



Bilag 10

Notat om henvendelser vedr. miljøkonsekvensrapport for Stejlepladsen modtaget i høringsperioden

14. december 2020

Sagsnummer
2019-0262348

Dokumentnummer
2019-0262348-128

Bygge-, Parkerings- og
Miljømyndighed
Vand og VVM
Njalsgade 13
Postboks 380
2300 København S

EAN-nummer
5798009809452

Indholdsfortegnelse

Kapitel 1. Indledning.....	3
Kapitel 2. Oversigt over høringssvar.....	4
Kapitel 3. Resumé og besvarelse af høringssvar.....	5
Grønne områder (rekreativ anvendelse).....	5
Kulturmiljø.....	8
Natur.....	12
Natura 2000	21
Trafik.....	32
Bebyggelse og landskabelig påvirkning.....	38
Klimaforhold	44
Øvrige miljøforhold - Støj og Jordforurening m.fl.	45
Kapitel 4. Sammenfattende vurdering	52

Kapitel 1. Indledning

Københavns Kommune har den 26. august 2020 fremlagt Miljøkonsekvensrapport for Stejlepladsen i offentlig høring i 8 uger på Københavns Kommunes høringsportal blivhørt.

Plan- og miljømyndighed har i høringsperioden afholdt informationsmøde for offentligheden om planerne for Stejlepladsen samt for miljøkonsekvensrapport for projektet. På mødet var der deltagelse fra bygherre og bygherres rådgiver.

I perioden 26. august 2020 til 21. oktober 2020 har offentligheden haft mulighed for at komme med bemærkninger til Miljøkonsekvensrapport og udkast til VVM-tilladelse.

Denne hvidbog forholder sig til de miljømæssige bemærkninger der er indkommet skriftligt i høringsperioden. Hvidbogen indeholder en oversigt over de modtagne høringssvar samt forvaltningens vurdering af de indkomne bemærkninger ud fra en tematisk gennemgang af miljøforhold.

Kapitel 2. Oversigt over høringssvar

Der er i høringsperioden indkommet 363 høringssvar. Høringssvarene kan læses i deres fulde længde på hjemmesiden på www.blivhoert.kk.dk eller ved rekvirering hos Københavns Kommune.

Af de 363 skriftlige indkomne høringssvar er 352 høringssvar negative ift. at der bygges på Stejlepladsen. Høringssvarene giver udtryk for et ønske om, at Stejlepladsen forbliver et grønt område.

I alt 11 høringssvar forholder sig neutrale eller positive for byudviklingsprojektet.

De modtagne høringssvar er oplistet i nedenstående oversigt i forhold til de miljøtemaer/emner, som høringssvarene omhandler. Flere høringssvar har bemærkninger til flere forskellige miljøemner afledt af projektet.

Emne	Antal høringssvar
Grønne områder (Rekreativ anvendelse)	218
Kulturmiljø	129
Natur	125
Natura 2000	42
Trafik	54
Bebyggelse og landskabelig påvirkning	42
Klimaforhold	15
Øvrige miljøforhold støj og jordforurening m.fl.	33

Kapitel 3. Resumé og besvarelse af høringssvar

Grønne områder (rekreativ anvendelse)

Høringssvar

Der er 218 høringssvar der har bemærkninger til grønne områder og rekreativ anvendelse. Det drejer sig om følgende høringssvar nr. 3, 4, 9, 16, 18, 19, 20, 29, 30, 31, 32, 37, 38, 42, 43, 44, 45, 46, 48, 49, 50, 52, 53, 54, 56, 57, 59, 60, 62, 64, 65, 68, 75, 76, 77, 78, 79, 80, 81, 82, 83, 86, 87, 88, 89, 94, 95, 98, 99, 100, 101, 102, 106, 108, 109, 110, 111, 112 (doublet), 113, 114, 115, 117, 118, 119, 124, 125, 126 (doublet), 127, 128, 130, 131, 133, 135, 136, 137, 138, 139, 143, 144, 145, 146, 147, 150, 151, 153, 154, 156, 157, 158, 161, 162, 164, 166, 167, 168, 169, 170, 173, 174, 175, 176 (doublet), 177, 178, 179, 180, 181, 182, 183, 184, 185, 187, 188, 189, 190, 191, 192, 193, 194, 195, 197, 198, 199, 201, 202, 203, 204, 205, 206, 212, 213, 214, 221, 222, 225, 226, 229, 231, 232, 233, 234, 235, 237, 240, 241, 243, 244, 245, 246, 247, 248, 249, 250, 251, 252, 253, 254, 256, 257, 258, 259, 260, 262, 264, 265, 267, 270, 271, 272 (doublet), 274, 276, 278, 279, 281, 282, 283, 285, 287, 290, 291, 292, 293, 295, 296, 297, 298, 300, 301, 303, 304, 305, 306, 307, 308, 309, 310, 312, 313, 314, 315, 317, 319, 322, 324, 326, 327, 329, 330, 331 (doublet), 332, 333, 334, 336, 337, 338, 341, 343, 344, 346, 348, 351, 352, 353, 357, 363.

I en lang række indsigelser påpeges det, at de grønne områder i byen skal bevares, og det fremhæves, at dette er særligt vigtigt i en tid med alvorlige klimaændringer og i en Corona-tid, fordi de skal bruges til rekreation. Det bemærkes i høringssvarene, at antallet af besøgende på Stejlepladsen og behovet for grønne områder er steget markant grundet Corona. Det bemærkes i flere indsigelser, at grønne områder er vigtige for folkesundheden. Det bemærkes, at 17.000 mennesker har skrevet under på, at de er imod boligbyggeri på Stejlepladsen.

Mange indsigere påpeger, at der allerede i dag er for få grønne områder i København og Sydhavnen. Særligt de nye holme – Sluseholmen og Tegllholmen – er kendetegnet ved tæt bebyggelse uden friarealer eller grønne områder, og beboerne her anvender derfor også Stejlepladsen rekreativt. Det bemærkes, at de mange mennesker, der skal bo i den nye bebyggelse, vil medføre et øget pres på de reducerede grønne arealer. De omkringliggende områder Fiskerhavnen og Sydhavnstippen vil få en forringet værdi som rekreative udflugtsmål for hele Københavns og Frederiksbergs borgere. Ved at bygge med den planlagt tæthed forsvinder de grønne kvaliteter og offentlige fællesrum, der har været til glæde for hele bydelen.

Mange beskriver, at Stejlepladsen i dag udgør en grøn oase, hvor det er muligt at være alene og finde ro – og samtidig giver plads til aktiviteter

for unge og ældre, såsom gåture, hundeluftning, legeplads, arrangementer mv. Stejlepladsen anvendes også af skolerne til undervisning. København mangler udesignede rum hvor alle har fri adgang. Friserede parker kan ikke erstatte dette. Undersøgelse af borgernes brug af Stejlepladsen er vedlagt som bilag til høringssvar nr. 94.

Flere fremfører ønske om en sammenhængende planlægning / grøn helhedsplan for hele Sydhavsområdet syd for jernbanen, som skal sikre, at grønne områder og forbindelser bevares. Det er problematisk, at den yderste del - Stejlepladsen - udvikles først. Det bemærkes, at en sammenhængende rekreativ korridor mellem Valbyparken, Kalvebod Fælled og Amager Fælled bør opretholdes ved disponering af friarealet ved kommende byggeri ved Stejlepladsen - f.eks. ved, at der etableres mindst en gennemgående "grøn sti", der forbinder Tippen/Valby Parken til Kalvebod og Amager Fælled.

Der mangler plads til legearealer i planen, grønne plæner og frirum til kreativ aktivitet. Flere naboer til Stejlepladsen ønsker, at byggefelt A flyttes længere mod syd for at skabe plads til en grøn korridor/byrum mellem daginstitutionen og nærmeste naboer, som på sigt kan forbinde Fiskerhavnen med Tippen. Dette areal er ændret siden konkurrenceforslaget. Stien bør primært kunne benyttes af fodgængere.

Byen skal udvikles langs fingrene i Fingerplanen, i stedet for at bebygge de sidste frie arealer i bykernen, og der bør bygges, hvor der allerede er byggegrunde og nedlagt industri.

I en indsigelse bemærkes det, at attraktive byrum i Sydhavnen tiltrækker turister og handlende - bebyggelse af Stejlepladsen vil derfor få en negativ konsekvens for det lokale handelsliv i Sydhavnen.

BK87 ønsker en dialog med By & Havn om, hvordan arealet øst for BK87, mellem foreningen og den udlagte sti kan anvendes.

I en indsigelse henvises der til Aarhus-konventionen, som Danmark har underskrevet i 1982, som skal sikre, at alle har adgang til et godt miljø. Indsigeren finder, at planforslaget er i strid med Aarhus-konventionen, da kommende generationer ved bebyggelse af området fratages et godt nærmiljø, fordi der bliver færre grønne arealer og mindre grønt areal pr. indbygger.

Det bemærkes i flere indsigelser, at det er i strid med kommunens målsætninger om at være en grøn by, at alle grønne arealer bebygges.

Der citeres fra kommuneplanen om, at kvalitet af byens grønne områder skal øges mv.

Forvaltningens vurdering

Med Københavns Kommunes Budget 2019 blev det besluttet, at Økonomiforvaltningen og Teknik- og Miljøforvaltningen skulle fremlægge en langsigtet arealplan for grønne områder frem til 2050, som kan indfri en vision om, at københavnere i alle bydele både eksisterende og nye skal have let adgang til grønne områder, som er attraktive at bruge.

I Budget 2020 blev det besluttet, at Teknik- og Miljøforvaltningen og Økonomiforvaltningen til Budget 2021 skulle fremlægge en revideret arealplan for grønne områder. Den reviderede arealplan beskriver en målsætning om, at alle boliger i den eksisterende by skal have adgang til et større grønt område inden for 300 m, og at alle boliger i de nye byudviklingsområder skal have et større grønt område indenfor 500 m. Arealplanen beskriver, at der i Kgs. Enghave er et højt vegetationsdække, mens vegetationsdækket er lavt på Vesterbro. Arealplanen peger bl.a. på, at der er behov for et større grønt område på Enghave Brygge, som vil kunne betjene Vesterbro og de nye områder i Sydhavnen. De nye boliger på Stejlepladsen vil fortsat have adgang til det større grønne område Tippen, som ligger ca. 500 m fra Stejlepladsen.

Udbygningen af Teglværkshavnen, Teglholmen og Sluseholmen er endnu ikke færdig. Der er således i lokalplan Teglværkshavnen fastlagt grønne arealer, der endnu ikke er etableret. Bebyggelserne skal overholde en friarealprocent på 40 % for boliger. Kanaler kan medregnes som friareal, hvorfor de grønne arealer vil være mindre på holmene. På Enghave Brygge, indgår det i lokalplanen, at der skal være et større grønt område syd for H.C. Ørsted Værket.

Det er en del af målsætningen i Kommuneplan 2019, at adgangen til fysiske og sociale aktiviteter, såvel som ro og naturoplevelser, udvikles i byens rekreative og grønne områder. I Kongens Enghave udgør Tippen et stort areal til ro og naturoplevelser.

