefalinger til proces og ansvarsfordeling for fremtidige miljøvurderinger af planer. Det skal bemærkes, at Miljøministeriet på nuværende tidspunkt er i færd med at udarbejde en vejledning på området, og at denne vil kunne få indflydelse på den endelige model.

Miljørapporten er udarbejdet af en arbejdsgruppe med repræsentanter fra de relevante forvaltninger i kommunen:

- Ole Vissing og Brian Hansen, Vej & Park, Bygge- og Teknikforvaltningen
- Pia Nielsen, Miljøkontrollen, Miljø- og Forsyningsforvaltningen
- Jesper Thorkildsen, Plan & Arkitektur, Bygge- og Teknikforvaltningen
- Helle Vinther Kristensen, Sundhedsforvaltningen
- Anne-Marie Larsen, Økonomiforvaltningen (projektleder)

Kørnøv Consulting ApS har været konsulent på opgaven.



MILJØVURDERING AF BYUDVIKLINGSSTRATEGIEN:

Byudviklingsstrategien muliggør en udbygning på ca. 3 mio. etagemeter inden for planperioden i byudviklingsområderne: Nordhavnen, Sydhavnen, Islands Brygge Syd, Ørestad, Valby Industrikvarter, Nørrebro Station og dele af Østamager. Udbygningen svarer til en forøgelse på 8 % af såvel bolig- som erhvervsetagearealet i kommunen. Indbyggerantallet og arbejdspladsantallet vurderes at ville øges med ca. 5 %. Miljøvurderingen viser, at en så stor byudvikling ikke kan ske uden, at det har konsekvenser for miljøet. De væsentligste negative konsekvenser vil være:

Trafikal tilgængelighed

Efter en lang periode med tilnærmelsesvis uændret biltrafik i Københavns Kommune, begyndte biltrafikken at stige i midten af halvfemserne. Siden er biltrafikken steget med 16 % på det overordnede vejnet, og bilejerskabet i kommunen er steget med 40 %. Hvis den gunstige økonomiske udvikling fortsætter, kan biltrafikken forventes at stige yderligere. En stigning i etagearealet på 8 % i planperioden skønnes derudover at ville medføre en stigning i biltrafikken på omtrentligt samme niveau. Det er ikke muligt at sige præcist hvordan denne trafik vil fordele sig på vejnettet, men det vurderes at mertrafikken især i myldretiden flere steder vil være vanskeligt at afvikle på det bestående vejnet, fx på Centrumforbindelsen, der i dag i spidstimerne er belastet til kapacitetsgrænsen. Generelt medfører den stigende trængsel også problemer for andre trafikarter, f.eks. kommer busserne langsommere frem, og det bliver endnu sværere at skaffe plads til alle trafikarter – fodgængere, cyklister, busser og bilister i gaderummene. Københavns Kommune har et overordnet mål i trafik- og miljøplanlægningen om, at der skal sikres et velfungerende transportsystem med en væsentlig mindre miljøpåvirkning end i dag. Blandt andet for at sikre et velfungerende transportsystem er det meget vigtigt at få den trafikale infrastruktur i og omkring byudviklingsområderne på plads.

Støj og luftforurening

Ud over trængselsproblemer medfører den stigende trafik også forøgede pro-

blemer med støj og luftforurening fra trafikken, hvilket vanskeliggør opfyldelse af ovennævnte mål om et transportsystem med en væsentlig mindre miljøpåvirkning end i dag. I dag findes knapt 50.000 stærkt trafikstøjbelastede boliger i kommunen. Det er kommunens mål, at dette antal skal være halveret inden 2010. Biltrafikken giver i dag langt det største bidrag til luftforureningen, der påvirker københavnernes helbred negativt. Samtidigt kan EU's grænseværdi for NO₂, der skal være opfyldt i 2010, ikke opfyldes på en række strækninger i kommunen. Der er ingen tvivl om, at en forøgelse af biltrafikken på 8 % vil give anledning til en forøgelse af støj- og luftforureningen, selv om det p.t. ikke er muligt præcist at sige, hvor i byen det vil ske. Herved vanskeliggøres opfyldelse af kommunens mål, samt overholdelse af EU's grænseværdier for luftforurening.

Stationsnærhed

For at fremme anvendelsen af kollektiv trafik, og dermed gavne miljøtilstanden og tilgængeligheden i Københavns Kommune, har kommunen som mål, at byudviklingen hovedsageligt skal ske stationsnært. Dette mål opfyldes ikke for alle byudviklingsområderne, nemlig for Nordhavnen, Sydhavnen og Islands Brygge Syd. For Nordhavnen er det dog en forudsætning for igangsætning af byudviklingen, at der skabes bedre adgangforhold fra havnesiden til Nordhavn Station, hvorefter store dele af det areal, der planlægges byudviklet inden for planperioden vil være stationsnært.

Ressourceforbrug

Københavns Kommune har som mål at fremme den byøkologiske praksis for bl.a. at begrænse ressourceforbruget, samt mål om faldende vandforbrug og faldende affaldsmængder. En forøgelse af etagearealet på ca. 8 % samt en forøgelse af antallet af indbyggere og arbejdspladser på ca. 5 % vil totalt set medføre en stigning i vand-, varme- og elforbruget, i spildevands- og affaldsmængderne samt i materialeforbruget. Forbruget pr. indbygger vil dog ikke nødvendigvis stige.

Afbødning af negative konsekvenser

For at afbøde byudviklingsstrategiens negative konsekvenser foreslås først og fremmest, at der for at mindske beho-

vet for og brug af bil fokuseres på en fastholdelse af målet om stationsnær lokalisering, og at der i de byudviklingsområder; hvor der ikke er økonomisk grundlag for en udbygning med fx metro eller letbaner, fokuseres på at skabe en effektiv og attraktiv kollektiv trafikbetjening. Endvidere bør det overvejes at regulere kravet til antallet parkeringspladser ved nybyggeri, så der etableres færre parkeringspladser.

Endvidere anbefales at følge trafikudviklingen nøje og foretage en nøjere vurdering af behovet for evt. nye vejforbindelser til byudviklingsområderne, idet trafikken fra disse flere steder vil skulle afvikles på eksisterende vejstrækninger; der i forvejen ligger tæt på kapacitetsgrænsen i myldretiden.

For at undgå, at forøgelsen i ressourceforbruget vil få væsentlige negative miljømæssige konsekvenser foreslås, at kommune aktivt arbejder på at få private bygherrer til at indføre byøkologiske tiltag i fremtidige byggerier; samt at arbejde for, at der i de fremtidige byggerier indføres grønne regnskaber; hvilket erfaringsmæssigt nedbringer ressourceforbruget i "driftsperioden".

Det regionale perspektiv

Byudviklingsstrategien vurderes således lokalt at ville have en række miljømæssigt negative konsekvenser. Set i et regionalt perspektiv kan det dog være miljømæssigt bedre, at byudviklingen sker ved omdannelse af tidligere arealer til havne- og industriformål beliggende tæt ved god kollektiv trafikbetjening, fremfor f.eks. at inddrage nye jomfruelige arealer i regionen uden for "Fingerbyen". Disse vil ofte være placeret langt fra effektive offentlige transportmidler, sådan at der ikke findes en reel valgmulighed mellem bil og offentlige transportmidler. Andelen af bilture pr. dag fra sådanne områder må forventes at være væsentligt højere end fra de planlagte byudviklingsområder i Københavns Kommune.

Med hensyn til ressourceforbruget vil en byudvikling af tilsvarende størrelse uden for kommunen ikke være mindre ressourcekrævende, måske snarere tværtimod. Hvis det samme antal boliger blev opført som haveboliger i stedet for etageboliger, ville ressourceforbruget for såvel vand som varme og el være større.

MILJØVURDERING AF TRAFIKAFSNITTET

Retningslinjerne for trafik vurderes i det store og hele at have en positiv miljømæssig indvirkning, idet mange af retningslinjerne sigter på at modgå trafikkenes negative miljømæssige konsekvenser.

Kollektiv trafik

Etablering af Metroringen og udbygningen af Ringbanen vurderes således at være store og vigtige projekter med en positiv indflydelse på miljøet. Det skyldes bl.a. at banerne muliggør fjernelse af en del af busserne og dermed en del af den tunge og mest miljøbelastende trafik. Samtidigt viser erfaringerne, at metroen også fjerner en mindre del af personbiltrafikken. Reduktionen i antallet af busser og personbiler vurderes ikke at ville bidrage til en væsentlig reduktion i hverken støjniveauet eller luftforureningen, men det går dog i den rigtige retning. Samtidigt er banerne langt mere energiokonomiske i drift end busserne.

Banerne bidrager også til at sikre mobiliteten og tilgængeligheden. Med Metroringen vil ca. 85 % af alle mål i Det Centrale Byområde og på brokvartererne være inden for en afstand af 600 meter fra en station.

Etablering af banerne understøtter således kommunens overordnede mål på trafik- og miljøområdet om at sikre et velfungerende transportsystem med en væsentlig mindre miljøpåvirkning end i dag. En fuld opfyldelse af målet forudsætter dog, at der fortsat sikres et godt busnet i de områder; der ikke berøres af banerne.

Retningslinjerne for busfremkommelighed, forbedrede skiftemuligheder og kombinationsrejser er også vigtige forbedringer af den kollektive trafik, men deres indvirkning på miljøet vurderes at være forholdsvist begrænset i forhold til de to store baneprojekter.

Etablering af Metroringen vurderes at have en midlertidig væsentlig negativ miljømæssig konsekvens i form af miljøpåvirkninger af omgivelserne i forbindelse med anlæg af stationerne. Projektet vil skulle underkastes en VVM-vurdering, hvor påvirkningerne vil blive nærmere undersøgt, og hvor der vil være forslag til afbødende foranstaltninger.

Cykel- og fodgængertrafik

Retningslinjerne går overordnet ud på at

styrke cykel- og fodgængertrafikken ved at udbygge nettet af cykelstier- og ruter og forbedre fremkommeligheden for fodgængere. **Retningslinjerne vurderes at have væsentlige positive konsekvenser ved at bidrage til en styrkelse af folkesundheden.** Det anbefales dog at være opmærksom på evt. konflikter mellem fremkommelighed for cyklister og den rekreative udnyttelse af byrummet fx langs havnepromenaderne og dele af parker; som også indgår i cykelrutenettet.

Biltrafik

Med retningslinjerne henvises den gennemkørende trafik til det overordnede vejnet, sådan at boligområderne fredekliggøres mest muligt. Endvidere skal der etableres en ny vejforbindelse mellem Nordhavnen og Lyngbyvej som forudsætning for en udbygning af Nordhavnen. Endeligt skal der arbejdes på at indføre en miljøzone.

At samle den gennemkørende trafik på det overordnede vejnet vurderes i hovedsagen at være fornuftigt, da dette sikrer, at trafikken afvikles på den mest hensigtsmæssige måde samtidig med, at færrest mulige boliger belastes med støj. Men det, at de miljømæssige gener koncentrerer på få gader; betyder, at det bliver vanskeligere at nedbringe støjbelastningen for boligerne langs disse, ligesom det vanskeliggør overholdelse af EU's grænseværdier for luftforurening.

Etablering af en ny vej mellem Nordhavn og Lyngbyvej vurderes at være en vigtig retningslinje, da det hermed bliver muligt at sikre trafikafviklingen i det nordøstlige hjørne af kommunen, og dermed sikre tilgængeligheden med bil i forbindelse med den kommende byudvikling af Nordhavnen. Hvilken miljøpåvirkning vejforbindelsen vil give anledning til afhænger af hvor store dele, der vil blive ført i tunnel.

Parkering

Med retningslinjerne muliggøres etablering af 1000 flere offentlige parkeringspladser i Det Centrale Byområde – skal tjekkes med kap. 8 , hvilket vurderes at ville øge tilgængeligheden med bil, men også skabe mere trafik og dermed en større miljøpåvirkning. Det anbefales, at der skabes gode vejforbindelser til de kommende anlæg og at de tilsluttes parkeringshenvisningssystemet for at

minimere søgetrafikken. Endeligt kan det overvejes at nedlægge et antal gadeparkeringspladser; hvis det nuværende antal parkeringspladser i Indre By ønskes fastholdt.

De øvrige retningslinjer, der muliggør etablering af en parkeringsfond, parkometerordning og nye parkeringsanlæg i brokvartererne vurderes sammen med kommunens intentioner om differentierede parkeringsnormer ved nybyggeri at nedbringe antallet af parkerede biler i gaderummet i de tætte byområder. Dette vil dels gavne miljøet i form af mindre støj og luftforurening, dels skabe bedre plads til udfoldelse i byens rum.



Seks grundlæggende forudsætninger dannede udgangspunkt for valg af metode:

- Miljøvurderingen skal være målstyret, hvilket betyder, at kommuneplanforslagets retningslinjer skal holdes op mod kommunens politiske mål.
- Miljøvurderingen skal være handlingsorienteret. Miljøvurdering skal udover en registrering af negative indvirkninger gå skridtet videre og foreslå handlinger/ændringer for at afbøde eventuelle negative miljøpåvirkninger.
- Miljøvurderingen skal være operationel og fornuftig med hensyn til hvor stort et ressourceforbrug der kræves.
- Miljøvurderingen skal pege på de væsentlige kritiske miljøforhold. Det skal fremgå klart af miljøvurderingen, hvilke indvirkninger der vurderes væsentlige og hvilke der ikke vurderes væsentlige.
- Miljøvurderingen skal være oversigtlig.
- Miljøvurderingen skal bygge på den eksisterende viden og det eksisterende planarbejde.