I forbindelse med planlægning for området vest for Bådehavnsvej vil der blive lagt vægt på, at der skal sikres god forbindelse mellem Tippen og Fiskerhavnen samt, at arealerne ses i en sammenhæng.

Kommuneplanen indeholder en række målsætninger om det grønne, eksempelvis at byens overordnede grønne og blå hovedtræk skal bevares og styrkes som struktur. Den grønne arealplan skal medvirke til

dette. Det er forvaltningernes vurdering, at planlægningen på Stejlepladsen er i tråd med visionerne i kommuneplanen

I lokalplanforslaget for Stejlepladsen er der fastlagt et rekreativt område mod kysten. Herudover er fastlagt en række pladser, som vil skabe ramme om socialt liv, samt åbne grønne "gådrum", som kan bruges af alle. Lokalplanen fastlægger, at der skal være offentlig adgang til daginstitutionens legepladsareal efter institutionens åbningstid.

Aarhuskonventionen fastlægger overordnede rammer for borgernes miljørettigheder. Disse kan udmøntes i national lovgivning, herunder retningslinjer for kommuners planlægning af arealanvendelsen. Forvaltningerne vurderer, at disse nationale retningslinjer er overholdt.

Kulturmiljø

Høringssvar

Der er 130 høringssvar der har bemærkninger til kulturmiljø og historie. Det drejer sig om følgende høringssvar nr. 4, 5, 6, 11, 19, 21, 26, 28, 29, 30, 32, 34, 35, 36, 37, 41, 42, 43, 44, 45, 48, 51, 54, 56, 57, 60, 62, 64, 65, 67, 68, 76, 78, 79, 83, 92, 93, 95, 96, 97, 99, 101, 103, 106, 108, 109, 113, 117, 119, 122, 124, 125, 126, 130, 135, 138, 141, 142, 144, 145, 146, 149, 150, 151, 155, 156, 158, 160, 162, 167, 168, 173, 175, 176, 177, 181, 184, 189, 192, 198, 202, 203, 205, 206, 208, 210, 211, 217, 218, 219, 221, 229, 231, 234, 241, 244, 245, 282, 283, 291, 296, 297, 300, 303, 307, 308, 309, 311, 314, 316, 318, 319, 320, 326, 332, 334, 336, 337, 339, 342, 343, 346, 347, 349, 351, 353, 354, 355, 357.

I mange henvendelser beskriver borgerne, hvordan der på Stejlepladsen er et helt specielt og særligt kulturmiljø, som, ifølge flere høringsparter, vil gå tabt med det planlagte byggeri. Borgerne nævner specielt Fiskerhavnen og de selvbyggede huse som en del af det særlige miljø, der findes på Stejlepladsen. Mange borgere mener, at Stejlepladsen og Fiskerhavnen udgør et unikt område, hvor borgerne mødes på tværs af sociale skel, og der findes en autenticitet, som giver København kant og identitet.

Af flere af de omfattende høringssvar er det holdningen, at der i lokalplan og miljørapport ikke er tillagt nogen vægt af kulturmiljøet for lokalplanområdet. Af henvendelserne fremgår der en undren over, hvordan omdannelsen af Stejlepladsen fra grønt areal til et boligområde ikke er vurderet som værende af væsentlig betydning for kulturmiljøet. Således bestrides gyldigheden af miljørapporten i flere henvendelser, og hvor der henvises til kommuneplanens retningslinjer om at "*lokalplanen skal indeholde krav til vurdering af bevarelse af kulturhistoriske værdier*".

I flere indsigelser henvises blandt andet til Naturstyrelsens definition af kulturmiljø. Ifølge Naturstyrelsen er et kulturmiljø et område, der er *"mærket af menneskelig aktivitet, og som har en fortællekraft, der gør miljøet særligt interessant"*. Det anføres, at hverken lokalplanen eller miljøkonsekvensrapporten har udgangspunkt i denne forståelse af kulturmiljø.

Ifølge flere af henvendelserne bør man politisk sige nej til det foreliggende forslag til lokalplan af den grund, at hverken lokalplanen eller miljøkonsekvensrapporten lever op til intentionerne i lovgivningen eller til de politiske forventninger, som et flertal i borgerrepræsentationen har givet i forbindelse med beslutningen om byggeri på Stejlepladsen.

I flere høringssvar mener man, at miljørapporten går meget let hen over hvad den kommende bebyggelse vil betyde for kulturmiljøet samt, at de bestemmelser, som lokalplanen indeholder i forhold til at sikre kulturmiljøet, langt fra er tilstrækkelige til at understøtte den resterende del af kulturmiljøet i Fiskerhavnen.

Nogle borgere mener, at den nuværende politiske vedtagne byudvikling i København, hvor områder med stor kultur- og miljømæssig værdi inddrages til bebyggelse på trods af fredninger og uden dialog med lokalsamfundet, ikke bør finde sted.

I en henvendelse henvises der til Københavns Kommunes udviklingsstrategi, hvoraf det fremgår, at særlige kulturmiljøer skal bevares. Som en del af den sidste fungerende fiskerihavn i København indgår Stejlepladsen, og området omkring det, som en vigtig del af en kulturhistorisk formidling. I en anden henvendelse henviser borgeren til Planlovens § 11 a, stk. 1, nr. 15, hvor af det fremgår at der skal fremgå retningslinjer for bevaring af kulturhistoriske værdier.

Forvaltningens vurdering

I miljøkonsekvensrapporten er de kulturhistoriske værdier vurderet. Projektområdet og området umiddelbart omkring indeholder ingen kulturhistoriske udpegninger i form af kirker, gravhøje, beskyttede sten- og jorddiger, fredede eller bevaringsværdige bygninger eller lignende.

Påvirkningen af arkæologiske interesser afgrænser sig til anlægsfasen, hvor der graves ud til parkeringskælder. Påvirkningen vurderes at være lille. Bygherre er forpligtet til at kontakte Københavns Museum, hvis der under anlægsfasen stødes på arkæologisk levn.

I Københavns Kommunes Kommuneplan 2019 indgår afsnit om retningslinjer om kulturhistoriske bevaringsværdier, jævnfør kravet i planlovens § 11 a, stk. 1, nr. 15.

Arkitekturen for projektet er i forbindelse med arkitektkonkurrence indtænkt i det bestående kulturmiljø, så de karakteriserende elementer er indarbejdet i nogen grad. Påvirkningen af de kulturhistoriske interesser vurderes at være middel i driftsfasen. Dette skyldes også, at de bærende elementer for den kulturhistoriske udpegning og de elementer, som det er udpeget på baggrund af, ikke påvirkes af projektet.

Forvaltningerne noterer, at der i flere af høringssvarene henvises til et inspirationskatalog udarbejdet af Naturstyrelsen, men at der ikke er givet en entydig definition af, hvordan man i kommunal planlægning skal forstå et "kulturmiljø". Ligeledes er der ikke metodiske krav til, hvordan vurdering af et kulturmiljø skal udføres.

Københavns Kommune har således udarbejdet sin egen begrebsafklaring af et kulturmiljø. Af retningslinjerne for kulturarv i Kommuneplan 2019 fremgår det, at udpegningen af kulturmiljø i kommuneplanen bygger på en definition af et kulturmiljø som *"En aflæselig helhed af strukturer, anlæg, bygninger m.m., der samlet knytter sig til og formidler en fælles historie. Det kan være oprindelse, tidsepoke og/eller geografi, der har betydning for forståelsen af Københavns vigtigste fortællinger og udviklingstræk"*. For uddybning af definitionsforståelse henvises til kriterierne for udpegning i Kommuneplan 2019.

Lokalplanområdet Stejlepladsen indgår her som en del af det udpegede kulturmiljø afgrænset til *"Slusen, Bådklubben Valby m.m."*, som en helhed er med til at fortælle om Københavns havns skiftende anvendelser og med et særligt maritimt miljø. De blandede bebyggelser i Fiskerihavnen, der ligger op til Stejlepladsen, dvs. udenfor lokalområdet, nævnes som bærende bevaringsværdi. Af udredningen fremgår det også, at *"Området omkring Fiskerhavnen kan være sårbart ved fremtidig byudvikling"*.

Forvaltningerne gør opmærksom på, at det af retningslinjerne fremgår, at en væsentlig del af de udpegede kulturmiljøer rummer et potentiale for byudvikling. Ved udvikling af et område, som fx lokalplanområdet Stejlepladsen, indgår det således som en del af planlægningen, at der skal tages højde for kulturhistoriske værdier, så de væsentlige kvaliteter kan udnyttes som et aktiv til gavn for bevarelsen og oplevelsen af byens historie. Dermed også sagt, at et område indeholdende et kulturmiljø ikke er til hindring for, at området kan byudvikles.

Forvaltningerne har med afsæt i retningslinjerne fra Kommuneplan 2019 og taget stilling til kulturmiljøet i plangrundlaget for Stejlepladsen, både i lokalplan, miljørapport og miljøkonsekvensrapport.

Af lokalplanen fremgår det, at det udpegede bevaringsværdige kulturmiljø ved Fiskerhavnen ligger uden for lokalplanområdet. Ligeledes fremgår det af lokalplanen for Stejlepladsen, at planen er tilstræbt udviklet med spor fra stedets historie, hvor der gives plads og rum til eksisterende fiskeriaktiviteter, herunder ved at sikre plads til bundgarnspæle og fiskenet. Af lokalplanen kan det også læses, at der i bebyggelsesplanen er fokus på at indarbejde stedets egenart og karakter fra Fiskerhavnen, samt hensyn til naboer ved nedtrapning af bebyggelse mod Fiskerhavnen. Der stilles i lokalplanen krav til en varieret bebyggelse med varierede tagformer, krav til anvendelse af klare farver og varierede materialer, så det nye byområde i videst mulig afspejler både materialer og udtryk i det eksisterende miljø.

Af miljørapporten vurderes det, at en gennemførelse af plangrundlaget vil have "*nogen påvirkning*" på kulturmiljøet, men ikke en "*væsentlig påvirkning*". Vurderingen skal ses som en helhedsbetragtning ud fra flere perspektiver fra kulturhistoriske, geografiske, fysiske såvel som sociale.

Forvaltningerne henviser til, at det i miljørapporten konstateres, at de udpegede bærende bevaringsværdier ikke indgår i lokalplanområdet og derfor ikke påvirkes direkte af projektet. Ligeledes vurderes det, at de maritime aktiviteter fortsat kan gennemføres. Med projektet er det således muligt, at sejlklubber, lystsejlere og erhvervsfiskeri kan være aktive og sameksistere i sammenhæng med det nye byområde.

Forvaltningerne anerkender omvendt også, at bebyggelse af Stejlepladsen vil påvirke miljøet i Fiskerhavnen indirekte, idet der vil skulle etableres et nyt fællesskab mellem eksisterende og nye beboere i området.

I miljørapporten og miljøkonsekvensrapporten vurderes det dertil, at lokalplanens fokus på at indarbejde karakteren af og egenart fra Fiskerhavnen er udført på en sådan måde, at byggeriet i nogen grad er tilpasset og spejler bebyggelses-strukturen i det udpegede kulturmiljø. Omvendt anerkender forvaltningerne også, at den nye bebyggelse på trods af sin inspiration fra Fiskerhavnen vil afvige i højde og volumen fra den eksisterende bebyggelse i Fiskerhavnen.

Miljøvurderingen tager således højde for både den geografiske placering af de udpegede kulturhistoriske bevaringsværdige bygninger

i kulturmiljøet ved den nærtliggende bevaringsværdige Fiskerhavn, samt fortællingen om et stadigt aktivt maritimt miljø. Ligeledes tager miljøvurderingen stilling til, hvordan den fremtidige bebyggelse og arkitektur anvender det eksisterende kulturmiljø som et aktiv for at skabe det nye byområdes identitet og karakter.

I forhold til spørgsmål til, hvordan de eksisterende erhverv i Fiskerhavnen sikres i forhold til en accept af støj og lugt blandt de nye beboere bemærkes det, at der ikke er tale om virksomheder, der er godkendelsespligtige efter miljøbeskyttelsesloven. Der er derfor ikke tale om miljøkonflikter af så væsentlig karakter, at forvaltningerne forventer, at det giver anledning til særlige forholdsregler. Udviklingsselskabet Stejlepladsen har oplyst, at selskabet har til hensigt at starte en proces for sameksistens og fællesskaber, når lokalplanforslaget er vedtaget. Målet er at samle en gruppe personer – lokale såvel som mulige kommende beboere – som vil deltage i udviklingen af Stejlepladsens fremtidige fællesskaber. Det kan både dreje sig om programmering af de kommende fælleshuse og lokaler, men også hvordan nye og gamle beboere kan lære hinanden at kende, kunne mødes og leve sammen.

Forvaltningerne vurderer samlet set, at de beskrevne tiltag til tilpasning af bebyggelsen arkitektonisk og indpasning af fiskerierhverv i planen betyder, at der ikke vil være tale om en *"væsentlig påvirkning"*, men *"nogen påvirkning"*, i den forstand begrebet anvendes i miljøvurderinger.

Natur

Høringssvar

Der er 125 høringssvar der har bemærkninger til natur. Det drejer sig om følgende høringssvar nr. 4, 6, 9, 12, 15, 16, 22, 23, 24, 25, 27, 28, 29, 30, 32, 33, 35, 36, 37, 38, 40, 41, 43, 44, 45, 46, 48, 52, 53, 54, 55, 56, 57, 58, 59, 61, 62, 66, 67, 68, 72, 75, 79, 82, 83, 84, 85, 86, 88, 92, 94, 95, 97, 101, 103, 107, 108, 109, 110, 111, 112, 113, 118, 124, 125, 126, 130, 133, 135, 136, 140, 144, 145, 146, 147, 149, 150, 151, 152, 153, 154, 155, 156, 158, 184, 185, 190, 191, 195, 198, 199, 202, 205, 206, 210, 211, 217, 221, 241, 244, 255, 282, 307, 308, 314, 315, 317, 319, 320, 322, 324, 328, 332, 334, 337, 341, 343, 346, 347, 348, 351, 354, 355, 356, 362.

Hovedparten af høringssvarene indeholder et grundlæggende ønske om at bevare Stejlepladsen som et rekreativt grønt område med det grønne præg og den natur der er på stedet. Høringssvarene peger på, at boligbyggeri på Stejlepladsen vil ødelægge den unikke og vilde natur der er på Stejlepladsen.

Lokaludvalget og flere andre høringssvar henviser til, at miljørapporterne nævner at Stejlepladsen ikke er beskyttet natur. Høringssvarene peger på at, dette jo kun er fordi området i 2019, som led i en politisk proces hen mod udbygning, blev affredet ved lov - uden, at der blev indhentet nogen vurdering fra Fredningsmyndighederne. Lokaludvalget stiller dernæst spørgsmål til om der er et tilstrækkeligt grundlag i VVM-rapporten til at konkludere om der er grønbroget tudse, når lytning efter grønbroget tudse alene skete på en dag. Der stilles spørgsmålstejn ved om grundlaget for miljørapportens konklusion om, at der ikke er nogen truede arter på Stejlepladsen, kan laves på det den baggrund.

SF Sydhavnen bemærker, at der i området flere gange er konstateret eksemplarer af Grønbroget Tudse fra beboere og besøgende omkring Stejlepladsen, ligesom overkørte eksemplarer forekommer jævnligt i migrationsperioden. Indsiger protesterer derfor imod den tilgang til en screening af forekomsten af Grønbroget Tudse, som ligger til grund for miljøkonsekvensrapporten udarbejdet af COWI Consult, baseret på en metodemæssig fejlagtig undersøgelse udført af Århus Universitet og Amphi Consult i maj 2019.

Flere høringssvar heriblandt Fiskerihavnens Venner bemærker, at naturområdet på Stejlepladsen skal ses i sammenhæng med de tilstødende naturområder på Sydhavnstippen. Mange høringssvar giver udtryk for, at Danmarks natur er nødlidende, ikke mindst i og omkring København. Indsiger mener at naturen er nødlidende af mange grunde. En af årsagerne er ifølge indsiger opsplittning af natur i mindre områder, hvor naturen har brug for at hænge sammen. Lokalplanforslaget klipper således - efter indsigers overbevisning - de grønne områder i stykker og ødelægger dermed den sammenhæng, som naturen har brug for. Dermed mener indsiger, at arter ikke kan sprede sig, når naturen kun får lov til at eksistere i små, separate lommer. Indsiger mener, at også mennesker har brug for natur, herunder sammenhængende, bynær natur og grønne områder. Indsiger henviser til, at naturen har påviseligt en positiv effekt på både psykisk sårbare og raske menneskers mentale helbred.

Indsiger mener, at mennesket er ikke skabt til at leve blandt beton og asfalt. Lokalplanforslaget omfatter plantning af 800 træer, men de kan på ingen måde erstatte det rekreative, selvgroede og "ufriserede" område, som Stejlepladsen i dag udgør. Naturarealerne er derudover en del af kalvebodkilefredningen, og de grønne korridorer, som fastlægges i Fingerplanen.

Flere høringssvar har den oplevelse, at Københavns Kommune er ligeglad med biodiversitet og bæredygtighed.

Flere høringssvar herunder mener, at Stejlepladsen skal bevares som grønt område, fordi natur skaber livskvalitet og sundhed og peger på en stærk sammenhæng mellem manglende adgang til naturområder og sygdom. I høringssvar fra NOAH henvises til, at forskning forbinder naturafsavn med større tendens til fedme, psykiske problemer og højere dødelighed.

Nogle høringssvar bemærker, at byggeri på Stejlepladsen vil medføre at biodiversitet og de grønne områder i Sydhavnen ikke kan passes og videreudvikles som levested for flora og fauna. At man med byudviklingen ødelægger helt unikke områder, som aldrig kan genskabes. Mange ønsker en bevarelse af det unikke naturområde, som et af de få uberørte natursteder i København.

Nogle høringssvar bemærker at der ikke længere er plads til naturen i København. At Stejlepladsen er vild natur med træfugle. Med den kommende byudvikling er der ikke længere er plads til naturen, træfugle mv.

Forvaltningens vurdering

Miljøkonsekvensrapporten beskriver, at Stejlepladsens natur er karakteriseret ved at være et bynært ruderat¹, som er forholdsvist artsrigt, men som samtidigt domineres af nogle almindelige arter som bjerg-rørhvene, engriflet hvidtjørn og til dels den invasive sildig gyldenris. Der findes flere haveplanter især i udkanten af området. Området er ikke karakteriseret som beskyttet natur, men udgør et bynært grønt område, der fungerer som levested for dyre- og plantearter. Indenfor projektområdet er der ikke fundet arter, som er listet på habitatdirektivets bilag IV. Påvirkningen af området vurderes i miljøkonsekvensrapporten at være middel, da naturen i området vil fjernes som følge af projektet, men ikke berører væsentlige naturinteresser, såsom beskyttet natur.

Forvaltningen har vurderet, at arealet på Stejlepladsen ikke opfylder kravene for naturtyper beskyttet af naturbeskyttelseslovens § 3, såkaldte § 3-områder. Derfor omtales området som ikke-beskyttet natur i miljørapporterne. At området ikke opfylder krav til naturbeskyttelse, har ikke nogen relation til hvorvidt området er fredet eller ej at gøre.

Det er Folketinget, der har besluttet at affrede Stejlepladsen. Folketinget har, som eneste instans udover fredningsnævnet, kompetencen til at ophæve en fredning. Når Folketinget ved lov affreder et område, har

¹ Af latin rudera ”bygningsrester, ruin”. I København typisk en grøn ubebygget grund, fx tidl. losseplads eller en byggeplads, som har ligget ubenyttet hen i en årrække, hvorpå naturen er begyndt at indvandre og typisk karakteriseret ved bevoksning af en bestemt type planter.

fredningsnævnet ingen rolle i den proces. Der har derfor ikke været grundlag for at involvere fredningsnævnet.

Af miljøkonsekvensrapporten fremgår det, at der ikke er fundet arter beskyttet efter habitatdirektivets bilag IV (såkaldte bilag IV-arter) i forbindelse med besigtigelse af området.

Vurderinger vedrørende forekomst af bilag IV-padder blev baseret på besigtigelse af området med en registrering af habitatets kvalitet. Med henblik på at kortlægge eventuelle oversete ynglevandhuller inden for eller i umiddelbar nærhed af projektområdet, er undersøgelsen suppleret med en lytning om aftenen i maj efter kvækkende hanner. Som supplement til besigtigelserne er inddraget eksisterende naturfaglige undersøgelser for området². Samlet set vurderes dette grundlag at være tilstrækkeligt.

Stejlepladsens funktion som rasteområde for padder vurderes som mindre egnet. Dette skyldes til dels at området er forholdsvis tilgroet samt områdets isolerede placering. Det forhold, at Stejlepladsen er afskåret af bebyggelse og veje mod potentielle yngleområder, øger desuden risikoen for trafikdrab betydeligt, hvilket også reducerer områdets funktion som rasteområde. Som det fremgår af figur 1, er Stejlepladsen er afskåret og forholdsvis isoleret fra Sydhavnstippen og Valbyparken.