På baggrund heraf blev der udarbejdet en miljøvurderingsmatrice (se bilag 1), som er et arbejdsredskab, der muliggør en systematisk og oversigtlig vurdering af de forskellige retningslinjers miljømæssige konsekvenser.

MATRICE

Miljøparametre

Loven foreskriver, at miljørapporten skal give oplysninger om:

”den sandsynlige væsentlige indvirkning på miljøet, herunder på spørgsmål som den biologiske mangfoldighed, befolkningen, menneskers sundhed, fauna, flora, jordbund, vand, luft, klimatiske faktorer, materielle goder, landskab, kulturarv, herunder kirker og deres omgivelser, samt arkitektonisk og arkæologisk arv og det indbyrdes forhold mellem ovenstående faktorer”.

Miljøvurderingsmatricen er bygget sådan op, at vurderingen tager udgangspunkt i de miljøparametre, som lovgivningen foreskriver, suppleret med parameteren ressourceforbrug, der af arbejdsgruppen vurderes som væsentlig at få belyst.

I matricen er nogle af disse parametre for oversigtlighedens skyld koblet sammen:

- Biologisk mangfoldighed, fauna og flora,
- Befolkningen og materielle goder,
- Jordbund og vand,
- Kulturarv og landskab og
- Arkitektonisk og arkæologisk arv.

I loven indgår parameteren befolkningen, som i denne miljøvurdering tolkes som befolkningens levevilkår, herunder social tryghed.

Kommunens mål

Med udgangspunkt i miljøparametrene er de væsentligste af Københavns Kommunes mål udvalgt, systematiseret og i forkortet form indsat i matricen inden for ovennævnte miljøparametre.

Københavns Kommune har allerede formuleret mange mål relateret til lovens miljøparametre, og en vigtig opgave har derfor været at få overblik over disse. Der er i vurderingen medtaget mål fra: "Kommuneplan strategi 2004", "Kommuneplan 2001", "Vandforsyningsplan 2001", "CO2 plan for København 1990 – 2010", "Affaldsplan 2004" og "Parkpolitik 2003". Derudover er der benyttet mål fra: "Københavns Agenda 21 2004 – 2007", "Kommuneplanforslag 2005", "Forslag til Trafik- og Miljøplan 2004", og "Folkesundheden i København, Plandokument 2000".

Målene fremgår af Bilag 2 i deres fulde udstrækning og i den forkortede form.

Loven foreskriver, at der i miljørapporten skal gives oplysninger om de beskyttelsesmål, der er fastlagt på internationalt plan, fællesskabsplan eller medlemsstatsplan, og hvordan der er taget hensyn til disse mål. I nærværende miljøvurdering er disse mål ikke medtaget.

Planens indvirkninger

Målene anvendes til at foretage selve vurderingen, hvorfor der i matricen stilles følgende spørgsmål: Hvilken indvirkning vil implementering af planområdet få for målsætningen på kort, mellem og lang sigt?

Denne vurdering beskrives ved hjælp af:

- + Positiv indvirkning (understøtter målene)
- Negativ indvirkning (understøtter ikke målene)

+/- Afhængig af implementering

o Irrelevant eller neutral

Vurdering af konsekvenser omfatter såvel de lokale som de regionale miljøkonsekvenser.

Væsentlighed

Herefter vurderes om indvirkningerne er miljømæssigt væsentlige eller ej. Det kræver, at indvirkningernes karakter vurderes – fx hvor store, hvor hyppige og hvor længe indvirkningerne vil være, samt hvor sårbart det miljø, der påvirkes vil være. I matricen er spørgsmålet besvaret med:

0 ubetydelig

1 mindre betydende

2 væsentlig

Afbødende foranstaltninger

Hvis en indvirkning vurderes som værende væsentlig og negativ, er næste skridt at vurdere, om og hvordan de negative konsekvenser kan afbødes.

Afbødning dækker i henhold til loven tre niveauer:

1. Undgå, dvs. hvordan kan negative virkninger på miljøet undgås?
2. Minimere, dvs. hvordan kan negative virkninger minimeres – hvis de ikke er mulige at undgå?
3. Kompensere, dvs. hvordan kan negative virkninger kompenseres – hvis ej heller minimering er nok?

Forslag til afbødende foranstaltninger i miljøvurderingen er primært minimering.

Afbødende foranstaltninger kan være meget forskellige, men kan omfatte alt fra at ændre planens retningslinjer til tekniske foranstaltninger, informationsskampagner, arealmæssige disponeringer m.v. Forslag til afbødende foranstaltninger er indsat i matricen.

Overvågning

For de indvirkninger, der er miljømæssigt negative og væsentlige, skal der foretages en overvågning af miljøpåvirkningen. Den foreslåede overvågning, der så vidt muligt skal bygge på eksisterende overvågningsprogrammer og metoder, beskrives i matricen.

MILJØRAPPORTEN

Miljøvurderingsmatricen er et arbejdsredskab, som anvendes til en oversigtlig miljøvurdering af et planområde, og til

at indsamle og systematisere de nødvendige oplysninger for at kunne foretage en miljøvurdering. Der er i miljøvurderingen af trafikafsnittets retningslinjer udfyldt matricer for hvert hovedafsnit dvs. for den kollektive trafik, cykel- og fodgænger trafik, biltrafik og parkering, mens vurderingen af byudviklingsstrategien er samlet i en matrice. Matricerne kan ikke stå alene, men suppleres for hvert planområde med et tekstark, hvor både miljøpåvirkningerne og forslag til afbødende foranstaltninger beskrives nærmere.

Matricerne og tekstarkene udgør baggrundsmaterialet for miljørapporten, men har karakter af arbejdspapir og er ikke vedlagt rapporten.

For at forstå hvordan kommuneplanen kan få væsentlig indvirkning på miljøet er det nødvendigt at have oplysninger om den nuværende miljøstatus. De aspekter af miljøstatus, som er fundet særligt relevante i denne vurdering er:

- Trafikstøj
- Luftkvalitet
- Tilgængelighed
- Ressourcer
- Biologisk mangfoldighed.

Oplysninger om miljøtilstanden er fundet i: Københavnernes grønne regnskab 2003, Københavns Agenda 21 og Trafik- og Miljøplan 2004.

Miljøforholdene i de specifikke områder, som kan blive væsentligt berørt af kommuneplanen (jf. bilag 1(c) i loven), er beskrevet undervejs i miljøvurderingen. Når miljøpåvirkningen vurderes, inddrages vurdering af de påvirkedes hensyn til områdernes miljømæssige sårbarhed, kvalitet og værdi.

3.1 TRAFIKSTØJ

Det væsentligste støjproblem i København er, at to-tredjedele af alle boliger har en trafikstøjbelastning på over 55 dB(A), som er grænseværdien for et tilfredsstillende støjniveau. Knap 450.000 boliger er stærkt belastede af støj fra trafikken med niveauer over 65 dB(A), og af dem er ca. 6.000 boliger belastet med mere end 70 dB(A).

Støj har en væsentlig indflydelse på livskvalitet og sundhed. Støj giver gener i dagligdagen, kan medføre stress, hovedpine, forhøjet blodtryk og øge risikoen for udvikling af hjertesygdomme og kredsløbslidelser.

De fleste støjbelastede boliger ligger langs de overordnede gader. Her kan det være yderst vanskeligt at begrænse støjen tilstrækkeligt, da trafikken skal halveres, for at det bliver mærkbart. De seneste tre år er der givet støtte til støjdæmpende vinduer i forbindelse med Aftalt Boligforbedring. Godt 1.000 boliger har således fået sikret et rimeligt indendørs støjniveau.

3.2 LUFTKVALITET

Biltrafikken giver langt det største bidrag til luftforureningen i København. Derudover bidrager nogle af virksomhederne i byen til luftforureningen. Selv om trafikken har været stigende i en årrække, er luftkvaliteten ikke blevet tilsvarende forværret.

Luftforureningen påvirker dog fortsat københavnernes helbred. Specielt forureningen med kvælstofoxider (NO₂) og partikler udgør et sundhedsproblem. Og der er ikke noget, der tyder på, at de kommende teknologiske forbedringer af køretøjerne alene vil løse problemerne inden for overskuelig tid. NO₂ beskadiger slimhinden i luftvejene og giver besværet vejrtrækning hos især astmatikere og folk med kroniske lungesygdomme. Påvirkning over længere tid mistænkes for at kunne give hyppigere luftvejsinfektioner hos børn.

NO₂-forureningen har været faldende i de seneste ti år, primært fordi stadig flere biler har katalysator. Den positive udvikling er dog ved at stagnere. På ca. 80 gadestrækninger i nogle gader ligger NO₂-forureningen markant over EU's grænseværdi, som skal være overholdt i 2010. Skal grænseværdien overholdes, er det nødvendigt at reducere trafikken væsentligt.

Den nyeste forskning viser, at det specielt er de små og ultrafine partikler i udstødningsgassen, som giver de største sundhedsproblemer. Det drejer sig om for tidlige dødsfald og en lang række kredsløbs- og luftvejsygdomme som hjertetilfælde, bronkitis og astmaanfald. I dag er der kun grænseværdier for de større partikler (PM₁₀). Kommunens målinger og beregninger viser, at det selv med den eksisterende og planlagte indsats kan blive svært at overholde grænseværdierne, som skal overholdes fra 2005 og 2010. Hvis ikke grænseværdierne kan overholdes er Miljøstyrelsen, i samarbejde med de lokale myndigheder, forpligtet til at udarbejde handleplaner for at sikre at grænseværdierne overholdes.

3.3 TILGÆNGELIGHED

Efter en lang periode med tilnærmelsesvis uændret biltrafik begyndte biltrafikken i Københavns Kommune at stige i midten af halvfemserne. Siden er biltrafikken på det overordnede vejnet steget med ca. 16 %. Samtidig er bilejerskabet i kommunen steget med over 40 %, og bilejerskabet er stadig væsentligt mindre end i de byer København ofte sammenlignes med. Det kan derfor forventes, at biltrafikken kan stige yderligere, forudsat at den økonomiske udvikling fortsætter.

Den stigende biltrafik medfører stigende trængsel og fortsat lokale proble-

mer med støj og luftforurening.

I samme periode (siden midten af halvfemserne) er cykeltrafikken også steget med ca. 40 %, og cykeltrafikken varetager en væsentlig del af den samlede trafik i kommunen. Op mod 60 % af københavnernes cykler hver dag, og en tredjedel af turene til/fra arbejdspladser i Københavns Kommune foregår på cykel.

Den kollektive trafik er stagnerende og faldet i Københavns Kommune i samme periode. Dog viser de første erfaringer med Metroen, at den har medført, at den samlede kollektive trafik stiger uden at det medfører et fald i cykeltrafikken. Stigningen i den kollektive trafik efter åbningen af Metroen er sket på baggrund af et fald i biltrafikken og en generel stigning i antallet af rejser.

Udviklingen i cykeltrafikken, og den mulige positive udvikling i den kollektive trafik som følge af Metroens første etaper, er udtryk for attraktive alternativer til individuel biltrafik. Biltrafikken afhænger dog i større omfang af andre faktorer, og hvis den økonomiske udvikling og udviklingen i bilejerskabet fortsætter kan det blive nødvendigt at regulere biltrafikken direkte, f.eks. gennem kørselsafgifter.

3.4 RESSOURCER

Vand

Københavns vandforsyning er baseret på indvinding af grundvand fra kildepladser, der alle er beliggende uden for kommunen. Vandindvindingen er underlagt retningslinjer i regionplanen. Københavns Energi har været nødt til at lukke boringer på grund af forurening med sprøjtegifte og klorerede opløsningsmidler. Vandforbruget i de københavnske husholdninger var i 2003 faldet til 127 liter pr. person pr. døgn fra 168 liter i 1989. Målet er, at nå ned på 110 liter i 2010.

Energi og CO₂-udledning

Københavns energiforbrug stiger lidt hvert år. Ved energiproduktionen udledes kuldioxid (CO₂), som er mistænkt for at være den væsentligste årsag til den globale temperaturstigning. Fra 1990 til 2000 er den samlede CO₂-udledning i kommunen reduceret med 23 %. Reduktionen er især opnået via milliardinvesteringer i fjernvarmesystemet, så 97 % af de københavnske varmekonsumenter i 2002 var tilsluttet syste-

met. Endvidere er der opnået væsentlige besparelser ved øget brug af naturgas i stedet for kul som brændsel på kraftvarmeværkerne. Hertil kommer vindmøller som i 2002 producerede 3,7 % af københavnernes samlede elforbrug. På affaldsområdet har genanvendelse og mindre deponering sikret et uændret udslip på trods af øgede affaldsmængder. Kun på trafikområdet er der sket en stigning i CO₂-udledningen. Fortsætter stigningen i energiforbruget, kan det betyde, at CO₂-udledningen også begynder at stige.

Affald

Mængden af husholdningsaffald er jævnt stigende i modsætning til erhvervsaffald og bygge- og anlægsaffald. På trods af den nuværende og planlagte indsats forventes den samlede mængde affald at stige knap 3 % frem til 2008.

3.5 Biologisk mangfoldighed

København er karakteriseret ved at være bygget på en del af Øresunds lavvandede enge og kystområder. Det betyder, at den biologiske mangfoldighed og landskabet knytter sig til denne natur. I forbindelse med vore byudviklingsområder er det særligt vigtigt at tage hensyn til de beskyttede naturtyper, som vandområder, lavbundsområder, strandeng, strandsumpe, dvs. områder der er omfattet af Naturbeskyttelseslovens § 3. Ud over dette er der en række fredede, eller rød- og gullistede dyr og planter, som kommunen har en forpligtigelse til at beskytte, dette gælder bl.a. den grønbrogede tudse, brændeskærm, strandnellike, priklæbet gøgeurt, skarven, flagermus, pungmeise og skægmeise, græshoppesanger, snoge, hugorme m.fl.