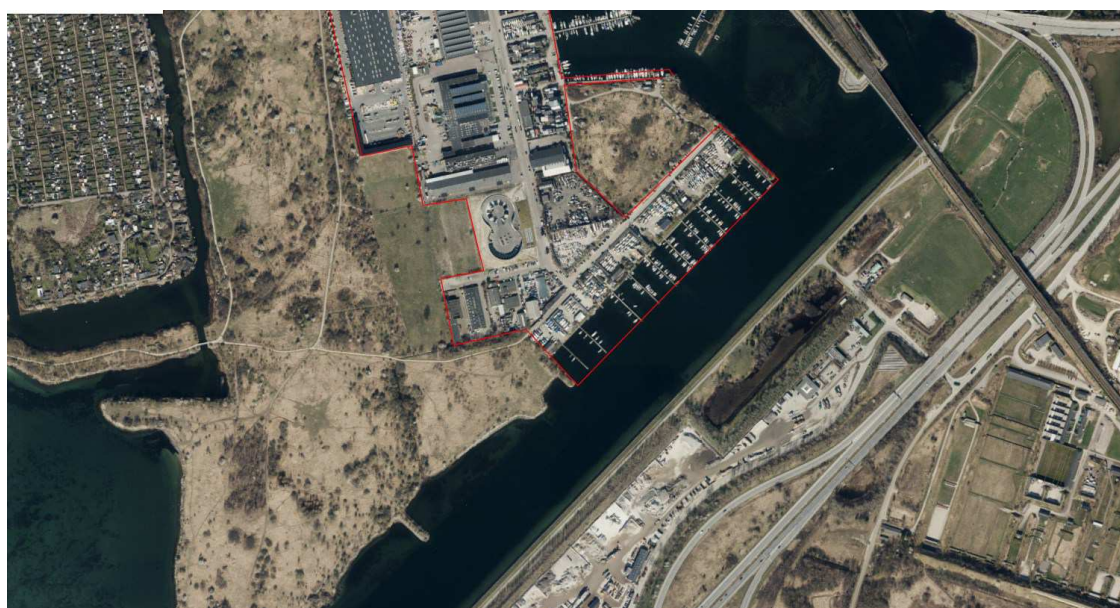
Den nærmeste kendte forekomst af grønbroget tudse findes i Valbyparken, hvor der vurderes at være en lille bestand. Nær Valbyparken findes der en del forholdsvis egnede raste- og fødesøgningsområder, som forbindes via grønne områder. Dette er især haveforeningerne i Valbyparken og mellem Valbyparken og Sydhavnstippen. I disse områder vurderes der at være mange egnede områder til fødesøgning da området aldrig vil gro helt til og blive skygget. Der er derfor forholdsvis store arealer, hvor grønbroget tudse vurderes at have gunstige rasteområder. Skulle der mod forventning findes ynglevandhuller for grønbroget tudse på Sydhavnstippen, vurderes Sydhavnstippen at være så stort og divers, at området vil have egnede rasteområder som forbindes via grønne områder og uden at padderne skal krydse veje.

Miljøkonsekvensrapporten beskriver, at Stejlepladsens isolerede placering samt forekomsten af større og bedre egnede habitater i Valbyparken og på Sydhavnstippen, da vurderes Stejlepladsen at være uden betydning for opretholdelse af områdets økologiske funktionalitet for grønbroget tudse og padder generelt.

² Amphi consult (2007): Padder og krybdyr i Sydhavnen 2007 og Amphi consult (2011): Padder og krybdyr i Sydhavnen 2011

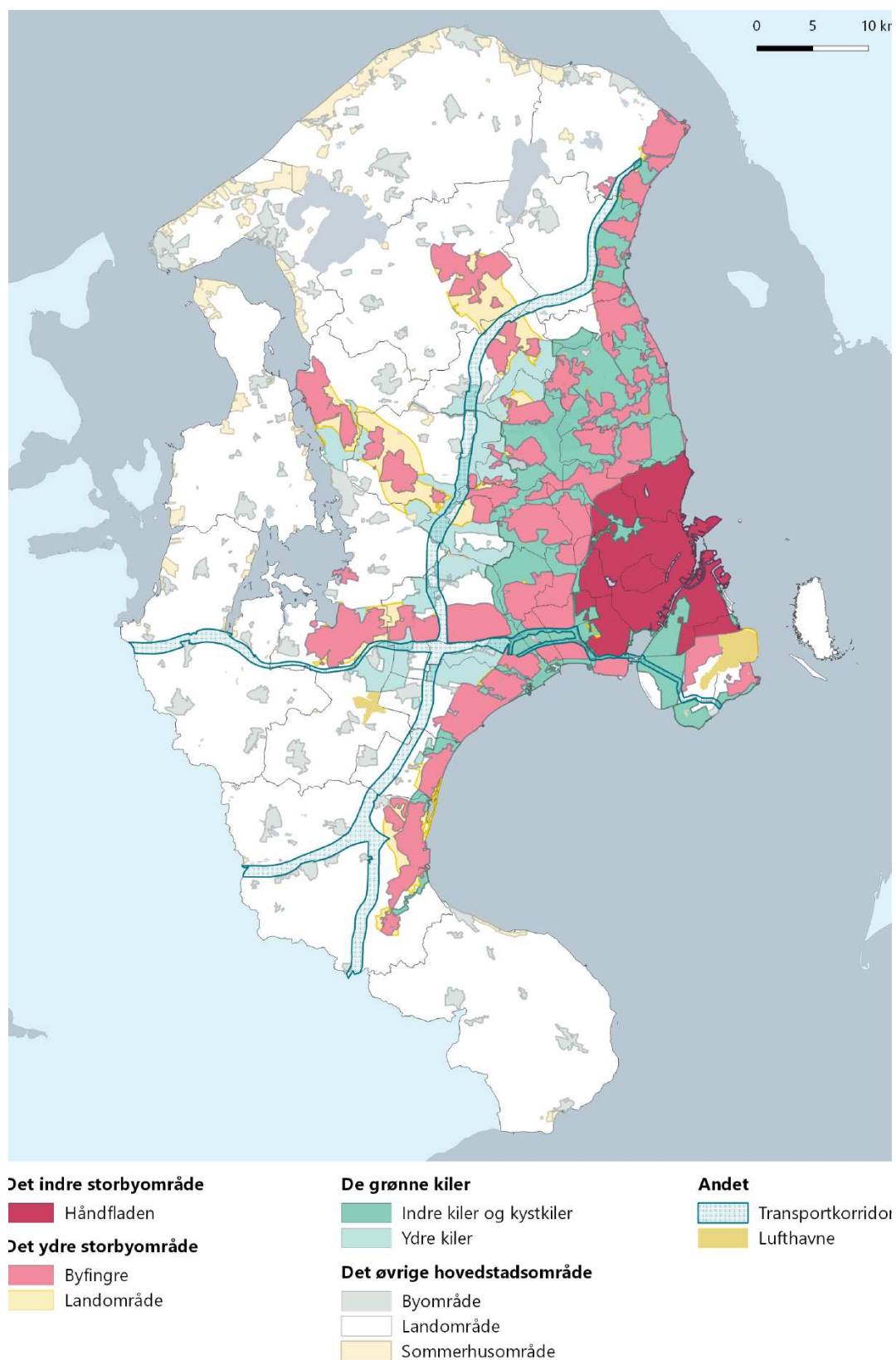
Miljøkonsekvensrapporten redegør for, at der ikke er registreret markfirben i Storkøbenhavn i mange år. Det skyldes flere forhold. Selvom der enkelte steder er registreret forhold, som kan opfylde markfirbens levestedbetingelser, vil markfirben ikke kunne kolonisere disse områder. Dette skyldes, at områderne er omgivet af veje, jernbaner og vand (Kalveboderne).

I forhold til ønsket om ikke at ødelægge den sammenhængende natur mellem Stejlepladsen og Sydhavnstippen, er det forvaltningens vurdering, at denne sammenhæng på nuværende tidspunkt ikke eksisterer i nævneværdig grad. På figur 1 ses et luftfoto, der viser, hvordan eksisterende erhverv, bebyggelse og vejanlæg afgrænser de to grønne områder og dermed ikke muliggør en god og naturlig sammenhæng for natur f.eks. padder. Det ses desuden af figuren, at der ikke er andre grønne forbindelser, f.eks. læhegn, allétræer eller lignende, der forbinder Stejlepladsen med Sydhavnstippen.

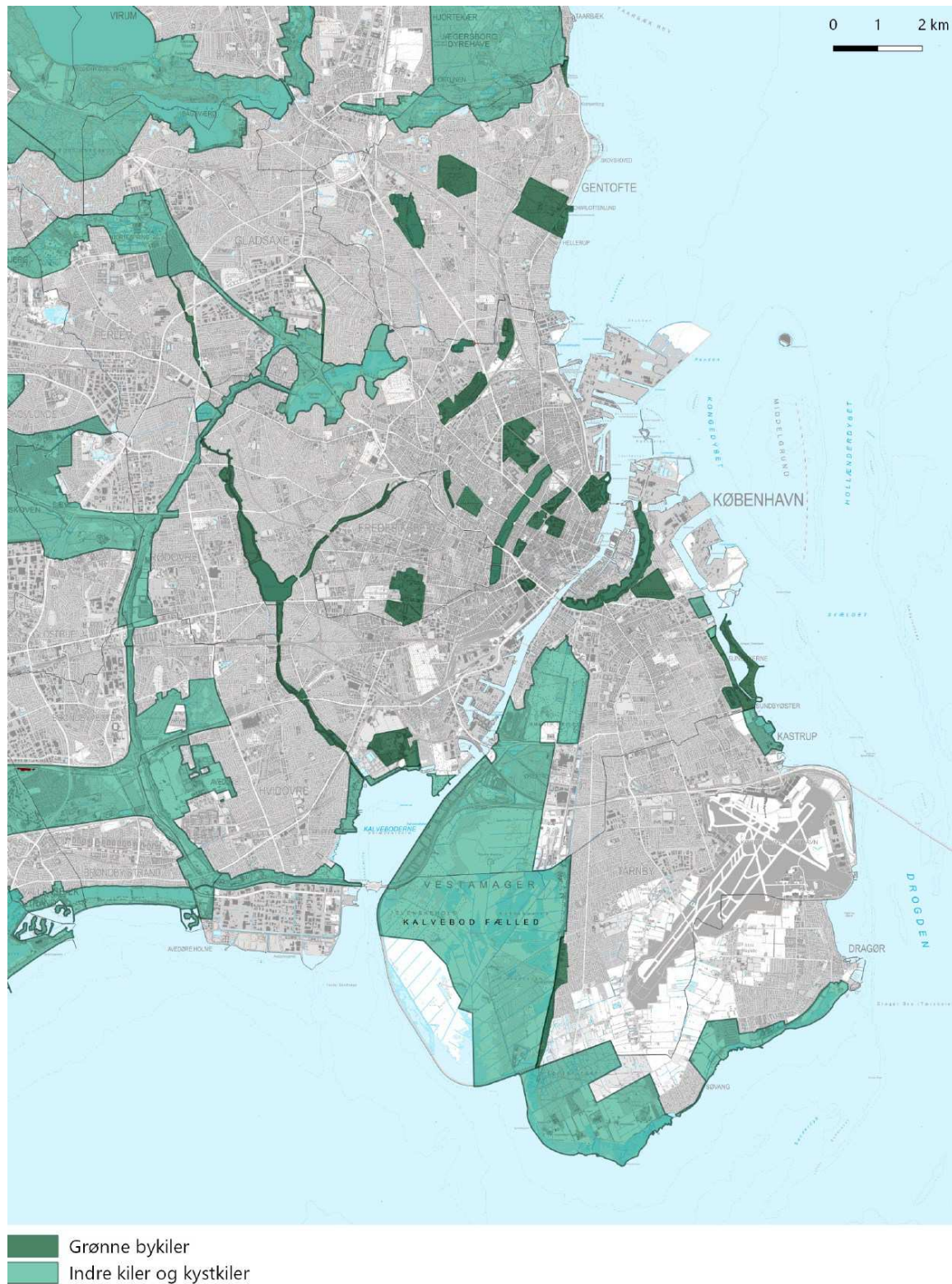


Figur 1. Luftfoto 2020. Med rød er vist eksisterende erhverv, bebyggelse og vejanlæg der afgrænser Stejlepladsen fra Sydhavnstippen.

Af den overordnede landsplanlægning fingerplan 2019 fremgår det, at Stejlepladsen er en del af håndfladen, mens Sydhavnstippen er en del af den indre grønne kile / kystkile, se figur 2 og 3. Planmæssigt og historisk set indgår Sydhavnstippen således, som en del af en større sammenhængende grøn kile. Dette er ikke gældende for Stejlepladsen. Stejlepladsen er ikke en del af de grønne kiler i fingerplanen.



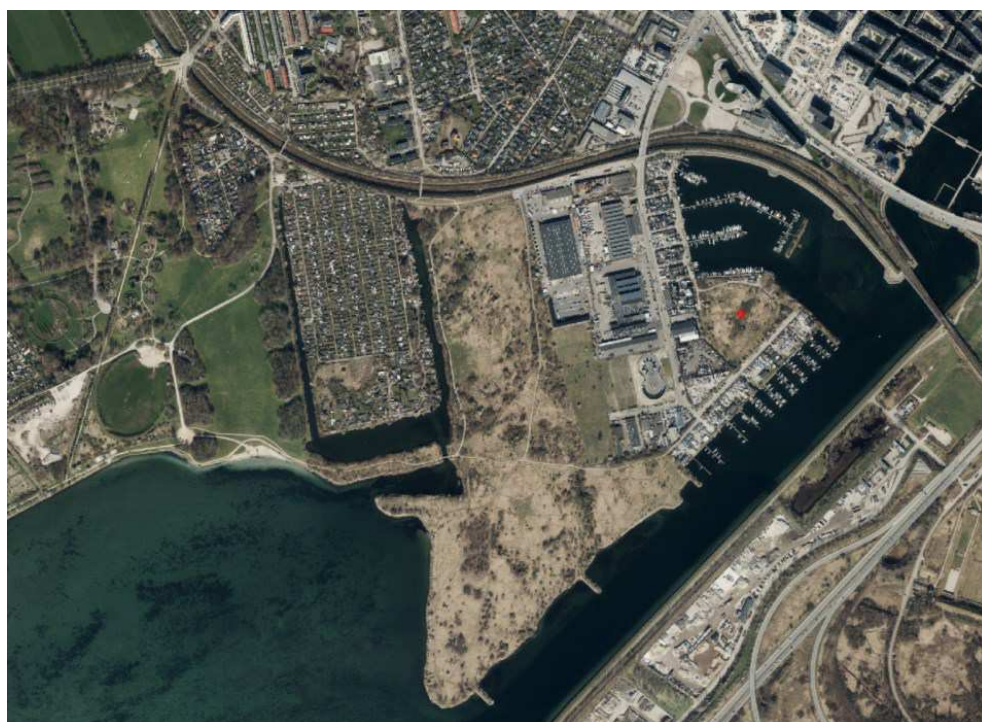
Figur 2 viser landsplanlægning, fingerplan 2019, hvor det fremgår at Stejlepladsen er beliggende inden for håndfladen.



Figur 3 viser landsplanlægning, fingerplan 2019. Af kortet fremgår indre grønne kiler og kystkiler samt Grønne bykiler. Sydhavnstippen er omfattet af fingerplanens indre grønne kiler og kystkiler, men Stejlepladsen er ikke en del af de grønne kiler.

København Kommune har flere politiske mål og ambitioner indenfor med biodiversitet og bæredygtighed, herunder i Kommuneplan 2019 og Fællesskab København, hvorfor disse er prioriteret i kommunens virke. Kommunen har dertil for nylig indgået en samarbejdsaftale med DN om at udarbejde en ny strategi for biologisk mangfoldighed i København. I planlægningen arbejdes der generelt med mange forskelligartede tiltag til udbredelse af mere bynatur³. I lokalplanlægningen arbejdes der generelt med grønne tage og vægge samt bestemmelser om bevarelse af større eksisterende træer eller beplantning af nye træer jf. i øvrigt også Københavns Kommune træpolitik⁴.

Københavns Kommune deler opfattelsen af, at natur er med til at skabe livskvalitet og sundhed. Planen for udbygning af Støjlepladsen er, at det stadig skal være et overvejende grønt byområde med beplantning af 800 træer og grønne bræmmer mod eksisterende havnemiljø mod nord og nordøst. Afstanden til et større sammenhængende grønt areal i Valbyparken og Sydhavnstippen er begrænset jf. figur 4, der viser udsnit af bydelen herunder Valbyparken og Sydhavnstippen. Der henvises i øvrigt til hvidbogens afsnit om grønne områder.



³Bynatur i København:

https://kk.sites.itera.dk/apps/kk_pub2/index.asp?mode=detalje&id=1447

⁴Københavns Kommunes Træpolitik 2018-2025:

https://kk.sites.itera.dk/apps/kk_pub2/index.asp?mode=detalje&id=1522

Figur 4 viser at der er store grønne arealer og naturområder i nærheden af Stejlepladsen herunder Sydhavnstippen og Valbyparken til naturoplevelser og rekreativ udnyttelse.

Flere høringssvar er af den holdning, at byudvikling af Stejlepladsen ødelægger det helt unikke område Stejlepladsen, som aldrig kan genskabes. Ud fra en biologisk gængs praksis for naturforvaltning er Stejlepladsen karakteriseret som et bynært ruderal med en relativ lav grad af naturkvaliteter. Registreringen af naturområdet viste, at området er forholdsvis artsrigt, men i overvejende grad domineres af nogle få arter. Der er desuden forekomster af forskellige invasive arter som kæmpe-bjørneklo, japansk pileurt og sildig gyldenris. Det er forvaltningens vurdering, at den selvopståede natur på Stejlepladsen ikke er videre unik og relativt nemt ville kunne genskabes over tid.

Stejlepladsen er et opfyldt areal i perioden frem mod 1970'erne med en selvopstået og uplejet natur indenfor de sidste årtier. Af figur 5 ses luftfoto fra 1954, hvor det fremgår at Stejlepladsen på det tidspunkt stadig er havområde.



Figur 5 viser luftfoto fra 1954 med Stejlepladsen indtegnet med rød. Af figuren ses det at Stejlepladsen er opfyldt havområde.

Forvaltningen er ikke enig med indsigerne i, at der efter den kommende byudvikling ikke længere er plads til den vilde natur og træfugle mv. De bærende elementer i forhold til træfugle og vild natur er det store Natura 2000 område "Vestamager og havet syd for" jf. figur 6. Længere mod øst findes også "Saltholm og omliggende hav". Syd-havnstippen

udgør også et forholdsvis stort naturområde, med arealer som plejes. Forvaltningen anerkender, at Stejlepladsen for mange opleves som vild natur og for mange er et vigtigt rekreativt grønt område.

Københavns Kommune vurderer ikke, at høringssvarene til natur giver anledning til at ændre på vurderingen og konklusionen i Miljøkonsekvensrapport og VVM-tilladelse. Påvirkningen af området vurderes således fortsat at være middel, da naturen i området vil fjernes som følge af projektet, men ikke berører væsentlige naturinteresser, såsom beskyttet natur. Indenfor projektområdet er der ikke fundet arter, som er listet på habitatdirektivets bilag IV.



Figur 6 viser luftfoto fra 2019 med Stejlepladsen (rød) samt Natura 2000 afgræsning (grøn) og fredning (blå).

Natura 2000

Høringssvar

Der er 42 høringssvar der omhandler natura 2000. Det er følgende høringssvar nr. 15, 22, 23, 24, 25, 32, 45, 47, 48, 73, 83, 84, 86, 93, 103, 106, 108, 109, 113, 120, 122, 124, 125, 126, 127, 130, 132, 135, 146, 149, 155, 184, 210, 217, 221, 241, 244, 275, 308, 347, 351, 355.

Mange høringssvar, herunder høringssvar fra Fiskerhavns Venner, DN København og SF Sydhavnen, mener, at der mangler en konsekvensvurdering med henvisning til habitatbekendtgørelsens § 6, stk. 3, da området grænser op til Natura 2000-område. Indsigere mener således ikke, at der på tilstrækkelig og fyldestgørende vis er redegjort

for, at det planlagte byggeri på Stejlepladsen ikke vil påvirke det nærliggende Natura 2000-område. Det påpeges at navnlig fuglene på udpegningsgrundlaget påvirkes væsentligt af støj. Der bør derfor gennemføres en habitatkonsekvensvurdering.

Fiskerhavns Venner har vedlagt klage til Kommuneplan 2019 og gør opmærksom på, at Københavns Kommune i forbindelse med byggeplanerne på Stejlepladsen og Selinevej bør få udarbejdet en konsekvensvurdering efter habitatbekendtgørelsens § 6, stk. 3. Fiskerhavns Venner mener, at hverken kommuneplanens væsentlighedsvurdering eller miljøvurderingerne i forslaget til lokalplan for Stejlepladsen, med tilhørende miljørapporter, er tilstrækkeligt belæg for, at der ikke skal udarbejdes en konsekvensvurdering efter habitatbekendtgørelsen. Fiskerhavns Venner mener derfor, at dette bør ske inden vedtagelsen af lokalplanen. Fiskerhavns Venner mener desuden, at Københavns Kommunes økonomiske egeninteresse må skærpe de krav der stilles til beslutningsgrundlaget i lyset af de almindelige principper om habilitet.

Fiskerhavns Venner stiller spørgsmålstegn ved miljørapporternes vurdering om, at de fugle, som opholder sig i Natura 2000-området op til projektområdet, allerede skulle være vænnet til forstyrrelse i området. Her henvises til f.eks. støj fra toge, der passerer jernbanebroen, folk og hunde, der færdes især langs vandet på Stejlepladsen, trafikstøj fra Sjællandsbroen, havnene ud til Natura 2000-området og støj fra de nærliggende skydebaner. Der stilles spørgsmål til om dette er en ren vurdering, som ikke er baseret på iagttagelser af fuglenes adfærd eller fravær, hvilket foreningen mener må være et krav ved denne del af undersøgelsen. Indsiger henviser til at der i en miljøkonsekvensrapport fra september 2010 udarbejdet af Niras fremgår *"Det er således ikke muligt at fastlægge en grænseværdi for støj for fugle. Ifølge rapporten er der ikke klar evidens mellem støjniveau og fugleliv, men VVM-redegørelsen fra 2010 konkluderer at et støjbidrag på 60 dB(A) må som udgangspunkt - ud fra litteraturstudier - vurderes at være det bedste bud på et acceptabelt støjniveau"*.