Der findes ikke en systematisk registrering i byudviklingsområderne, men i forlængelse af Parkpolitik 2003 og Københavns Agenda 21 planen er det besluttet at udarbejde en strategi for biologisk mangfoldighed i Københavns Kommune.

Nedenfor er foretaget en miljøvurdering af retningslinjerne for kollektiv trafik, cykel- og forgængertrafik samt biltrafik og parkering. Retningslinjerne for byens rum ikke er vurderet, da disse mere bar præg af hensigtserklæringer end egentlige retningslinjer, og dermed var vanskelige at vurdere. De øvrige retningslinjer er holdt op mod de af kommunens mål, som falder inden for tidligere nævnte miljøparametre.

4.1 KOLLEKTIV TRAFIK

Forslag til Kommuneplan 2005 indeholder fem retningslinjer for den kollektive trafik:

1. Københavns Kommune vil arbejde for at få etableret en Metroring,
2. Ringbanen skal forbedres og forlænges,
3. Busfremkommeligheden skal prioriteres,
4. Skiftemulighederne ved større stationer og terminaler skal optimeres og
5. Mulighederne for at kombinere cykel og kollektive rejser skal forbedres.

Etablering af en Metroring og til dels udbygningen af Ringbanen er de store og væsentlige projekter i forhold til indvirkning på miljøet. Busfremkommelighed, skiftemuligheder og kombinationsrejser er også vigtige forbedringer af den kollektive trafik, men indvirkningen på miljøet er forholdsvis begrænset i forhold til de store baneprojekter. Derfor indeholder nedenstående vurderinger hovedsageligt henvisninger til de første to retningslinjer:

Sikre befolkningens levevilkår, herunder social tryghed og materielle goder

Metroen er et højklasset, hurtigt, pålideligt offentligt transportmiddel, der vil udgøre et væsentligt bidrag til at sikre mobiliteten og tilgængeligheden for alle, uanset om man har bil til rådighed. Med etableringen af Metroringen vil godt 85 % af alle mål i Det Centrale Byområde være inden for en gangafstand på 600 m fra en station. På langt sigt kan det af miljømæssige årsager blive nødvendigt at regulere biltrafikken i København, f.eks. ved kørselsafgifter. I denne situation er det væsentligt at have attraktive alternativer, der sikrer mobiliteten.

Etablering af Metroringen vurderes på mellemlangt sigt at ville kunne give

anledning til væsentlige negative miljøpåvirkninger. Dette skyldes, at anlæg af Metroringens stationer vil være store og omfattende anlægsarbejder, som i en periode på ca. 2 år i større eller mindre omfang vil påvirke naboarealerne med støj, luftforurening, barriereeffekter m.v. Når Metroringen er anlagt vil stationspladserne udgøre opgraderede eller nye lokale pladسدannelser, hvilket vurderes at have en positiv lokal byplanmæssig kvalitet.

Generelt vurderes retningslinjerne for den kollektive trafik at ville være medvirkende til at understøtte de erhverv og vækstmiljøer, der er centrale for Københavns udvikling, idet rapporten Københavner Livsformer peger på, at det er væsentligt for erhvervslivet, at det er let at komme til og fra virksomhederne, og at mange vælger at placere virksomheden ud fra, om stedet er lettilgængeligt med offentlige transportmidler:

Etablering af Metroringen opfylder generelt målet om at sikre god trafikal tilgængelighed. En fuld opfyldelse af målet forudsætter dog, at der fortsat sikres et godt busnet, som supplerer metroen.

Metroringen vil virke mindre tillokkende for ældre og dårligt gående, som foretrækker busserne idet busstoppestederne ligger mere tæt end metroens stationer – samtidig med at denne gruppe måske ikke har behov for metroens hurtighed.

Sikre menneskers sundhed

Retningslinjerne for den kollektive trafik vurderes generelt at understøtte målet om at sikre et velfungerende transportsystem med en væsentlig mindre miljøpåvirkning end i dag. Etablering af en Metroring og gennemførelse af Ringbaneprojektet vurderes at have den væsentligste positive effekt. Det skyldes bl.a. at disse transportmidler er eldrevne og derfor ikke bidrager til gadeluftforureningen. Derudover nedsættes risikoen for trafikuheld, da banerne kører i eget tracé eller under jorden, adskilt fra den øvrige trafik.

Den tunge trafik bidrager væsentligt til luftforurening med ultrafine partikler. Disse vurderes i dag at have væsentlige negative sundhedsmæssige påvirkninger. Samtidigt med åbningen af metroens første etaper er der fjernet 30 % af

busserne i København, hvilket dog kun udgør en mindre del – ca- 3 % af den samlede tunge trafik (Reference: Økonomiforvaltningen, 8 kontor; 2004/SE). Metroringen må forventes også at medføre en reduktion af busserne. Den tilsvarende reduktion af den samlede tunge trafik vil medføre en mindre betydende reduktion af luftforureningen.

Samtidigt viser erfaringerne, at metroaten fjerner 3-6 % af personbiltrafikken fra visse lokale strækninger. Ringbanen vurderes at fjerne 1-2 % af biltrafikken (Reference: Økonomiforvaltningen, 8 kontor; 2004/SE). Dette medfører en ubetydelig ændring af den samlede biltrafik, men dog en lokal forbedring af luftkvaliteten og barriereeffekten.

Med hensyn til trafikstøj vurderes retningslinjerne ikke at ville bidrage til en væsentlig reduktion i antallet af støjbelastede boliger. Der skal en meget stor reduktion i trafikmængderne til at give en hørbar effekt på støjniveauet, hvorfor styrkelsen af den kollektive trafik ikke vurderes at ville nedbringe antallet af biler i et omfang, der mindsker støjbelastningen mærkbart. Retningslinjerne vurderes dog at pege i den rigtige retning.

Sikre luftens kvalitet og begrænse klimapåvirkninger

Luftforureningen vil midlertidigt øges lokalt i forbindelse med anlæg af Metroringens stationer. Luftforureningen vil blive nærmere belyst i en VVM-vurdering af projektet.

Når Metroringen og Ringbanen er sat i drift vurderes banerne at få en mindre betydende, men positiv effekt på luftforureningen og CO₂ – udledningen. Det skyldes, at banerne erstatter en stor del af busserne, og at de er langt mere energiokonomiske i drift end busserne. Samtidigt forventes banerne også at flytte et mindre antal trafikanter fra biler. De fleste brugere af banerne vil dog være tidligere busbrugere og cyklister.

Begrænse ressourceforbrug samt sikre at byudviklingen sker stationsnært

Såvel Metroringen som Ringbanen betyder, at der etableres flere stationer i kommunen. Udviklingen vil dog ikke betyde, at der opstår væsentlig flere nye

store stationsnære byudviklingsarealer; da stationerne i hovedsagen placeres i allerede tæt udnyttede byområder; men der vil være potentiale for en byomdannelse og fornyelse af den eksisterende bebyggelse. Den nordlige del af Ringbanen er en opgradering af en tidligere S-bane. På denne del af banen vil området omkring Nørrebro Station være et større byudviklingsområde. Den sydlige del af Ringbanen er ny til passagertransport. Her vil den kommende Ny Ellebjerg Station muliggøre udvikling af arealer i Valby Industri kvarter; der i dag er relativt ekstensivt udnyttet. Valby Industri kvarter er også samlet set et større byudviklingsområde, der indgår i kommuneplanforslagets rækkefølgeplan.

4.1. I VÆSENTLIGE NEGATIVE MILJØMÆSSIGE KONSEKVENSER

Anlæg af Metroringen vurderes at ville kunne give anledning til væsentlige negative miljøpåvirkninger i anlægsfasen.

For at afbøde de mulige negative konsekvenser foreslås at:

- Arbejde for at Metroringen bliver VVM-vurderet. Her vil projektets konsekvenser blive undersøgt nærmere, og der vil blive foreslået tiltag til at afværge negative konsekvenser.

Overvågning

VVM-vurderingen vil indeholde et overvågningsprogram med specifikke krav til bygherren.

4.2 CYKEL- OG FODGÆNGER-TRAFIK

Forslag til Kommuneplan 2005 indeholder fire retningslinjer for cykel- og fodgænger trafik:

1. Udbygning af nettet af grønne cykelruter;
2. Udbygning af cykelstinet;
3. Sikring af fodgængertrafikens fremkommelighed på strækninger med stor intensitet og
4. Sikring af sammenhængende promenader langs havnen samt prioritering af stiforbindelser på tværs af haveløbet.

Sikre befolkningens levevilkår, herunder social tryghed og materielle goder

At udbygge nettet af grønne cykelruter vurderes som en væsentlig indsats, der giver nye transportkorridorer; og styrker forbindelserne mellem det grønne og

det blå i byen.

Anlæg af promenader langs havnen er ligeledes en væsentlig overordnet indsats for at sikre borgernes adgang til og langs det blå i byen. Hvorvidt promenaderne vil sikre høj arkitektonisk kvalitet afhænger af implementeringen, men selve funktionen er en kvalitet.

Alle fire retningslinjer vurderes at have en positiv indvirkning på mulighederne for at kunne udfolde sig aktivt i byens rum, såvel som cyklist som fodgænger. Samtidig vurderes retningslinjerne at bidrage positivt til at sikre den trafikale tilgængelighed for alle bløde trafikanter; dog især cyklister.

På nogle af cykelruterne kan der opstå en konflikt mellem fremkommeligheden for cyklerne og hensynet til den rekreative udnyttelse af byrummet. Dette gør sig f.eks. gældende langs havnepromenaderne og igennem parkområder; som Nørrebroparken og Fælledparken. Der må i de konkrete tilfælde foretages en afvejning af hensynet til fremkommeligheden, herunder hvor stor rolle den konkrete cykelrute har for det samlede transportsystem, og hensynet til fodgængere, ophold, leg og lignende.

Sikre menneskers sundhed

Hensigten med retningslinjerne er at fremme cykling og gang, hvilket vurderes at ville medvirke til at sikre et transportsystem med en mindre miljøpåvirkning end i dag. Hvor stor indflydelse retningslinjerne i fremtiden vil have er vanskeligt at vurdere, men de vurderes at pege i retning af målet.

Anlæg af cykelstier og cykelruter vil skabe sammenhæng og tryghed i tilbudet til cyklister. Dette vil medføre et attraktivt alternativ til biltrafikken, og derigennem medvirke til forbedring af miljøet. Cykelruter og -stier skal anlægges med størst mulig hensyn til trafiksikkerheden, f.eks. med få krydsninger med veje, hvilket vurderes at kunne nedbringe antallet af uheld.

Endelig vil øgede cykelmuligheder give øgede motionsmuligheder for befolkningen, hvilket er sundhedsfremmende.

Sikre luftens kvalitet og begrænse klimapåvirkninger

Retningslinjerne vurderes i sig selv ikke at få nogen væsentlig indvirkning i forhold til målene om at sikre luftkvaliteten

og begrænse klimapåvirkninger, men retningslinjerne vurderes at pege i den rigtige retning. Hvis biltrafikken fortsætter med at stige, vil det kunne blive nødvendigt at regulere den direkte, f.eks. ved kørselsafgifter. I den situation er det vigtigt at have et attraktivt alternativ i form af gode forhold for cyklister og god kollektiv trafik.

4.2. I VÆSENTLIGE NEGATIVE MILJØMÆSSIGE KONSEKVENSER

En gennemførelse af retningslinjerne for cykel- og fodgængertrafik vurderes ikke at ville medføre væsentlige negative miljømæssige konsekvenser.

Det vurderes dog, at der vil kunne opstå konflikter mellem fremkommeligheden for cyklister og den rekreative udnyttelse af byrummet f.eks. langs havnepromenaderne.

For at afbøde eventuelle negative konsekvenser foreslås der at:

- Være opmærksom på eventuelle konflikter mellem cyklister og fodgængere eller folk, der opholder sig i de rekreative områder, der indgår i nettet af grønne cykelruter. Hvis der opstår konflikter, foreslås at opsætte skilte, der viser, at cykling sker på fodgængeres vilkår, eller adskillelse af cyklister fra gående ved etablering af separate stier.
- Revurdere cykelrutenettet med henblik på at differentiere mellem transportkorridorer med stor vægt på cyklisters fremkommelighed, og rekreative ruter med hovedvægten på oplevelser og samspil med omgivelser.
- Være opmærksom på minimering af antal krydsninger i den videre planlægning af cykelruter og -stier.
- Tilvejebringe yderligere viden om fodgængeradfærd for at kunne tilgodese denne transportform bedst muligt i fremtidig planlægning.

Øvrige bemærkninger

Retningslinjen indeholder målet om at vurdere og prioritere fodgængere på lige fod med cykler, biler og busser. Dette mål nødvendiggør, at Københavns Kommune tilvejebringer yderligere viden om fodgængeradfærd.

4.3 BILTRAFIK

Forslag til Kommuneplan 2005 indehol-

der fire retningslinjer for biltrafik:

1. Den gennemkørende biltrafik skal henvises til det overordnede vejnet, og boligområderne søges fredeliggjort mest muligt,
2. Ny vejforbindelse mellem Nordhavn og Lyngbyvej,
3. Arbejde på at indføre miljøzone og
4. Det overordnede vejnet skal sikre den overordnede trafikafvikling:
 - a. De regionale veje skal sikre for bindelsen mellem København og den øvrige Øresundsregion – stort hensyn til biltrafikens fremkommelighed.
 - b. Fordelingsgaderne skal sikre for bindelserne mellem bydelene – hensyntagen til såvel bil- som kollektiv og cykeltrafik.
 - c. Bydelsgaderne skal sikre afviklingen af trafikken i de enkelte bydele. Bus- og cykeltrafik prioriteres mindst lige så højt som biltrafikken.