SF Sydhavnen mener, at Natura 2000 vurderingen ikke er fyldestgørende pga. manglende undersøgelser af fuglenes indflyvningsruter, fourageringspraksisser, hvilearealer og de generelle forstyrrelser et boligbyggeri vil påføre fuglene, samt de forstyrrelser selve anlægs- og byggearbejdet vil påføre den tilstødende del af Natura 2000 området. Indsiger mener ikke det er godtgjort at højden på byggeriet, og den øgede højde i anlægsfasen hvor byggekraner med stor højde vil være koncentreret på et lille område, ikke påvirke de mange trækkende svømmefugle der overvintrer ud for stejlepladsen i Kalvebodløbet.

SF Sydhavnen bemærker, at der ikke i miljørapporterne indgår vurderinger af, om det høje bylandskab, som det planlagte byggeri vil udgøre, vil påvirke fuglenes indflyvningsruter. Dertil er det holdningen, at de øvrige konsekvensvurderinger i miljørapporten mest er baseret på gætteri, der konsekvent synes at falde ud til bygherrens fordel.

DN finder ikke, at væsentlighedsvurderingen udelukker, at en kommende bebyggelse ikke vil påvirke fuglene i habitat- og fuglebeskyttelsesområdet væsentligt. DN København finder det betænkeligt, at det er kommunen, der her foretager denne vurdering, idet det er en sag, hvor kommunen har en væsentlig økonomisk egeninteresse.

Enkelte høringssvar bemærker, at Natura 2000 området påvirkes. Såvel vandet, som landområderne (især Stejlepladsområdet) udgør et rasteområde for trækfugle i vinterhalvåret. Dette er ikke blevet ordentligt belyst.

Et høringssvar bemærker, at grunden til at der bør laves supplerende habitatundersøgelser er for at afgøre om støj har en indvirkning på fuglelivet i det tilstødende Natura2000 habitat, og det skal vurderes over året, under forskellige vindpåvirkninger, temperaturer. Der skal også redegøres for undersøgelsesmetoden.

Et høringssvar bemærker, at grunden til at der skal laves en konsekvensvurdering er, at der ikke redegjort for, hvordan man beskytter mod forringelser af fuglearternes habitat, men alene er undersøgt om fuglene bliver påvirket af byggeriet. Indsiger mener dette kun kan ske ved, at der gennemføres en habitatvurdering.

Lokaludvalget, Fiskerhavns Venner og Kommunistisk parti Sydhavnen bemærker, at Københavns Kommune har anlagt en anden vurdering i forbindelse med strandprojektet i Valbyparken. I Valby strandprojekt har København Kommune taget hensyn til, at det ligger op til et Natura 2000-område ved at stille krav om anlægsarbejdet alene sker i bestemte måneder i året af hensyn til fugleliv i Kalveboderne (maj-august).

Forvaltningens vurdering

Forvaltningerne vil indledningsvis kommentere på indsigelsernes synspunkt om kommunens habilitet og dernæst svare på flere af indsigelsernes efterspørgsel om større vidensgrundlag og yderligere empiriindsamling. Efterfølgende vil forvaltningerne give svar på kommentarerne konkret om Natura2000.

Københavns Kommune er som myndighed for såvel planforhold samt natur- og miljøforvaltning pålagt at varetage myndighedsbehandlingen med afsæt i saglige og faglige hensyn. Københavns Kommunes myndighedsbehandling er således afgrænset til saglige begrundelser jf. planloven, naturbeskyttelsesloven, miljøvurderingsloven og anden relevant lovning, og uden hensyntagen til kommunens interesser som interessant i Udviklingsselskabet By & Havn I/S.

Forvaltningerne bemærker, at det er helt sædvanlig praksis at indhente en ekstern vurdering vedrørende miljøretlige forhold, som kommunen ikke besidder specifik fagkundskab indenfor eller særlige forhold, hvor der ønskes en "*second opinion*". Kommunen har i forbindelse med kommuneplanarbejdet fået Rambøll til at udarbejde en væsentlighedsvurdering, idet Rambøll har den nødvendige faglige ekspertise til at vurdere de miljøretlige konsekvenser af Kommuneplan 2019. Kommunen har så efterfølgende – på baggrund af Rambølls undersøgelser og resultater – foretaget en selvstændig vurdering af, at der ikke skal udarbejdes en habitatkonsekvensvurdering.

Det forhold, at Københavns Kommune har anvendt en ekstern rådgiver, er desuden netop med til at understøtte, at kommunen ikke har økonomiske interesser, som kan have påvirket processen i forbindelse med vedtagelse af Kommuneplan 2019.

Angående tvivlsspørgsmål om Natura 2000-screeningen til kommuneplanen er sket på tilstrækkeligt grundlag, henviser forvaltningerne til, at det forvaltningsretlige officialprincip fastsætter, at Københavns Kommune har ansvaret for, at sagen oplyses tilstrækkeligt. Princippet medfører dog ikke en pligt for kommunen til f.eks. at iværksætte selvstændige undersøgelser af områderne og registrere sine fund forinden vedtagelse af Kommuneplan 2019. En sådan vidtgående udstrækning af princippet's anvendelsesområde vil i øvrigt også medføre uoverskuelige konsekvenser for kommunerne som planmyndighed.

I henhold til officialprincippet har Københavns Kommune derfor alene pligt til at indhente de nødvendige og tilstrækkelige oplysninger, hvilket efter kommunens klare opfattelse er efterlevet, idet kommunen har foretaget vurderingen på baggrund af gængse databaser og naturovervågningsrapporter.

Det forhold, at kommunen ikke har pligt til at iværksætte nye undersøgelser mv., understøttes også af udkast til vejledning til habitatbekendtgørelsen (bilag 34), afsnit 9.5.4, hvoraf følgende fremgår:

"Natur- og Miljøklagenævnet (nu Miljø- og Fødevareklagenævnet) har i flere sager fremhævet, at generelle forvaltningsretlige principper (officialprincippet) forudsætter, at myndighederne skal søge sagen tilstrækkeligt oplyst, inden der træffes afgørelse, men at der ikke er egentlige formelle krav til omfanget af undersøgelser."

Eftersom Københavns Kommune har vurderet, at der ikke er bilag IV-arter på hverken Stejlepladsen eller Selinevej Nord, og at det heller ikke er sandsynligt, at der vil forekomme bilag IV-arter på grund af manglende ynglesteder, har kommunen således ikke haft pligt til at iværksætte selvstændige og nye undersøgelser for at få bekræftet dette, jf. ovennævnte om, at der ikke gælder formkrav til kommunens undersøgelser.

Med afsæt i ovenstående har forvaltningerne følgende svar til Natura 2000;

Der mangler efter Københavns Kommunes vurdering ikke en konsekvensvurdering. Der er gennemført en Natura 2000-screening (væsentlighedsvurdering), som er udarbejdet efter reglerne jf. habitatbekendtgørelsens § 6, stk. 1.

Ifølge habitatbekendtgørelsen indledes en vurdering af påvirkning af Natura 2000-områder med en screening, der har til formål at vurdere, hvorvidt det ansøgte projekt kan medføre væsentlige påvirkninger af Natura 2000-området og de arter og naturtyper, som udgør grundlaget for områdets udpegning. Hvis screeningen viser, at det ikke kan udelukkes, at anlægget kan medføre væsentlige påvirkninger af Natura 2000-området, vil en Natura 2000-konsekvensvurdering skulle gennemføres.

Det er imidlertid kommunens vurdering, at Natura 2000-screeningen har påvist, at projektet ikke vil påvirke udpegningsgrundlagene væsentligt, herunder at fuglene på udpegningsgrundlaget ikke vil påvirkes væsentligt af støj. Projektet forudsætter derfor ikke gennemførelse af en Natura 2000-konsekvensvurdering.

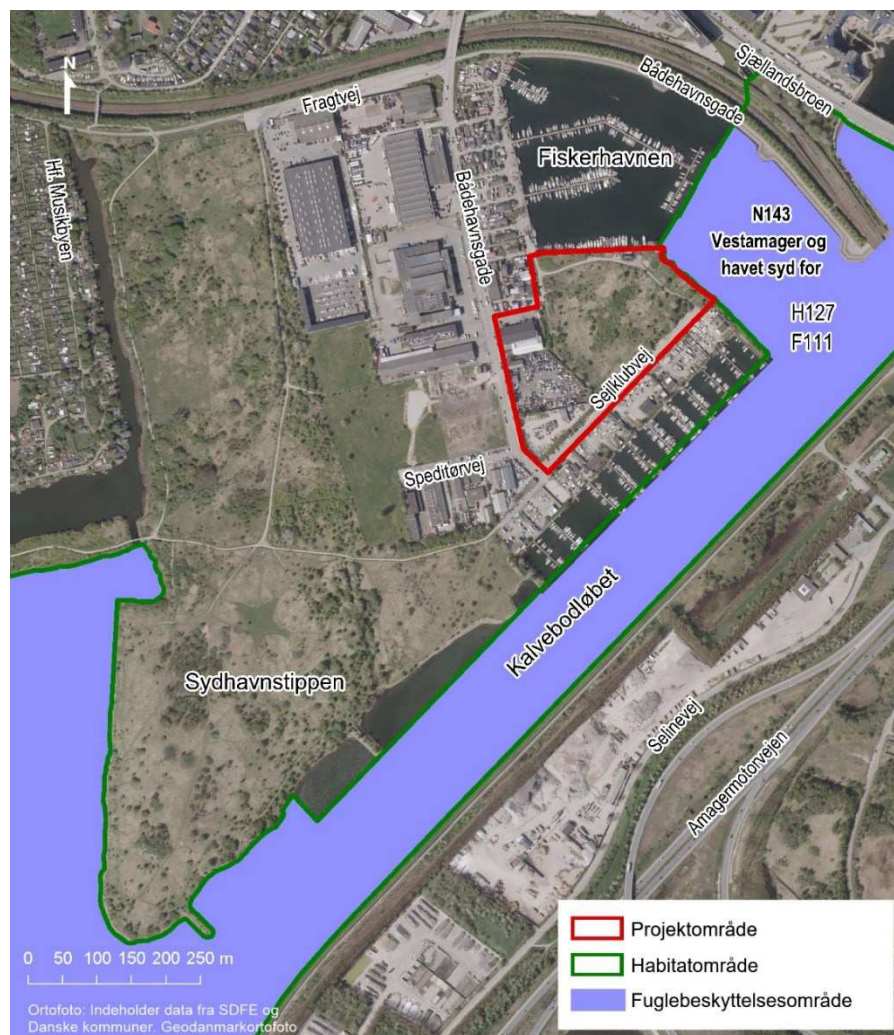
I forhold til tvivsspørgsmål fra Fiskerhavns Venner om, hvorvidt fugle, som opholder sig i Natura 2000-området op til projektområdet, allerede skulle være vænnet til forstyrrelse:

Stejlepladsen grænser op til Natura 2000-område nr. 143 "Vestamager og havet syd for", der omfatter habitatområde H127 og fuglebeskyttelsesområde F111. Den del af Natura 2000 området, der grænser op til Stejlepladsen, er et vandområde, der er overvintringsområde for følgende fuglearter på udpegningsgrundlaget:

- > Lille skallesluger
- > Stor skallesluger

- › Troland
- › Knopsvane
- › Skarv.

Det er i Natura 2000 screeningen vurderet, at disse arter kan vænne sig til støj- og forstyrrelser. Dette uddybes i det følgende.



Figur 7 viser beliggenheden af Habitatområde H127 og Fuglebeskyttelsesområdet F111 i nærområdet omkring stejlepladsen.

I mange områder i København, kan der træffes andefugle og svaner i bymiljøet, hvilket er evidens for, at fuglene kan vænne sig til støj og forstyrrelser.

Til trods for den intensive færdsel omkring søerne i det indre København observeres mange fugle her. Øerne i Sortedamssøen og rørskovsbevoksningen i Sankt Jørgens Sø er yngleplads for gråand, toppet lappedykker, knopsvane, taffeland, troland, grønbenet rørhøne,

blishøne, sølvmåge og skarv. Søerne har dog navnlig betydning som raste- og overvintringsplads, især for andefugle. I visse vintre kan der være flere tusind troldænder. Knopsvaner, stor og lille skallesluger og taffeland er også blandt de overvintrende fugle⁵.

Ifølge Transportministeriets støjkortlægning i København fra 2017 er trafikstøjen i størstedelen af søerne 60-65 dB og ved søbredderne 65-70 dB (se Figur 8).

Der er i forbindelse med udarbejdelse af Miljøkonsekvensvurdering for Stejlepladsen gennemført støjberegninger af vejtrafikken i projektområdet for 2035, når bebyggelsen af området forventes tilendebragt. Beregningerne viser, at støjniveauet i Natura 2000-området, der grænser op til Stejlepladsen vil være 58 - 63 dB. I området omkring jernbanebroen og Sjællandsbroen vil støjniveauet være lidt højere (63-68 dB), men bidraget til dette støjniveau skyldes trafikken på jernbanebroen og Sjællandsbroen og ikke nybyggeriet på Stejlepladsen (Figur 9).

De forventede støjniveauer i Natura 2000 området, når projektet er afsluttet, svarer således til støjniveauerne ved Søerne i det indre København, hvor der er mange fugle, herunder de arter der findes på udpegningsgrundlaget for F111. Hertil kommer, at forstyrrende elementer som gående, cyklende og løbende personer osv. er langt større omkring søerne i forhold til situationen på Stejlepladsen, når byggeriet er færdigt.

Det vurderes derfor at fuglene på udpegningsgrundlaget for Natura 2000-området og fugle i øvrigt ikke vil påvirkes væsentligt af projektet.

⁵ Kilde: Danmarks Naturfredningsforening. Fredninger i Danmark. Det fredelige Danmarkskort (<https://www.fredninger.dk/fredning/soerne-i-indre-by>)



Figur 8 viser vejstøjen i og ved søerne og den indre by i København, der er kortlagt af Transportministeriet i 2017 (Kilde: MiljøGIS)



Figur 9 viser støjniveauekonturkort - vejtrafik - driftsfasen

I forhold til bemærkninger fra SF Sydhavnen: Der er i screeningen efter Myndighedernes opfattelse redegjort for fuglenes fouragerings- og rasteforhold lige som effekter af forstyrrelser i forbindelse med anlægs- og byggearbejdet på fuglene på udpegningsgrundlaget for Natura 2000 området er behandlet. Det er således konkluderet følgende:

- At de mest støjende aktiviteter under byggeriet (pæleramning, spunsning og støbning af bundplade) vil forårsage støjniveauer i

området nær Stejlepladsen, som betyder, at rastende og fouragerende skalleslugere, troldænder, knopsvaner og skarver sandsynligvis vil flygte midlertidigt. Det gælder således et lille område, der grænser op til Stejlepladsen hvor støjniveauet overstiger 70 dB. Det kan heller ikke udelukkes, at fuglene til en vis grad vil flygte fra et område på en strækning af 500 m i Kalvebodløbet, hvor støjniveauet når op på 65-70 dB. Dette vurderes imidlertid ikke at være en væsentlig påvirkning, idet fuglene let vil kunne finde alternative områder i nærheden, og idet varigheden af støjen vil være begrænset til ca. 3 måneder pr. etape. Det skal dog bemærkes, at fuglene i isvintre kan have vanskeligere ved at finde alternative områder i nærheden, idet Kalvebodløbet er det eneste område, der vil være isfrit, fordi strømforholdene sikrer åbent vand selv i meget kolde perioder. Da man ikke udfører de mest støjende aktiviteter i vintermåneder med hård og vedvarende frost (isvinter), vil væsentlige effekter af støj på overvintrende fugle under isvintre helt kunne udelukkes. Det er under isvintre her forudsat, at vandområdet i Natura 2000-området ud for projektområdet er det eneste frostfrie i det samlede Natura 2000-område.

- At ynglende fugle på udpegningsgrundlaget vurderes ikke at blive påvirket af støj i anlægsfasen, idet projektområdet ligger langt fra deres ynglepladser (3 – 10 km).

Der er også redegjort for de generelle forstyrrelser et boligbyggeri vil påføre fuglene i Natura 2000 området efter anlægsfasen (se ovenfor). Generelt kan etablering af byggeri potentielt forårsage kollisioner mellem bygninger og fugle, hvilket bl.a. kan afhænge af byggeriets højde og placering samt forekomsten af fugle i området.

Af fuglene på udpegningsgrundlaget for Natura 2000-området er det mest sandsynligt, at overvintrende troldænder, der dagraster i Damhussøen, vil passere over området, når de trækker til og fra deres fourageringsområder i Øresund. Byggeriet på Stejlepladsen vil primært bestå af boliger i tre til seks etager og maksimalt op til 24 meter. De fleste bygninger vil være 12-24 m høje og ingen højere end 24 m. Bygningerne vil komme til at ligge indenfor et område på ca. 100 x 200 m. Fugle fra Damhussøen, der eventuelt måtte passere området har allerede tilbagelagt 5-6 km over et byområde med bygninger af tilsvarende højde. Det gælder også dagrastende troldænder fra Søerne i det indre København, der skal passere det indre København med høje bygninger til og fra fourageringsområderne i Øresund.

Der er ikke problemer med kollisioner mellem bygninger og troldænder i København, der daglig passerer strækninger på flere kilometer over et

byområde. Etablering af et område på 100 x 200 m med bygninger vil derfor ikke forøge risikoen for kollisioner, og det kan udelukkes, at det vil kunne medføre en væsentlig påvirkning af bestanden af troldand eller andre fuglearter på Natura 2000-områdets udpegningsgrundlag.

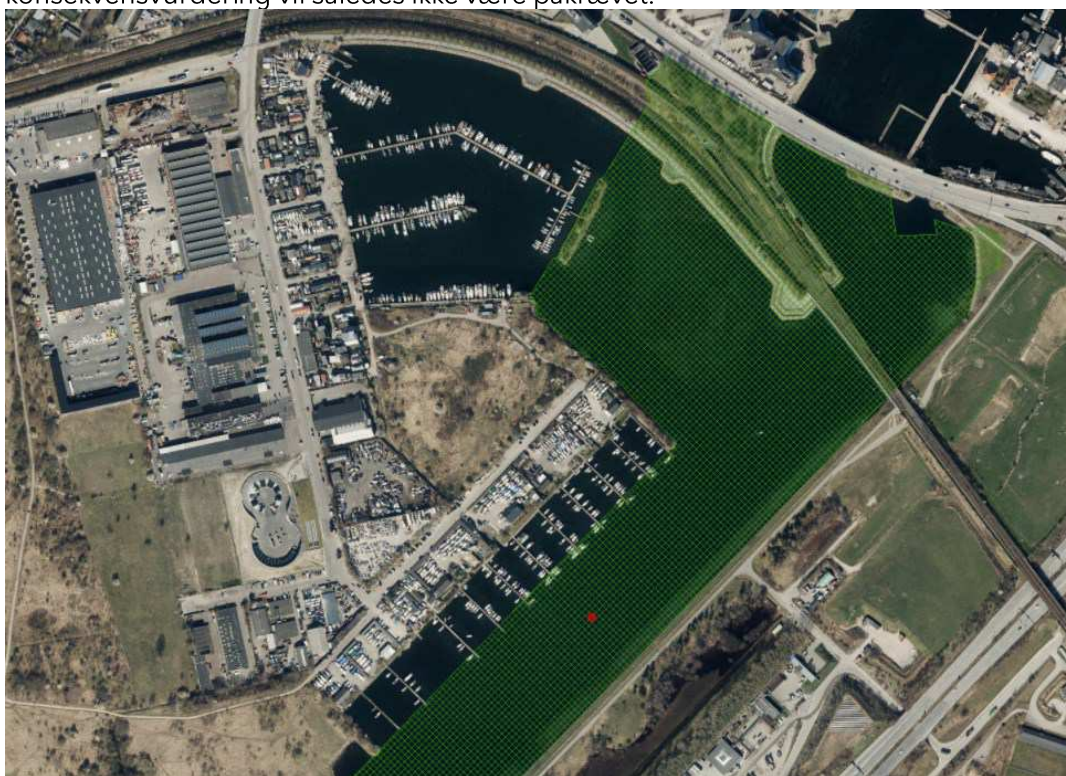
I forhold til spørgsmål om at projektområdet udgør et rasteområde for trækfugle i vinterhalvåret: Der er i screeningen redegjort for projektets påvirkninger på Natura 2000-området. Rasteområdet for trækfugle om vinteren i vandområdet er behandlet. Selve Stejlepladsen er ikke et rasteområde for fugle på udpegningsgrundlaget idet de relevante arter på udpegningsgrundlaget raster på vandet (stor og lille skallesluger, troldand og knopsvane). Skarv raster også på vandet, men kan raste på pæle eller i træer. Den findes især ved Klydesøen og ved Aflandshage/Kongelundsstranden. Skarven benytter Kalveboderne i mindre omfang.

I forhold til ønske om at der skal gennemføres en habitatvurdering ift. støj, temperatur og vindpåvirkning etc.: Der er efter myndighedernes opfattelse redegjort for støjpåvirkningen på fugle (jf. ovenfor og miljørapporterne). En supplerende habitatundersøgelse vil ikke kunne bidrage til at vurdere effekter af støj på fugle på udpegningsgrundlaget. Der er allerede i Natura 2000-screeningen redegjort for betydningen af habitaterne i det tilstødende Natura 2000-område for de relevante fugle på udpegningsgrundlaget (Stor- og lille skallesluger, troldand, knopsvane og skarv). Det er påvist, at store dele af havbunden i vandområdet udfor Stejlepladsen er dækket af undervandsvegetation, især havgræs og ålegræs, som er af stor betydning for svaner. Desuden er der i området fødemuligheder for skalleslugere og skarv, der lever af fisk, og for troldand, der lever af bunddyr. Troldænderne benytter dog overvejende Kalveboderne som dagrasteplads. Fourageringen foregår i overvejende grad i Øresund. Byggeriet vil ikke påvirke disse habitater.