Sikre befolkningens levevilkår, herunder social tryghed og materielle goder

At den gennemkørende trafik skal afvikles på det overordnede vejnet og at boligområder skal søges fredeliggjort mest muligt vurderes som byplan- og miljømæssigt positivt, da dette sikrer, at trafikken afvikles på den mest hensigtsmæssige måde. Færrest mulige boliger bliver støjbelastede og de fredeliggjorte boligområder er en forudsætning for at veje og pladsdannelser i boligområderne kan bruges til forskellige aktiviteter, og ikke kun til trafik.

Den nye vej fra Nordhavnen til Lyngbyvej er en forudsætning for at byudvikle Nordhavnen. Dette vurderes at være en byplanmæssig fornuftig retningslinje, da det hermed bliver muligt at sikre den overordnede trafikafvikling i det nordøstlige hjørne af kommunen. For nærmere vurdering af vejens betydning for trafiktilgængelighed henvises til 5.3.7.

Sikre menneskers sundhed

Ved at sikre den gennemkørende trafik afviklet på det overordnede vejnet koncentrerer de miljømæssige gener langs disse veje. Det vil have en positiv sundhedsmæssig indvirkning i de boligområder, der derved kan friholdes for gennemkørende trafik. Herved generes færrest mulige boliger af trafikken miljø-

mæssige konsekvenser: Retningslinjerne vurderes dog ikke at ændre væsentligt på antallet af støjbelastede boliger i kommunen, idet det overordnede vejnet ikke vurderes at ændres væsentligt fra dagens situation.

Hvilken miljøpåvirkning den nye vej fra Nordhavnen til Lyngbyvej vil give anledning til afhænger af, hvor stor en del af strækningen, der føres i tunnel. Da vejen er en forudsætning for at byudvikle Nordhavnen vil den medføre mere trafik i området, end der er i forvejen. Vejen vil dog også aflaste dele af Østerbro.

De nuværende retningslinjer for den kollektive trafik sikrer ikke en tilsvarende styrkelse af den kollektive trafik i og til Nordhavnen, idet der på dette område kun stilles krav om, at der skal etableres bedre adgangsforhold fra havnesiden til Nordhavn Station. De dele af Nordhavnen, der først vil komme på tale til byomdannelse ligger dog inden for en afstand af 1000 m fra Nordhavn Station, men det er vigtigt allerede nu at reservere eventuelle arealer, der vil blive nødvendige for at sikre kollektiv trafikbetjening af den langsigtede byudvikling. Under forudsætning af, at de kommende beboere arbejder inden for kommunens grænser, vurderes det, at flere vil cykle til og fra arbejde fra det nye byudviklingsområde end hvis man byggede et tilsvarende antal etagemeter boliger og erhverv ude i regionen.

Den nye vej vil beslaglægge arealer, der i dag anvendes af forsvaret og i mindre grad til fodboldbaner. På langt sigt kan der blive tale om at udnytte området, der i dag er Svanemøllen Kasserne, til rekreativt område.

Luftforurening og begrænsning af klimapåvirkninger

Samling af trafikken på det overordnede vejnet vil gøre det sværere at overholde EU's grænseværdier for luftforurening. Det gælder ligeledes, at jo mere den samlede trafikmængde stiger, des sværere bliver det at overholde grænseværdierne.

Indførelse af en miljøzone vurderes at ville have en positiv indflydelse på luftforureningen, da det er et krav til tunge køretøjer, at de skal have påmonteret partikelfiltre for at køre i zonen, hvis de ikke kan overholde EU's emissionsnormer. Hermed vil mængden af

ultrafine partikler – der mistænkes for at være årsag til omkring 200 for tidlige dødsfald i Københavns Kommune om året ("Bliver man syg af luften i København", Stadsrådgivningen, Miljøkontrollen m.fl., 1999) - blive nedbragt, og luftkvaliteten forbedret.

Med etableringen af den nye vej åbnes mulighed for en byudvikling af Nordhavnen, som vil betyde en forøgelse af bilmængden på vejnettet, og dermed også en forøgelse af luftforureningen i gaderummene.

4.3.1 Væsentlige negative miljømæssige konsekvenser

Det vurderes at kunne få en væsentlig negativ miljømæssig effekt, at Nordhavnen ikke er stationsnært. Den forudsatte forbedring af adgangsvejen til Nordhavn Station fra havnesiden vil gøre den sydligste del af området stationsnært.

Etablering af en ny vej mellem Nordhavn og Lyngbyvej vil give plads til mere trafik med dertil hørende øget luftforurening og støj – med mindre eksisterende veje nedbygges og den samlede biltrafik enten fastholdes eller reduceres.

En generel stigning i biltrafikken og en samling af biltrafikken på det overordnede vejnet gør det vanskeligt for kommunen at overholde EU's grænseværdier for luftforurening. Det samme gælder, når det handler om at nå målet om en halvering af antallet af støjbelastede boliger.

For at afbøde de mulige negative konsekvenser foreslås at:

- Arbejde for at styrke den kollektive trafik samt cykling og gang sideløbende med igangsætning af byudvikling.
- Arbejde for at sikre traceer til højklasset kollektiv trafikbetjening af de store byudviklingsområder, herunder de områder, der først udvikles i perspektivperioden.
- Som led i en VVM-vurdering at få udarbejdet en rapport over støjmæssige konsekvenser ved øget trafik som følge af anlæg af vej mellem Nordhavn og Lyngbyvej.
- Arbejde for at nedbygge eksisterende veje ved anlæg af ny vej for at minimere privatbilismen i området.

- Arbejde for at skabe grundlag for en direkte regulering af biltrafikken fx med kørselsafgifter.

4.4 PARKERING

Forslag til Kommuneplan 2005 indeholder fem retningslinjer for parkering:

1. Etablering af 1.000 flere offentlige parkeringspladser i Indre By,
2. Nye P-zoner i brokvartererne (indskrænkes),
3. Parkometerbetaling i brokvartererne og
4. Parkeringsfond og nye parkeringsanlæg i brokvartererne.

Det er Københavns Kommunes ønske at udvikle parkeringspolitikken, så den kan bidrage til at skabe sammenhæng mellem de overordnede mål for biltrafikens udvikling og byområdernes miljøpåvirkninger. Derfor er nye differentierede parkeringsnormer, hvor der tages hensyn til bebyggelsens beliggenhed i forhold til transportsystem, rekreative forhold, miljømæssige kapacitet m.v. under overvejelse. De ændrede parkeringsnormer vil formodentligt betyde, at krav til antal parkeringspladser reduceres.

Sikre befolkningens levevilkår, herunder social tryghed og materielle goder

En vis forøgelse af antallet af parkeringspladser i Indre By vurderes at have en positiv effekt i forhold til at forbedre tilgængeligheden og dermed styrke Indre By i forhold til handel, kultur og turisme, hvilket igen kan have en betydning i forhold til at styrke erhverv og vækstmiljøer i kommunen. Det vurderes ligeledes at have en mindre positiv effekt i forhold til erhverv og beskæftigelse, at parkeringsrestriktionerne ophæves uden for "Jagtvejlinien", da dette vil gøre erhvervsparkering på Ydre Østerbro og Ydre Nørrebro samt i mindre områder på Amager lettere.

Nedsættelse af krav til antal parkeringspladser ved nybyggeri i forhold til dagens parkeringsnormer samt muligheden for at indbetale til en parkeringsfond med henblik på etablering af parkeringsanlæg i brokvartererne, vurderes alt andet lige at ville give bedre mulighed for at sikre en byudvikling med arkitektonisk og byplanmæssig kvalitet. Da nybyggeriets omfang er begrænset i forhold til den eksisterende by vurderes effekten af retningslinjerne dog at være

mindre betydende.

Parkometerordningen i brokvarterene har til formål at sikre parkeringspladser til beboere og besøgende – og dermed en bedre tilgængelighed for disse grupper. Sammen med nedsættelse af kravet om parkeringspladser ved nybyggeri og etablering af parkeringsanlæg vurderes ordningen at indebære en strammere regulering af parkeringen, og at en del af parkeringen vil blive flyttet fra overfladen til parkeringsanlæg. Det vurderes, at der hermed er åbnet mulighed for, at der kan skabes bedre plads til at udfolde sig i byens rum.

Færre parkeringspladser ved nybyggeri vurderes at medføre, at biltilgængeligheden ikke bliver optimal. Retningslinjen er indført for bevidst at dæmpe biltrafikken, og dermed gavne miljøet i form af mindre luft- og støjforurening, mindre barriere virkning og bedre trafikikkerhed. Den negative effekt for tilgængeligheden søges afhjulpet ved at sikre mobilitet ved at fokusere på god kollektiv trafikbetjening samt gode forhold for cyklister og fodgængere.

Sikre menneskers sundhed

Etablering af flere parkeringspladser i Indre By vurderes at skabe mere trafik i Indre By, hvilket vurderes at have en væsentlig negativ effekt i forhold til at skabe et velfungerende transportsystem med en væsentlig mindre miljøpåvirkning end i dag. De ekstra parkeringspladser kan dog medvirke til, at søgetrafikken til parkeringspladser nedsættes. De nye parkeringsanlæg bør kobles til den eksisterende henvisningsordning, hvor skilte oplyser om ledige pladser. De støjmessige og luftforureningsmæssige konsekvenser af at etablere flere parkeringspladser i Indre By vurderes at være mindre betydende i forhold til miljøkonsekvenserne af den trafik, der allerede afvikles i Indre By. Det skal dog pointeres, at der er tale om en retningslinje, der går i mod kommunens målsætning om en væsentlig mindre miljøpåvirkning fra transportsystemet end i dag.

Indskrænkning af området med parkeringsrestriktioner vurderes at have en mindre betydende negativ effekt i forhold til at nedbringe miljøpåvirkningen fra transport. Dette skyldes, at der i fremtiden ikke vil være parkeringsrestriktioner i områderne vest for Jagtvej, hvilket vil give pendlerparkeringen

bedre vilkår. Omvendt er søgningen til disse områder ikke særlig stor i forhold til de indre brokvarterer. Til gengæld vurderes indførelse af parkometerordningen i disse kvarterer at have en positiv miljømæssig effekt, da ordningen går ud på, at det skal være dyrere at finde pendlerparkeringspladser. Private veje overtages af kommunen i samme forbindelse, hvorfor langtidsparkeringspladser på disse veje fjernes.

Retningslinjerne om færre parkeringspladser ved nybyggeri, etablering af en parkeringsfond samt parkeringsanlæg vurderes samlet set at ville have en positiv effekt på transportsystemets miljøpåvirkning. Set i forhold til miljøpåvirkningen fra byens transportsystem i øvrigt vurderes ændringerne ikke at ville medføre en mærkbar mindskning i belastningen af boliger med trafikstøj, barriereeffekt, luftforurening m.v.

Retningslinjerne vurderes at være mindre betydende i forhold til at styrke cykling, gang og kollektiv trafik. Dog vurderes færre parkeringspladser ved nybyggeri at ville kunne styrke passagergrundlaget for den kollektive transport.

Sikre luftens kvalitet og begrænse klimapåvirkninger

Samlet set vurderes retningslinjerne at have en mindre betydende effekt i forhold til at begrænse luftforureningen og klimapåvirkningerne – set ud fra trafikens samlede bidrag. Flere parkeringspladser i Indre By og begrænsning af området med parkeringsrestriktioner vil have en negativ effekt, mens de øvrige retningslinjer vurderes at ville få en positiv effekt.

Beskytte arkitektonisk og arkæologisk arv

Det reducerede parkeringskrav ved nybyggeri og etablering af nye parkeringsanlæg vurderes at ville medføre, at der alt i alt etableres færre parkeringspladser, og at flere parkeringspladser etableres i konstruktion. Under forudsætning af, at parkeringsanlæggene etableres som parkeringskældre må en sådan udvikling betragtes som en arkitektonisk gevinst.

4.34.21 VÆSENTLIGE NEGATIVE MILJØMÆSSIGE KONSEKVENSER

Flere parkeringspladser i Indre By vurderes at ville skabe mere trafik og der-

med en større miljøpåvirkning

For at afbøde de mulige negative konsekvenser foreslås:

- At nye parkeringsanlæg tilsluttes det eksisterende parkeringshenvisningssystem for at minimere søgning efter p-pladser og dermed omvejskørsel i Indre By.
- At sikre gode vejforbindelser til parkeringsanlæggene.
- At overveje at nedlægge et antal gadeparkeringspladser, hvis det ønskes at fastholde antallet af p-pladser i Indre By på nuværende niveau.

Negative konsekvenser foreslås overvåget ved at:

- Følge udviklingen i antallet af parkeringspladser i Indre by samt trafikken på omkransende veje fx H. C. Andersens Boulevard, og i søsnittet.

5.1 INDLEDNING

Byudviklingsstrategien består af retningslinjer for lokalisering af boliger og erhverv samt for byomdannelse og bykvalitet. Strategien indeholder derudover en rækkefølgeplan for byudviklingen samt principper for stationsnær lokalisering. I kommuneplanforslagets redegørelse er der en beskrivelse af den forventede udvikling af de enkelte byudviklingsområder.

Det er valgt at foretage miljøvurderingen af byudviklingsstrategien på baggrund af den forventede byudvikling inden for planperioden i de enkelte byudviklingsområder. Områder, der først kan forventes udviklet i perspektivperioden, er ikke medtaget. En miljøvurdering af strategiens retningslinjer er fravalgt, da disse er meget overordnede og generelle, og derfor vanskelige at miljøvurdere. Retningslinjerne er efterfølgende blevet konkretiseret bl.a. som følge af dialogen om miljøvurderingen.

Rækkefølgeplanen for byudvikling

Inden for planperioden muliggør rækkefølgeplanen byomdannelse inden for en række større områder i byen:

Sydhavnen

Islands Brygge Syd

Nordhavnen

Ørestad

De sydligste dele af Østamager

Nørrebro Station

Valby Industrivarter

Da der på det tidspunkt, hvor miljøvurderingen blev foretaget, ikke forelå materiale for Valby Industrivarter og området omkring Nørrebro Station, er disse områder ikke konsekvent omfattet af miljøvurderingen.

Samlet muliggør byudviklingsstrategien etablering af ca. 3 mio. etagekvadratmeter i ovennævnte byudviklingsområder svarende til 8 % af det eksisterende etageareal i kommunen.

Dertil kommer en mulig byudvikling i de øvrige områder af kommunen på ca. 1,5 mio. etagemeter. Disse er ikke omfattet af miljøvurderingen.

Vurderingen af de miljømæssige konsekvenser af byudviklingen er som nævnt i metodekapitlet sket i forhold til de miljøparametre som miljøvurderingslovens brede miljøbegreb omhandler, samt de politisk vedtagne mål, som kommunen har for disse områder. Der er lagt særlig vægt på de trafikale for-

hold, hvorfor disse er uddybet for de enkelte byudviklingsområder under afsnit 5.3.

5.2 FREMME BIOLOGISK MANGFOLDIGHED SAMT SIKRE FLORA OG FAUNA

Generelt vurderes byomdannelsen i de planlagte områder ikke væsentligt at ville påvirke den eksisterende biologiske mangfoldighed i kommunen. Der indtages ikke arealer, der er omfattet af fredninger, naturbeskyttelseslovens generelle beskyttelsesbestemmelser eller er beliggende inden for EU's fuglebeskyttelsesområde eller habitatområde.

Beslutningen om at anlægge Ørestad på en del af det grønne areal på Vestamager og Amager Fælled er truffet med vedtagelse af lov om Ørestad i 1992. Inddragelsen af dette areal til byudvikling er derfor ikke medtaget i vurderingen.

På Østamager ligger den tidligere Pyrolysegrund på Forlandet i dag ubebygget hen. Området rummer strandtuds, der er registreret på den danske Rødliste. Da der stadig er ret store bestande i Danmark, opfylder den ikke noget trusselkriterium, og er derfor i Fagdatacenter for Biodiversitet og Terrestrisk Natur vurderet ikke truet. For dog ikke at forværre strandtudsens situation i det pågældende område, foreslås, at der ved byudviklingen søges taget de nødvendige hensyn, herunder sikre korridorer i landskabet, hvori vandhuller fungerer som et vigtigt led. Strandtudsens særlige krav til vandsamlinger bør så vidt muligt imødekommes ved enten bevarelse eller etablering af vandhuller. Området er i øvrigt omfattet af lokalplan nr. 136 "Kløverparken", der udlægger området til erhvervsformål.

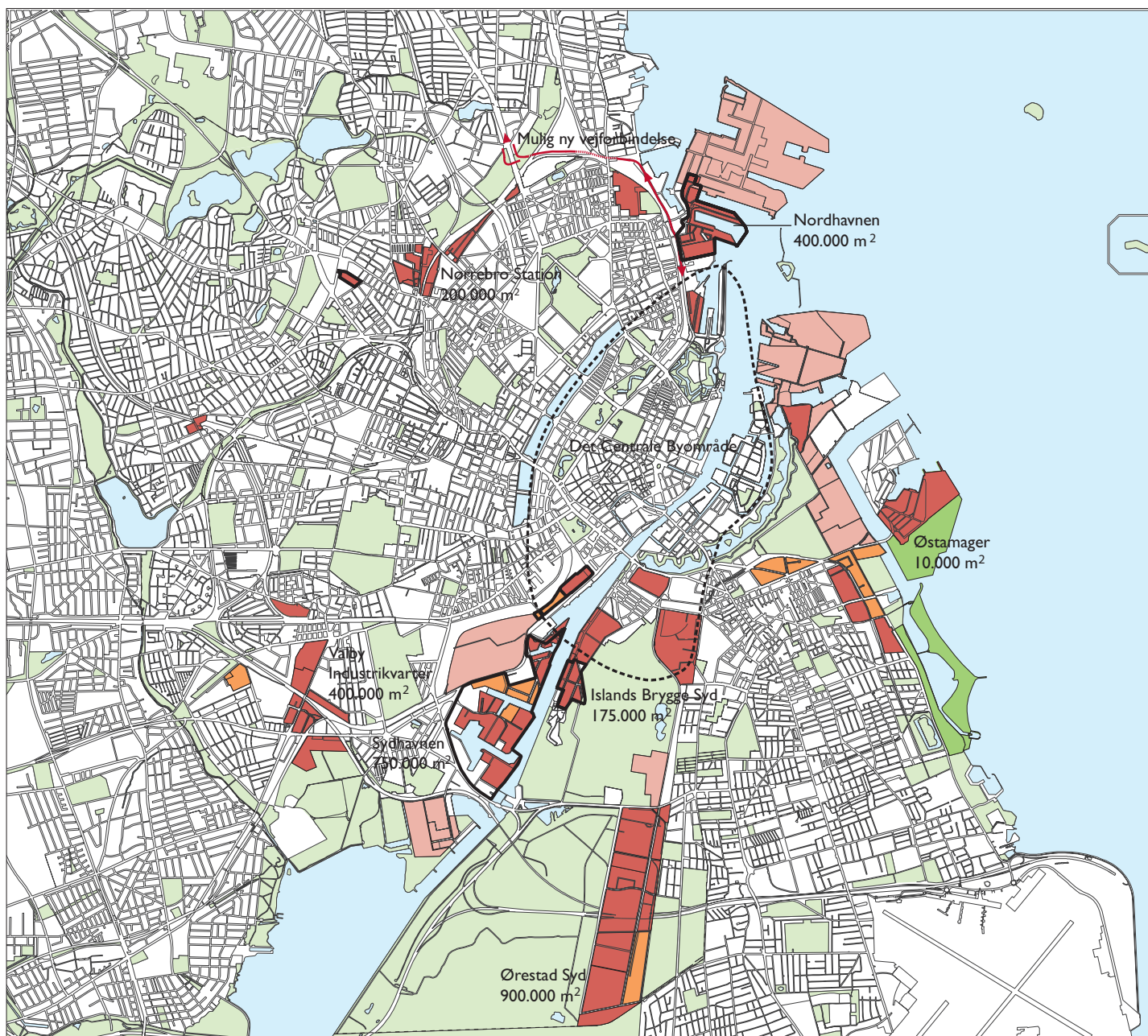
Samlet vurderes konsekvenserne af byudviklingen at være mindre betydende for den biologiske mangfoldighed.

5.3 SIKRE BEFOLKNINGENS LEVEVILKÅR, HERUNDER SOCIAL TRYGHED OG MATERIELLE GODER

5.3.1 Det grønne og det blå i byen

En del af at sikre befolkningens levevilkår er, at styrke det grønne og det blå i byen. Hvorvidt byudviklingen vil sikre dette, afhænger af den konkrete udbygning af byudviklingsområderne.

Under forudsætning af, at byudviklin-



RÆKKEFØLGE FOR BYUDVIKLING:

■ 1. del af planperioden (2006-11)

■ 2. del af planperioden (2012 - 17)

■ Perspektivområder (2018-)

■ Større rekreative områder

— Mulig ny vejforbindelse

Områder omfattet af særlige regler for at fremme byomdannelse:

Sydhavnen

Århusgade-området i Nordhavnen

Islands Brygge Syd

HT-grunden ved Ørnevej

Godsbanegården langs Kalvebod Brygge

gen ikke indskrænker de allerede eksisterende grønne og blå områder; vurderes byudviklingen dog at ville bidrage positivt til at styrke det blå og det grønne i byen. Det skyldes bl.a., at byudviklingen i Nord- og Sydhavnen vil gøre store dele af havnen mere tilgængelige for borgerne. En evt. udbygning på kunstige øer i Nordhavnen vil dog reducere vandarealet, med mindre der kompenseres med fx kanaler andre steder i området. I Sydhavnen opereres med et byudviklingsprincip, hvor der etableres kanaler – og dermed "mere blå" i byen, samt en karréstruktur med store grønne gårdrum. På Islands Brygge Syd er det kommunens ønske, at udbygningen skal ske efter de samme principper som i Havnestad, hvilket betyder, at der også her kun vil komme en begrænset bebyggelse på kajarealet, hvor der så vil være gode muligheder for ophold. På den sydlige del af Prøvesten vil der blive etableret en ny stor lystbådehavn samt et grønt areal mellem lystbådehavnen og de bagvedliggende havnerelaterede erhvervsarealer. Ved Nørrebro Station søges der anlagt en park på DSB-arealet ved Mimergadekvarteret.

5.3.2 Byudvikling med høj arkitektonisk, byplanmæssig og miljømæssig kvalitet

En anden del af at sikre befolkningens levevilkår er at sikre en byudvikling med høj arkitektonisk, byplanmæssig og miljømæssig kvalitet. Igen vil dette afhænge af den konkrete udbygning i byudviklingsområderne. For de enkelte områder er der allerede taget en række initiativer med henblik på at sikre en byudvikling med kvalitet. For Sydhavnen er der udarbejdet en helhedsplan, hvor målet er at udvikle området til en kanalby med forbillede i Christianshavn og Amsterdam og de byplanmæssige og arkitektoniske kvaliteter, der findes her. For Islands Brygge Syd er der netop afsluttet et parallelopdrag, som skal danne grundlag for en helhedsplan, hvor der skabes et attraktivt boligområde, der binder Fælleden og havn sammen. I Nordhavnen skal der ligeledes gennemføres en helhedsplanlægning for området, der belyser bl.a. miljøforhold, vej- og kollektivtrafikbetjening, bebyggelsesstruktur m.v. Byudviklingen i Ørestad er fastlagt på baggrund af en international arkitektkonkurrence, der efterfølgende

blev konkretiseret i en helhedsplan for området.

5.3.3 Understøtte erhverv og vækstmiljøer

Byudviklingsstrategien vurderes samlet set at ville have en væsentlig positiv effekt på muligheden for at understøtte de erhverv og vækstmiljøer, der er centrale for byens udvikling. I Nordhavnen, Islands Brygge Syd og Ørestad skabes attraktive lokaliseringsmuligheder for serviceerhverv i nærheden af vand eller de grønne områder på Vestamager. Ved Nørrebro Station og i Valby Industri kvarter skabes stationsnære lokaliseringsmuligheder i eksisterende tætte byområder. Samtidig forsvinder dog mere "klondyke-agtige" områder, der udøver en vis tiltrækning på de kreative vækstmiljøer. Sådanne arealer søges fastholdt på bl.a. Østamager og i den Hvide Kødbý.

5.3.4 Et varieret boligudbud

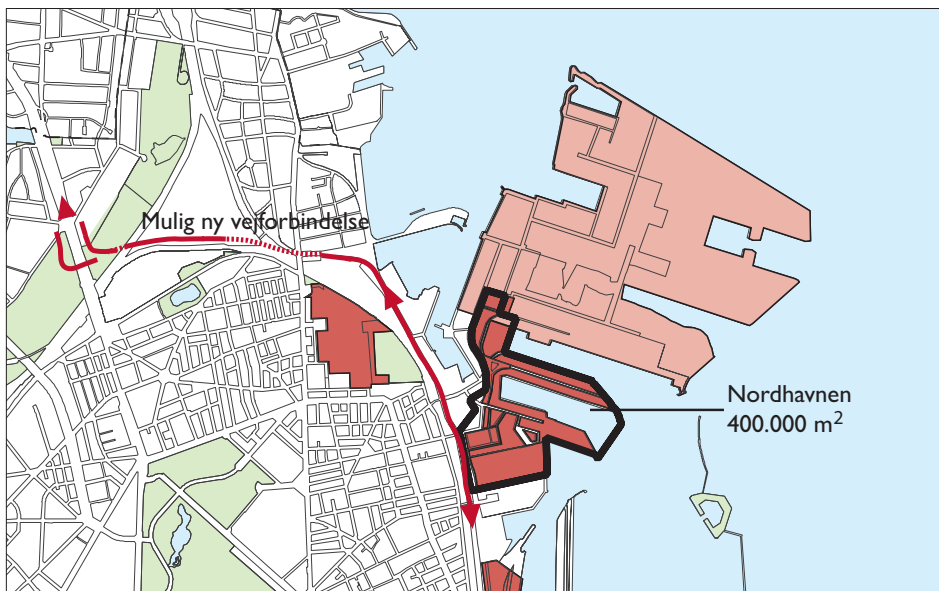
Byudviklingen vurderes ligeledes at have en væsentlig positiv effekt på mulighederne for at sikre et varieret boligudbud, idet der muliggøres etablering af i alt ca. 18.000 nye boliger med en gennemsnitsstørrelse på 100 m². Mange kan etableres på attraktive arealer bl.a. i havneområderne og ud til Vestamagers grønne arealer. Set i lyset af den nuværende sammensætning af boligmassen i kommunen, vil etablering af nye store boliger bidrage til at sikre et varieret boligudbud i kommunen som helhed. Dette vil imidlertid ikke sikre et varieret boligudbud inden for byudviklingsområder som Syd- og Nordhavnen, hvor der ikke er mange boliger i forvejen.

5.3.5 En mangfoldig storby

Hvorvidt strategien vil bidrage til, at København bliver en mangfoldig storby med plads til alle på boligområdet afhænger bl.a. af, om det lykkes at sikre et varieret boligudbud, som i kvalitet kan måle sig med udbudet i den øvrige hovedstads- og Øresundsregion med forskellige bolig- og ejerformer.

5.3.6 Udfoldelse i byens rum

Kommunen har som mål, at der skal sættes fokus på, at alle kan udfolde sig aktivt i byens rum. Det vurderes, at der med byudviklingsstrategien ikke fjernes væsentlige eksisterende muligheder for



at udfolde sig, men der kan måske skabes nye – det vil afhænge af den konkrete lokalplanlægning af de enkelte områder.

5.3.7 God trafik tilgængelighed

En vigtig del af det at sikre befolkningens levevilkår er endvidere, at der skal sikres god trafik tilgængelighed for alle, samt at byudviklingen placeres stationsnært, så et miljømæssigt bæredygtigt by- og transportmønster fremmes.

Byudviklingsstrategien muliggør en vækst i etagearealet i byudviklingsområderne svarende til 8 % af det eksisterende etageareal. Det vurderes, at byudviklingen generelt vil medføre en stigning i biltrafikken på omtrent samme niveau. Den trafikale infrastruktur i og omkring byudviklingsområderne er derfor meget vigtig at få på plads.

Store dele af byudviklingsområderne ligger stationsnært, hvilket alt andet lige vil bidrage til, at en større del af det samlede antal ture foretages med kollektiv trafik. For boligandelens vedkommende ses endvidere en tendens til, at arealforbruget pr. indbygger øges. På trods af forøgelse af antallet af boligeta-gemeter på 8 % forventes befolkningen i Københavns Kommune kun at stige med 5 % i samme periode. På den anden side forventes en stor del af boligerne at være familieboliger og henvende sig til familier med højt bilejerskab.

Nedenfor er der foretaget en vurdering af trafikbetjeningen af de enkelte byomdannelseområder for så vidt angår biltrafik, kollektiv trafik og cykelforhold:

Nordhavnen

Byudviklingen betinges af, at der etableres en ny vejforbindelse mellem Nordhavnen og Lyngbyvej. Det eksisterende vejnet kan ikke klare den ekstra trafik, som den planlagte byudvikling medfører, og konsekvensen kan blive udsivning af trafik til Østerbro og mere trafik gennem Indre By. Det vurderes, at selv med en ny vejforbindelse vil der kunne opstå kødannelser og afviklingsproblemer mellem Nordhavnen og Indre By i spidstimerne. Forklaringen herpå er, at den nye vejforbindelse forventes at forbinde Nordhavnen (Kalkbrænderihavngade) med Helsingørmotorvejen nord for Hans Knudsens Plads. Ved Hans Knudsens plads fungerer signalanlægget i myldretiden som et dosseringsanlæg, der kun slipper den biltrafik igennem, der kan afvikles på det øvrige vejnet. Den nye vejforbindelse vil lede trafik uden om dette dosseringsanlæg, hvorved der opstår risiko for kødannelser på Kalkbrænderihavngade og Folke Bernadottes Alle. Kapaciteten i krydset mellem Folke Bernadottes Alle og Oslo Plads er begrænset, og det skal sikres, at den gennemkørende trafik i videst mulige omfang ledes uden om Indre By. Derfor må det nøjere overvejes, hvor eventuelle kødannelser på vejforbindelsen Folke Bernadottes Alle, Kalkbrænderihavngade og den nye vej bedst placeres.

Der er for den kollektive trafik stillet som betingelse for byudviklingen, at der skal ske en forbedring af adgangsforholdene til Nordhavn Station fra havneområderne. Den sydligste del af byudviklingsområdet ligger inden for en afstand

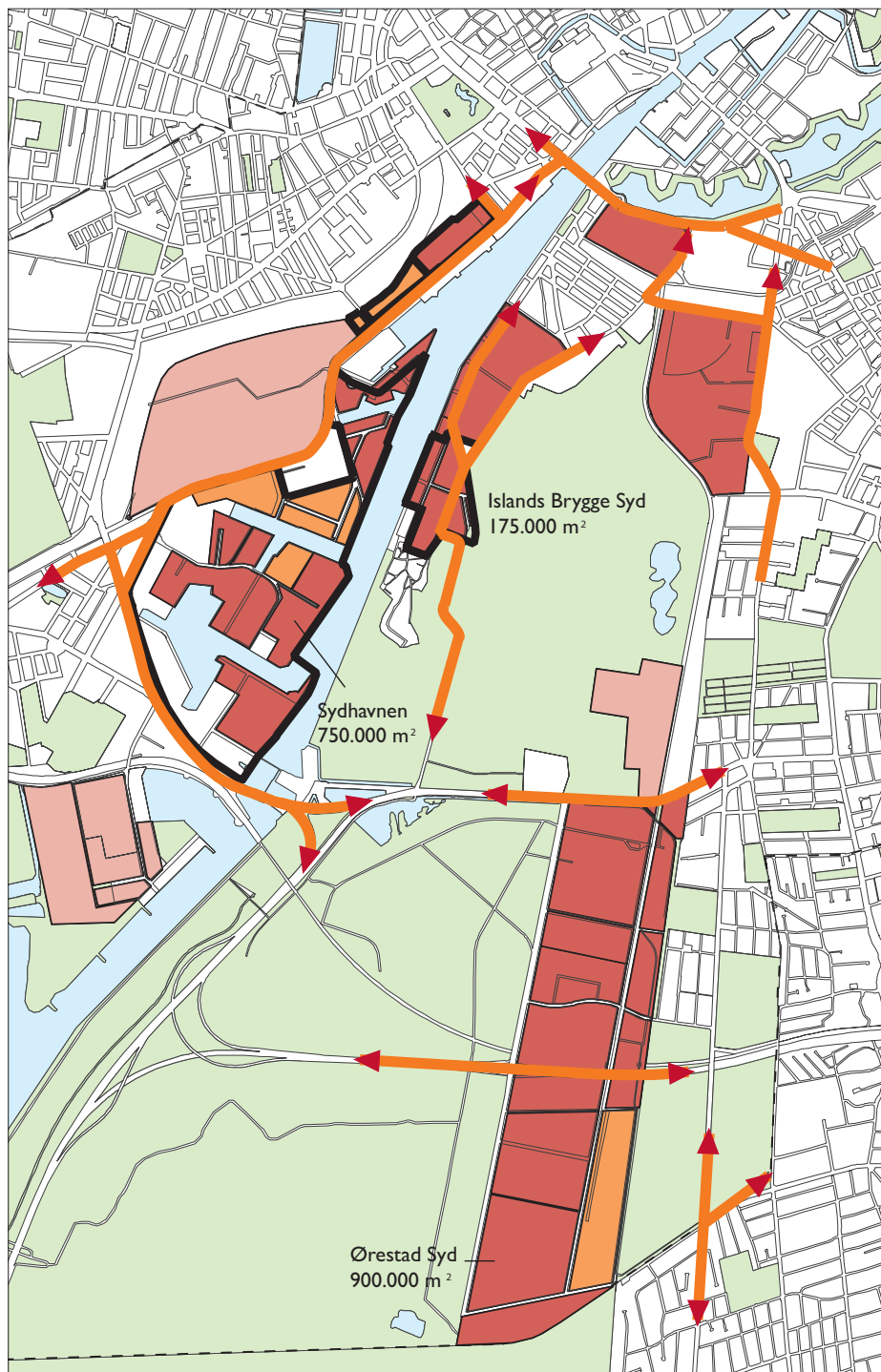
af 1000 meter til Nordhavn Station, mens en byudvikling længere nord herfor ikke vil være stationsnær, og dermed ikke i overensstemmelse med de overordnede mål for byudvikling. Der bør derfor sættes fokus på den fremtidige forsyning af Nordhavnen med et højklasset skinnebåret kollektivt trafiksystem.

Der planlægges etableret en grøn cykelrute langs Kalkbrænderihavngade, men ingen ruter inden for selve Nordhavnsområdet. I forbindelse med udbygningen af Nordhavnen bør der sikres gode cykelforhold, cykelstier langs de større veje og evt. cykelruter i egen trace. Det er meget vigtigt at forbedre cykeladgangene med flere forbindelser mellem Østerbro og havneområdet, på tværs af den store barriere som banen udgør i dag.

Sydhavnen

Biltrafikken fra udbygningen af Sydhavnen skal afvikles på eller på tværs af Centrumforbindelsen, som er Amagermotorvejens forbindelse med Indre by, dvs. Sjællandsbroen, Sydhavngade, Scandiangade, Vasbygade og Kalvebod Brygge. Centrumforbindelsen er i dag i spidstimerne ved at være belastet til kapacitetsgrænsen. Biltrafikken fra byudviklingen i Sydhavnen vil forværre denne situation, og dermed medføre risiko for udsivning af trafik til alternative ruter. Overordnet er alternativerne til centrumforbindelsen f.eks. Løsepladsvej, Artillerivej og Langebro eller Holbækmotorvejen, Folehaven, Ellebjergvej og P. Knudsensgade. Det anbefales derfor, at trafikafviklingen i den sydlige del af kommunen følges nøje, med henblik på at vurdere, om det bliver nødvendigt at skabe andre løsninger for biltrafikken. Samtidigt er det vigtigt, at de nye områder i Sydhavnen betjenes med god kollektiv trafik og forsynes med gode cykelforbindelser for at minimere biltrafikken mest muligt.

Den nordligste del af byudviklingsområdet i Sydhavnen ligger inden for en afstand af 1000 meter til Dybbølsbro Station, mens den øvrige del af byudviklingsområdet – omfattende det meste af Tegholmen og hele Sluseholmen - har mere end 1000 meter til Sydhavn Station som nærmeste station. Det anbefales derfor, at der sættes fokus på, hvordan byudviklingsområdet kan betje-



nye muligheder for cykeltrafik i byen, og vil dermed kunne aflaste de centrale havnebroer, der hører til nogle af Københavns mest biltrafikbelastede gader.

Islands Brygge Syd

Byudviklingen genererer en mængde trafik, som hovedsageligt skal afvikles på Artillerivej mod både nord og syd. Artillerivej er også en lokalgade, bl.a. med en skole, og trafikafviklingen er derfor ved at blive vurderet nærmere. Det kan blive nødvendigt med afværgeforanstaltninger, som fx kan inkludere trafikdæmpning og regulering eller nye opkoblinger på det øvrige eksisterende vejnet.

Byudviklingsområdet ligger længere end 1000 meter fra en station. Det er i forbindelse med planarbejdet for området vurderet, at området ikke har en størrelsesorden, der økonomisk kan understøtte etablering af ny bane. Adgangsforholdene til den kollektive trafik vurderes dog at ville forbedres væsentligt med etablering af en ny stibro mellem Islands Brygge og Fisketorvet, da Dybbølsbro Station herved kommer til at ligge i en afstand af 1000 - 1500 meter fra byudviklingsområdet. Det anbefales at fokusere på at få forsynet området med et effektivt kollektivt trafiksystem.

Området er koblet op på det planlagte grønne cykelrutenet ved en rute langs med havnen og ind til Langebro samt de under Sydhavnen nævnte tværforbindinger. Som nævnt forbedres adgangen hermed til Dybbølsbro Station samt til indkøbsmulighederne på Fisketorvet.

nes med et højklasset skinebåret kollektivt trafiksystem.

Der planlægges etableret to grønne cykleruter på tværs og en på langs af byudviklingsområdet. Den nordligste af de tværgående stier vil blive forbundet med Islands Bryggesiden af den planlagte stibro over havnen ved Fisketorvet. Den sydligste giver adgang til Sydhavn Station og planlægges på sigt forbundet med en stibro til Vestamager ved Nokken. Med stinettet skabes adgang til de to nærmest liggende stationer, til Fisketorvscenteret samt til bl.a. de grønne områder på Vestamager. De nye forbindelser over havneløbet vil skabe

Valby Industrivarter

Trafikken fra byudviklingen i Valby Industrivarter skal afvikles på det omgivende vejnet som Gl. Køge Landevej og Vigerslev Alle. Umiddelbart vurderes vejnettet at kunne afvikle trafikken uden, at der opstår væsentlige trængselsproblemer, men trafikken vil alt andet lige medvirke til forøgede lokale miljøkonsekvenser. Dette kan få betydning for aktuelle planer om støjreduktion i Folehaven og P. Knudsens Gade.

Området er velforsynet med kollektiv transport, og hele området vil være stationsnært når Ny Ellebjerg Station på Ringbanen er etableret.

Området skal udvikles med gode forhold for cyklister. Der er planlagt en grøn cykelrute tværs gennem området med direkte forbindelse til bl.a. havnen, og de omgivende større veje er alle forsynet med cykelstier.

Ørestad.

Biltrafikken til/fra Ørestad er koblet op på Øresundsmotorvejen, Vejlands Alle og Njalsgade/Amager Boulevard. Det væsentligste miljøproblem vil være en forøgelse af den centrumrettede trafik, og dermed af biltrafikmængderne på Langebro og Centrumforbindelsen. I forbindelse med helhedsplanen for Ørestad blev det vurderet, at trafikken på Langebro ville stige med ca. 10.000 biler pr. døgn. Metroen betjener hele Ørestaden med højklasset kollektiv trafik, og området er også betjent af en lang række cykelstier og cykelruter. Samtidig er det med reducerede parkeringsnormer forsøgt at dæmpe biltrafikken fra området, men et så stort byudviklingsområde vil under alle omstændigheder generere en del biltrafik.

Konsekvenserne på det omgivende vejnet i den sydlige og sydvestlige del af kommunen vil være som beskrevet under udbygningen af Sydhavnen. For at minimere miljøkonsekvenserne er det vigtigt at fastholde en stor fokus på den kollektive trafikbetjening og på gode cykelforhold, samt overveje reducerede parkeringsnormer. Hvis trængsels- og miljøkonsekvenserne på trods heraf bliver for alvorlige, må der andre løsninger til. Mulige løsninger inkluderer både en udbygning af vejnettet, som f.eks. havnetunneler, og en direkte regulering af biltrafikken, f.eks. gennem kørselsafgifter.

Østamager

Østamager er et meget stort byudviklingsområde, hvoraf store dele først planlægges udbygget efter planperioden. Det er dog allerede nu nødvendigt at forholde sig til den fremtidige trafikafvikling, så der bl.a. sikres tilstrækkelige arealer hertil. Der skal således fastlægges transportkorridorer for såvel individuel som kollektiv transport.

Ved udviklingen af et nyt stort byområde må der lægges stor vægt på en god kollektiv trafikbetjening og gode cykelforhold inden for området. Cykelstinet og eventuelle cykelruter skal hægtes op på den eksisterende

infrastruktur i området, og en eventuel vejforbindelse over havnen bør også inkludere mulighed for cykeltrafik.

Nørrebro Station

Nørrebro Station vil med Ringbanen og senere metroringen blive et af de bedst betjente steder i byen med kollektiv transport. Biltrafikken vil skulle afvikles på det eksisterende vejnet, som vurderes at kunne klare ekstrabelastningen uden, at der opstår væsentlige trængselsproblemer.

Området vil med realiseringen af de planlagte grønne cykelruter krydses af såvel en nord-sydgående som en øst-vestgående rute.

SAMMENFATNING PÅ TRAFIKAL TILGÆNGELIGHED

Sammenfattende om byudviklingens betydning for den trafikale tilgængelighed vurderes det at ville have en væsentlig negativ effekt, at de nye byudviklingsområder vil genere mere biltrafik, som det flere steder vil være vanskeligt at få afviklet uden kapacitetsgrænsen for det overordnede vejnet overskrides i myldretiden, og trafikken derved blokerer.

Det vurderes også at ville have en væsentlig negativ effekt, at dele af de nye byudviklingsområder ikke vil ligge stationsnært, hvilket vurderes ikke at ville understøtte brugen af den kollektive trafik, men tværtimod kan have et øget brug af bil som konsekvens.

Etablering af de grønne cykelruter vurderes at kunne have en afhjælpende effekt, da de i Sydhavnen og på Islands Brygge Syd vil skabe attraktive forbindelser til eksisterende stationer.

5.4 SIKRE MENNESKERS SUNDHED, HERUNDER LUFTKVALITET SAMT BEGRÆNSE KLIMAPÅVIRKNINGER

Det er et overordnet mål i kommunens trafik- og miljøplanlægning, at der skal sikres et velfungerende transportsystem til betjening af byen med en væsentlig mindre miljøpåvirkning end i dag.

Byudviklingsstrategien lægger op til en forøgelse af etagearealet på 8 % og en forøgelse af indbyggertallet og arbejdspladsantallet på ca. 5 %. Dette vurderes at ville medføre en omtrentlig tilsvarende forøgelse af transportbehovet og dermed af trafikken i kommunen. På nuværende tidspunkt vides ikke, på

hvilke transportmidler trafikken vil fordele sig, samt hvordan den kommende biltrafik vil fordele sig på vejnettet. Det er derfor ikke muligt præcist at vurdere, hvor meget trafikstøjen vil stige, og hvor i byen det vil ske, ligesom det ikke er muligt at vurdere udviklingen i gadeluftforureningen og CO₂-bidraget. Der er dog ingen tvivl om, at en øget biltrafik vil påvirke støj- og luftforureningen i byen negativt, hvorfor byudviklingsstrategien vurderes at ville have en væsentlig negativ effekt i forhold til at nå målet om et transportsystem med en væsentlig mindre miljøbelastning end i dag.

Det er derfor vigtigt i det kommende planarbejde at fastholde målene om stationsnær lokalisering, og i de områder, hvor der ikke er økonomisk grundlag for en udbygning af fx metro eller letbaner, at der her fokuseres på at skabe effektive og attraktive kollektive transportmidler.

Set i et regionalt perspektiv vurderes det at være miljømæssigt bedre, at byudviklingen sker ved byomdannelse af tidligere arealer til havne- og industriformål beliggende tæt ved god kollektiv trafikbetjening inden for "Fingerbyen", frem for at byudviklingen skulle finde sted ved at inddrage ny arealer ude i regionen til byvækst. Disse vil ofte være placeret langt fra effektive offentlige transportmidler, sådan at folk ikke har en reel valgmulighed mellem bil og offentlige transportmidler. Andelen af bilture pr. dag i sådanne områder må forventes at være væsentligt højere end fra de planlagte byudviklingsområder i Københavns Kommune. Fra sidstnævnte vil andelen, der benytter cykel til og fra arbejde, antageligt også være større end i mindre centralt beliggende byudviklingsområder.

5.5 BEGRÆNSE RESSOURCEFORBRUGET

Byudviklingsstrategien lægger som nævnt op til en stigning på 5 % både i indbyggertal og antal arbejdspladser. Dette vil, ud over en stigning i trafik og de heraf følgende konsekvenser for støj, luftforurening og CO₂-udledning, totalt set medføre en stigning i vand-, varme- og elforbruget samt i affaldsmængderne, hvorimod forbruget pr. indbygger ikke nødvendigvis vil stige. Byudviklingsstrategien vurderes derudover at ville medføre et øget forbrug af

materialer, fx byggematerialer. Endeligt vil mængden af spildevand blive forøget. Med hensyn til vandforbruget, så har Københavns Energi vurderet, at den fornødne vandmængde kan leveres. Det samme gælder for det forventede ekstra varmekonsum og en forøget mængde spildevand vil kunne håndteres på eksisterende anlæg. Udbygningen af de tekniske anlæg til forsyning vil ske i takt med udbygningen af byen.

De nye boliger, som planlægges opført, er større boliger end den gennemsnitlige boligstørrelse i dag i byen. Ligeledes er udbygningen af antal bolig m² relativt større end forøgelsen af indbyggertallet. Det vil sige, at en københavnere fremover vil "fylde mere" og optage et større antal m² pr. indbygger.



Regnes gennemsnittet ud for hele byen (både eksisterende og nyt boligbyggeri) vil en gennemsnitlig københavnere råde over 46 m² i 2018 i modsætning til 43 m² i 2004. Tilsvarende vil et øget antal arbejdspladser i byen alt andet lige bidrage til øget miljøbelastning og øget ressourceforbrug lokalt.

En forøgelse af byen kan ikke ske, uden at det vil få nogle miljømæssige konsekvenser som følge af et øget ressourceforbrug. Fx vil et øget energiforbrug medføre en forøget udledning af CO₂ og dermed gøre det sværere for København at realisere målsætningen om en reduktion i CO₂-udledningen. Ligeledes vil øgede affaldsmængder stå i modsætning til kommunens målsætning om mindre affald.

Set i et regionalt perspektiv vurderes en byudvikling i København ikke at ville medføre forbrug af flere ressourcer, end hvis et tilsvarende antal boliger placeres et andet sted i regionen. Hvis det samme antal boliger blev opført som haveboliger ville forbruget af el, varme og vand være større (Gitte Marling og Mary-Ann Knudstrup (1998), Bymiljø indikatorer: Bymiljøvurdering af danske boligbebyggelser).

For at reducere de negative konsekvenser så meget som muligt, er det vigtigt, at der sættes fokus på at udviklingen skal ske på et bæredygtigt grundlag. Det betyder bl.a. at der bør sættes øget fokus på kommunens mål om at den bykologiske praksis skal fremmes. Københavns Kommune har udarbejdet publikationen "Miljøorienteret byforny-

else og nybyggeri", der indeholder en række minimumskrav, som skal overholdes i forbindelse med støttet byggeri samt Københavns Kommunes eget byggeri. Retningslinjerne revideres løbende og minimum hvert 4. år: Kravene til forbrug af energi, vand og råstoffer m.v. skærpes på baggrund af generelle udmeldinger i sektorplanlægning m.v., samt vurderinger af rentabilitet og totaløkonomi for forskellige bykologiske tiltag. Desuden er der p.t. en betydelig udvikling af bestående og nye ressourcebesparende materialer og byggemetoder teknisk apparatur. Generelt vil der i forbindelse med det nye byggeri i de vurderede byudviklingsområder være mulighed for en meget høj grad af ressourceoptimering, herunder alene som følge af at miljøhensyn kan inddrages i projekteringsprocessen. Dette gælder naturligvis også for anlægsarbejder, der påregnes inddraget under retningslinjerne.

Drejer det sig om en privat bygherre kan kommunen kun anbefale, at de samme krav overholdes, og det er i sidste ende er bygherren selv, der bestemmer hvilke bykologiske tiltag, der skal være i den kommende bebyggelse. For alt byggeri gælder dog, at der med virkning fra 2006 vil ske en væsentlig skærpelse af krav til energiforbruget på 25-30 % i bygningsreglementet (både varme- og elforbrug til faste installationer). De nye krav gælder også delvis i forbindelse med ombygninger /byfornyelse. Det vurderes, at med de nye regler og de løbende stramninger af "Miljøorienteret byfornyelse og nybyggeri" vil ressourceforbruget pr. indbygger på sigt være faldende. Det vurderes dog at være væsentligt, at kommunen aktivt prøver at påvirke bygherrer til indførelse af bykologiske tiltag i de fremtidige bebyggelser.

5.6 MULIGE VÆSENTLIGE NEGATIVE MILJØMÆSSIGE KONSEKVENSER

Manglende stationsnærhed

Den manglende stationsnærhed for ny byudvikling på dele af Nordhavn, Sydhavn og på Artillerivej Syd (mere end 1000 meter til station) er vurderet væsentlig i miljøvurderingen og som afbødning foreslås at:

- Fokuser på en fastholdelse af målene om stationsnær lokalisering, og i

de områder, hvor der ikke er økonomisk grundlag for en udbygning med fx metro eller letbaner, fokusere på at skabe en langtidssikret, effektiv og attraktiv kollektiv trafikbetjening.

Negative konsekvenser foreslås overvåget ved at:

- Lade stationsnærhed i byudviklingsområder indgå som et tema i den næste kommuneplan.

Trafikal tilgængelighed

Byudviklingsstrategien vurderes at have en væsentlig negativ konsekvens for den trafikale tilgængelighed, da de nye byudviklingsområder vil generere mere biltrafik, som det flere steder vil være vanskeligt at afvikle. For at afbøde de negative påvirkninger foreslås at:

- Betinge byudviklingen i Nordhavnen af en ny vejforbindelse mellem Nordhavnen og Lyngbyvej. Vejforbindelsens konsekvenser vurderes gennem VVM proces,
- Igangsætte yderligere undersøgelser af ekstra trafik som byudviklingen i Nordhavnen vil medføre, herunder vurdere kødannelser og afviklingsproblemer mellem Nordhavnen og Indre By,
- Vurdere behovet for nye vejforbindelser i forbindelse med Ørestaden, idet udbygning vil forøge trafikmængderne på Langebro og Centrumforbindelsen,
- Vurdere behovet for eventuelle afværgeforanstaltninger på Artillerivej som er en lokalgade, der med byudviklingen vil få en større mængde trafik,
- Fastlægge transportkorridorer for såvel individuel som kollektiv transport i forbindelse med planlægning af Østamager og
- Undersøge mulighederne for at regulere kravet til antal parkeringspladser ved nybyggeri, så der etableres færre parkeringspladser.

Negative konsekvenser foreslås overvåget ved at:

- Følge trafikudviklingen i den sydlige del af byen, idet byudviklingsområderne i Sydhavnen og i Ørestad vil forværre den eksisterende situation med belastninger nær kapacitetsgrænsen på Centrumforbindelsen.

Støj og luftforurening

En gennemførelse af byudviklingsstrate-

gien vil vanskeliggøre opfyldelse af kommunens mål for støj- og luftforurening.

Det foreslås at:

- Fokusere på en fastholdelse af målene om stationsnær lokaliserings, og i de områder, hvor der ikke er økonomisk grundlag for en udbygning med fx metro eller letbaner, fokusere på at skabe en langtidssikret, effektiv og attraktiv kollektiv trafikbetjening og
- Undersøge mulighederne for at regulere kravet til antal parkeringspladser ved nybyggeri, så der etableres færre parkeringspladser.

Negative konsekvenser foreslås overvåget ved:

- At kortlægge antallet af støjbelastede boliger over 65 og 70 dB(A).
- Måling af NO₂ og partikler i gadeniveau.

Ressourceforbrug

Byudviklingsstrategien vurderes at have den væsentlige negative miljømæssige konsekvens, at der vil ske en forøgelse af ressourceforbruget. For at begrænse ressourceforbruget foreslås at:

- Kommunens miljøorienterede retningslinjer skærpes i takt med de tekniske og økonomiske muligheder, herunder at miljømæssige konsekvenser ved valg af konstruktioner, materialer og installationer m.v. dokumenteres gennem miljørigtig projektering
- Det aktivt gennem information og dialog forsøges at påvirke private bygherrer til indførelse af bykologiske tiltag i de fremtidige bebyggelser.
- Der sættes fokus på at gennemføre affaldsforebyggende tiltag.
- Arbejde for at boligselskaber i de fremtidige byggerier udarbejder grønne regnskaber, hvilket erfaringsmæssigt nedbringer ressourceforbruget i "driftsperioden".
- Arbejde for, at der etableres en miljørådgivning rettet mod bygherrer.

Negative konsekvenser foreslås overvåget ved:

- Kommunens miljøorienterede retningslinjer evalueres løbende med henblik på at vurdere økonomiske, tekniske og driftsmæssige erfaringer
- Vandforbrug, energiforbrug og CO₂ udledning pr. indbygger indgår i "Københavnerens grønne regnskab".

Biologisk mangfoldighed

Tilstedeværelsen af den rødlistede Strandtudse på Forlandet er et forhold, der er vurderet mindre betydende. Som afbødning foreslås dog:

at der ved planlægning af arealet sikres friholdelse af en del af arealet, som skal fungere som korridor i landskabet. Strandtudsens særlige krav til vandsamlinger imødekommes ved enten bevarelse eller etablering af vandhuller. Gennem friholdelse af areal indtænkes og sikres adgang og udsigtskile til vandet fra Kløvermarken.

Negative konsekvenser foreslås overvåget ved:

- I forlængelse af Parkpolitik 2003 og Agenda 21 planen er det besluttet at udarbejde en strategi for biologisk mangfoldighed i Københavns Kommune. Overvågning forventes at være en del af denne strategi.

BILAG I

MV matrice for _____
 Vurdering den _____ af _____

SMV parametre/mål	Planområdets indvirkning på målsætningen?			Hvor væsentlig er den? Eventuelle kommentarer	Hvad foreslås igangsat for at minimere de negative indvirkninger?	I tilfælde af væsentlig indvirkning – hvordan skal indvirkningen overvåges?
	kort sigt	mel. sigt	lang sigt			
Fremme biologisk mangfoldighed samt sikre flora og fauna						
Sikre et rigt og varieret dyre- og planteliv i kommunens vandområder						
Skabe øget biologisk mangfoldighed og rekreativ udnyttelse af de rørlagte vandløb						
Udvikle og pleje grønne områder efter økologiske principper						
Sikre befolkningens levevilkår, herunder social tryghed og materielle goder						
Styrke og forny det grønne og det blå i byen						
Sikre kvaliteten af kystvande og havneområder for badning og fiskeri						
Sikre en byudvikling med høj arkitektonisk, byplanmæssig og miljømæssig kvalitet						
Sikre og understøtte de erhverv og vækstmiljøer, der er centrale for Københavns udvikling						
Sikre et varieret boligudbud i bykvarterer med identitet						
Udvikle en mangfoldig storby med plads til alle						
Sætte fokus på at alle kan udfolde sig aktivt i byens rum						
Sikre god trafik tilgængelighed for alle						
Sikre menneskers sundhed						
Sikre et velfungerende transportsystem						

til betjening af byen med en væsentlig mindre miljøpåvirkning end i dag						
Nedbringe trafikens sundhedsmæssige konsekvenser						
Styrke cykling, gang og kollektiv trafik						
Mindske belastning af boliger med trafikstøj						
Sikre trygge og udfordrende udearealer for børn og unge						
Beskytte jordbund og vand						
Muliggøre indvinding af drikkevand på længere sigt						
Reducere vandforbruget						
Fjerne eller minimere den fare, som forurenede jord udgør for borgernes sundhed og for grundvandet						
Sikre luftens kvalitet						
Begrænse luftforureningen						
Begrænse klimapåvirkninger						
Reducere CO ₂ -udledningen fra energiforbrug, transport og affaldshåndtering						
Beskytte kulturarv og landskab						
Bevare og styrke byens værdifulde træk og bygningskulturelle arv.						
Beskytte arkitektonisk og arkæologisk arv						
Sikre at nybyggeri har en høj byplanmæssig og arkitektonisk kvalitet						
Forny og bevare byens historiske og arkitektoniske kvaliteter						
Begrænse ressourceforbrug						
Fremme den byøkologiske praksis						
Reducere affaldsmængderne og affaldets indhold af miljøfarlige stoffer samt udnytte ressourcer i affaldet bedre						

Miljømål til miljøvurdering af Kommuneplan 2005

den 30. september 2004

Fremme biologiske mangfoldighed samt sikre flora og fauna

Der skal opnås klarvandede og biologisk stabile økosystemer til sikring af et rigt og varieret dyre- og planteliv i de ferske og marine vandområder. Vandområderne skal leve op til målsætningerne inden 2015 (<i>Københavns Agenda 21 2004-2007</i>).	Sikre et rigt og varieret dyre- og planteliv i kommunens vandområder
Der skal skabes øget biologisk mangfoldighed og rekreativ udnyttelse af de rørlagte vandløb inden 2015 (<i>Københavns Agenda 21 2004-2007</i>).	Skabe øget biologisk mangfoldighed og rekreativ udnyttelse af de rørlagte vandløb
De grønne områder og gadetræsbeplantninger skal udvikles og plejes efter økologiske principper og med en mangfoldighed, der sikrer et bedre miljø og den biologiske mangfoldighed (<i>Københavns Agenda 21 2004-2007</i>).	Udvikle og pleje grønne områder efter økologiske principper

Sikre befolkningens levevilkår, herunder social tryghed og materielle goder

<p>Kommunen vil styrke og forny det grønne i byen – fra pladser og grønne gaderum til parker, kolonihaver og idrætsanlæg. Fornyelse og nyanlæg skal indpasses, så de eksisterende naturværdier og grønne kulturhistoriske træk bevares og beskyttes, så variation, oplevelsesrigdom og miljø styrkes (<i>Kommuneplan 2001</i>).</p> <p>De grønne og blå områder i byen skal styrkes og der skal sikres mulighed for friluftsliv og rekreative oplevelser for alle året rundt (<i>Folkesundhedsplan for København 2001, Københavns Agenda 21 2004-2007</i>).</p> <p>Der skal være lettilgængelige offentlige grønne områder til rådighed indenfor en afstand af 400 meter fra boligen (<i>Parkpolitik, 2003</i>).</p> <p>Der skal skabes attraktive grønne stiforbindelser for cyklister og gående, der sammenbinder de grønne områder (<i>Parkpolitik, 2003</i>).</p>	Styrke og forny det grønne og det blå i byen
Vandet langs kommunens kystline og i havnen skal have badevandskvalitet inden 2011 (<i>Københavns Agenda 21 2004-2007</i>)	Sikre kvaliteten af kystvande og havneområder for badning og fiskeri

Byudviklingen skal udformes med en høj arkitektonisk, byplanmæssig og miljømæssig kvalitet (<i>Kommuneplan 2001</i>)	Sikre en byudvikling med høj arkitektonisk, byplanmæssig og miljømæssig kvalitet
Sikre og understøtte de erhverv og vækstmiljøer, der er centrale for Københavns udvikling i den vidensbaserede økonomi (<i>Kommuneplanstrategi 2004</i>)	Sikre og understøtte de erhverv og vækstmiljøer, der er centrale for Københavns udvikling
København skal have et varieret boligudbud i bykvarterer med personlighed og et aktivt, sundt og mangfoldigt byliv (<i>Kommuneplanstrategi 2004</i>).	Sikre et varieret boligudbud i bykvarterer med identitet
København skal fortsat udvikle sig som en mangfoldig storby med livskvalitet, plads og muligheder til alle, uanset social, kulturel og etnisk baggrund. København skal udvikle sig i samspil med alle københavnere (<i>Kommuneplanstrategi 2004</i>).	Udvikle en mangfoldig storby med plads til alle
Der skal sættes fokus på københavnernes muligheder for at udfolde sig aktivt i byens rum uanset alder, køn, etnisk oprindelse og interesser (<i>Kommuneplanstrategi 2004</i>)	Sætte fokus på at alle kan udfolde sig aktivt i byens rum
Fastholde og videreudvikle et transportsystem, der sikrer høj mobilitet for alle københavnere og brugere af byen (<i>Forslag til Trafik- og Miljøplan 2004</i>)	Sikre god trafikal tilgængelighed for alle

Sikre menneskers sundhed

<p>at udvikle en attraktiv, levende storby med en væsentlig mindre miljøpåvirkning fra trafikken end i dag. Det indebærer, at der i forbindelse med planlægningen af byens udvikling lægges særlig vægt på betjeningen med kollektiv trafik og cykeltrafik, og at der i forbindelse med udformningen af byens gader, pladser og knudepunkter tilstræbes en særlig høj kvalitet (<i>Forslag til Trafik- og Miljøplan 2004</i>).</p> <p>Folkesundhedsaspektet skal inddrages mere bevidst ved planlægning og udformning af byens offentlige rum og byens trafik, så folkesundheden på virkes i en positiv retning (<i>Folkesundheden i København, plandokument 2000</i>).</p> <p>- Trafikkens sundhedsmæssige konsekvenser i form af trafikulykker, luftforurening og støj skal nedbringes (<i>Indsatsmål, Folkesundheden i København, plandokument 2000</i>).</p> <p>Af hensyn til folkesundheden skal der arbejdes for regulering og begrænsning af biltrafikken, mens mulighederne for cykel- og gangtrafik samt kollektiv trafik skal styrkes (<i>Indsatsmål, Folkesundheden i København, plandokument 2000</i>).</p>	<p>Sikre et velfungerende transportsystem til betjening af byen med en væsentlig mindre miljøpåvirkning end i dag</p> <p>Nedbringe trafikens sundhedsmæssige konsekvenser</p> <p>Styrke cykling, gang og kollektiv trafik</p>
---	---

Inden 2010 er antallet af boliger belastet med trafikstøj over 65 dB halveret i forhold til 1995 (<i>Kommuneplan 2001</i>).	Mindske belastning af boliger med trafikstøj
pDlængere sigt mDstøjen fra trafik i omrDder med boliger, institutioner og rekreation ikke overstige 55dB og dermed skade borgernes sundhed (<i>Kommuneplan 2001 og Forslag til Trafik- og Miljøplan 2004</i>)	
Der skal arbejdes for trygge og mere udfordrende udearealer for børn og unge, der styrker lysten til leg og bevægelse (<i>Folkesundheden i København, plandokument 2000, Københavns Agenda 21 2004-2007</i>).	Sikre trygge og udfordrende udearealer for børn og unge

Beskytte jord og grundvand

Det skal pDlangt sigt være muligt at indvinde drikkevand i København (<i>Københavns Agenda 21 2004-2007</i>)	Muliggøre indvinding af drikkevand pDlængere sigt
Kommunen vil reducere vandforbruget sD drikkevandskvaliteten og forsyningen sikres, og der tages hensyn til naturen i de omrDder, hvor vandet indvindes (<i>Vandforsyningsplan 2001</i>).	Reducere vandforbruget
Kommunen vil fjerne eller minimere den fare, som forurenede jord udgør for borgernes sundhed og for grundvandet (<i>Kommuneplan 2001</i>).	Fjerne eller minimere den fare, som forurenede jord udgør for borgernes sundhed og for grundvandet

Sikre luftens kvalitet

Luftkvaliteten i København skal være sDgod, at miljøet og befolkningens sundhed ikke skades (<i>Københavns Agenda 21 2004-2007</i>).	Begrænse luftforureningen
--	---------------------------

Begrænse klimapåvirkninger

CO ² -udledningen fra energiforbrug, transport og affaldshDdtering i Københavns Kommune skal reduceres med 35% i perioden 1990 – 2010 (<i>CO²-plan for København 1990-2010</i>)	Reducere CO ² -udledningen fra energiforbrug, transport og affaldshDdtering
---	--

Beskytte kulturarv og landskab

Byens værdifulde træk skal bevares og styrkes, og den bygningskulturelle arv skal beskyttes mod forfald og skæmmende indgreb. Bevaring og byfornyelse skal gennemføres med miljømæssig bæredygtighed (<i>Kommuneplan 2001</i>).	Bevare og styrke byens værdifulde træk og bygningskulturelle arv.
---	---

Arkitektur

Det er et mål, at nye bebyggelser og bygninger får en høj byplanmæssig og arkitektonisk kvalitet. Nybyggeriet skal harmonere med og kan eventuelt danne kontrast til det omgivende bymiljø på en meningsfuld og berigende måde med respekt for stedets ånd (<i>Kommuneplan 2001</i>).	Sikre at nybyggeri har en høj byplanmæssig og arkitektonisk kvalitet
København skal udvikles som en international by med en stærk byidentitet. Det indebærer, at planlægningen som helhed skal bidrage til at forny og bevare byens historiske og arkitektoniske kvaliteter, der giver byen identitet og oplevelsesrigdom. Udviklingen skal understøtte en sund og bæredygtig by. (<i>Kommuneplanstrategi 2004</i>)	Forny og bevare byens historiske og arkitektoniske kvaliteter

Begrænse ressourceforbruget

Kommunen vil fremme en byøkologisk praksis for at sikre et bedre bymiljø, for at opnå væsentlige ressourcebesparelser ved byfornyelse og nybyggeri samt for at øge byggeriets kvalitet og levetid (<i>Kommuneplan 2001</i>)	Fremme den byøkologiske praksis
Affaldsmængderne skal reduceres (affaldsforebyggelse), affaldets indhold af miljøfarlige stoffer skal mindskes og ressourcer i affaldet skal udnyttes bedre (genbrug og genanvendelse) (<i>Affaldsplan 2004</i>).	Reducere affaldsmængderne og affaldets indhold af miljøfarlige stoffer samt udnytte ressourcer i affaldet bedre
Byudviklingen placeres stationsnært, så et miljømæssigt bæredygtigt by- og transportmønster fremmes (<i>Kommuneplan 2001</i>).	Sikre at byudviklingen sker stationsnært

BEMÆRKNINGER

Ved gennemgangen af København Kommunes mål påpeger arbejdsgruppen, at kommunen kan udbygge med følgende mål i relation til miljøparameteren klima:

- "København Kommune vil sikre mod negative effekter af klimaændringer på nybyggeri, fx som følge af forhøjet vandstand."