Hvad angår sammenligningen mellem Valby Strand og Stejlepladsen har forvaltningerne følgende bemærkning; Byudvikling af Stejlepladsen og anlæggelse af Valby strand er to forskellige projekter med forskellig placering i forhold til Natura 2000-området "*Vestamager og havet syd for*" og er derfor vurderet med det i mente. Vurderinger i forhold til Natura 2000 såvel som andre naturområder, vil altid bero på en konkret vurdering. Der sker ikke anlægsarbejder inden for Natura 2000-området ved byudvikling af Stejlepladsen og der er en bræmme mellem byudviklingsområdet og Natura 2000-områdets grænse. Anlægsarbejder for Valby Strand var inden for Natura 2000 områdets afgrænsning og derfor blev der stillet krav om tidspunkt for anlægsarbejderne, se luftfoto afgrænsning af Natura 2000 området ift. de to projekter hhv. figur 10, 11 og 12. Det er en del af projektet at anlægsarbejderne på Stejlepladsen indstilles, hvis der skulle komme

isvinter hvor stor del af havet i Kalveboderne fryser til. På den måde er der også i projekt Stejlepladsen sket hensyntagen til Natura 2000 området i forbindelse med anlægsarbejderne.

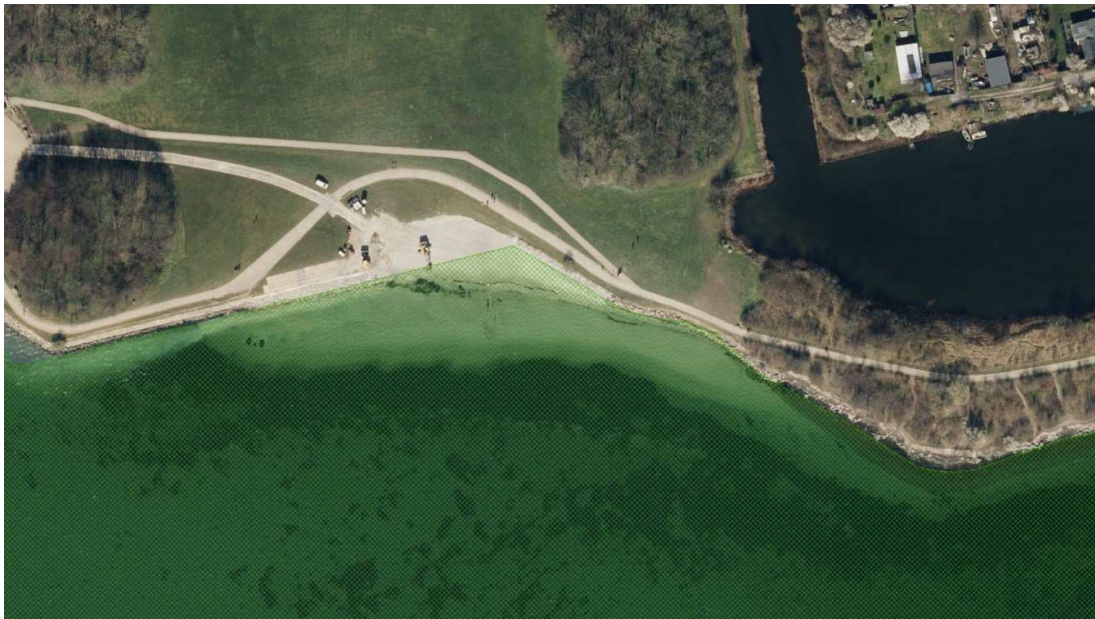
På baggrund af ovenstående vurderer Københavns Kommune ikke, at høringssvarene til natura-2000 giver anledning til at ændre på vurderingen og konklusionen i Miljøkonsekvensrapport og VVM-tilladelse. Det er forsat Københavns Kommunes vurdering, at projektet ikke vil medføre påvirkning på arter eller habitatnaturtyper på udpegningsgrundlaget Natura 2000-område nr. 143 "Vestamager og havet syd for", der omfatter habitatområde H127 og fuglebeskyttelsesområde F111 og at områdets integritet bevares. Ligeledes vil projektet ikke hindre, at de opstillede bevaringsmålsætninger for naturtyper og arter på Natura 2000-områdets udpegningsgrundlag vil kunne opfyldes. En Natura 2000-konsekvensvurdering vil således ikke være påkrævet.



Figur 10 viser Stejlepladsen ift. Natura 2000 afgrænsning. Bemærk at projektet friholder en bræmme hvor der ikke bygges mellem byudviklingsområdet og Natura 2000 området mod nord / øst.



Figur 11 viser luftfoto fra 2018 og arealet for den kommende Valby Strand.



Figur 12 viser luftfoto fra 2020 under anlæggelse af Valby Strand indenfor Natura 2000 området og derfor et skærpet krav til anlægsarbejderne i den konkrete sag.

Trafik

Høringssvar

Der er 56 høringssvar der har bemærkninger til de trafikale forhold.

Høringssvar nr. 7, 13, 17, 20, 32, 34, 37, 39, 48, 61, 63, 72, 76, 83, 86, 93, 100, 103, 106, 108, 109, 120, 122, 132, 134, 135, 146, 149, 150, 155, 158,

164, 173, 175, 176 (doublet), 184, 202, 210, 215, 217, 221, 241, 244, 263, 264, 275, 305, 308, 310, 312, 316, 319, 326, 342, 351, 354, 355.

Lokaludvalget bemærker, at erhvervsfiskere fortsat skal have adgang med lastbil til det rekreative område langs kysten. Forslag om tilføjelse til tekst i lokalplanens redegørelse: *"fiskernes lastbil skal kunne køre ad denne [sti] til pladsen med bundgarnspælene"*. Og tilsvarende til miljøkonsekvensrapport.

Lokaludvalget anfægter, at der i forhold til den trafikale påvirkning ses isoleret på Stejlepladsen. Der bør udarbejdes en helhedsvurdering af den samlede trafikbelastning ved udvikling af alle byudviklingsområderne og en plan for, hvordan det trafikale kan løses.

Lokaludvalget mener der bør laves en løsning for afsætningsplads til daginstitutionen, som ikke bør ske fra Bådehavnsvej, da det vil genere trafikken på Bådehavnsvej. Lokaludvalget efterlyses parkeringsløsninger, og en stibro over Sjællandsbroen af trafiksikkerhedshensyn. Projektet bør samarbejde med øvrige grundejere omkring Bådehavnsvej.

Lokaludvalget ønsker en tilføjelse til lokalplanens redegørelse om, at nødvendig trafik også indbefatter bådtransport og trafik for medlemmer af båd-klubberne, samt at der skal være plads til, at store kranbiler kan køre ind i området.

I en række indsigelser fremhæves det, at der bør udarbejdes en samlet trafikanalyse, der belyser samlede trafikale konsekvenser også for Bådehavnsvej Vest og Nordøst (Dansk Metals grund). Det bemærkes, at der i lokalplanen og miljøkonsekvensrapporten kun fokuseres på, hvordan man undgå at genere fremkommeligheden på Sjællandsbroen. Bådehavnsvej og adgang til den udgør også et problem.

Miljøkonsekvensrapporten bør også inddrage, hvorledes nybyggeriet vil påvirke adgangsforhold og parkeringsforhold for de mange borgere, der bruger sejl- og motorbådsklubber omkring området.

Det bemærkes, at lyskrydset Bådehavnsvej/Sjællandsbroen allerede i dag er belastet, og der er kø på Sydhavnsvej i retning mod indre by om eftermiddagen og om morgenen ved krydset ud fra Bådehavnsvej.

I flere indsigelser bemærkes det, at infrastruktur bør være på plads før der planlægges for bebyggelse. Det påpeges, at der ikke bør gennemføres noget boligbyggeri på Stejlepladsen og i det øvrige

Bådehavns-gadekvarter, før der foreligger en gennemtænkt og gennemarbejdet løsning på de trafikproblemer, det vil påføre den generelle biltrafik ud og ind ad København og de lokale trafik- og parkeringsforhold, der allerede er væsentligt belastede.

I flere indsigelser anføres det, at der mangler løsningsforslag og at forvaltningen ikke forholder sig til, om forlængelse af svingbaner er tilstrækkeligt for at løse problemerne.

En indsiger spørger til, hvordan trafikken skal afvikles, hvis jernbanebroen på Bådehavns-gade afspærres fx på grund af en ulykke, og hvordan beredskabet i så fald skal komme frem. Indsigeren spørger også til, hvem der skal betale for den øgede vedligeholdelse af Bådehavns-gade som følge af øget trafik?

En indsiger vil gerne vide, hvordan kommunen vil sikre, at det kun er "nødvendig trafik" der kører ind i området? Det bemærkes, at man i planlægningen ikke har forholdt sig ikke til afsætningspladsen for daginstitutionen.

Der bør gennemføres en effektiv trafik- og hastighedsregulering i Bådehavns-gade, hvor der i dag er problemer med biler, der kører for stærkt. Bådehavns-gade bør beplantes med træer for at sikre den grønne korridor fra Amager Fælled, over jernbanebroen og videre til Tippen/Valby Parken. Cykelstien langs Bådehavns-gade bør særligt i sydgående retning forlænges.

Der bør udarbejdes en løsning for de bløde trafikanter over Sjællandsbroen. I en indsigelse foreslås det, at nødopgange fra Øresundsforbindelsen ved Sjællandsbroen udvikles til en egentlig togstation for at mindske belastning fra biltrafik i området, og at der kan etableres en underjordisk forbindelse fra den nuværende nødopgang ved Scandic Hotel til kommende metrostation ved Sluseholmen.

Pladsforeningen Vej 10 ønsker, at der etableres en bilafspærring ved østenden af vejen/mod Fiskerhavnen for at forhindre biltrafik på denne mindre vej, som støder lige op mod et eksisterende boligområde. Pladsforeningen bemærker desuden, at overgangen ved Fragtvej bør forbedres og trafiksikkerhed øges for bløde trafikanter såvel som udsyn for bilister ved jernbanebroen, samt at der bør etableres anlæg for fodgængere og cyklister langs Fragtvej, som forlængelse af stien over det nordlige Tippen, der forbindes til Valby Parken.

I en indsigelse påpeges det, at det er vigtigt med offentlige stier gennem og omkring lokalplanområdet, samt at stien i byrum A burde

gå langs vandkanten. Nu er den meget tæt på boligerne, inden for beboernes privatsfære.

En nabo til lokalplanområdet ønsker ikke en offentlig sti langs sin grund grundet gener fra lys, støj mv. Belysningen af stien bør løses tæt på jorden for ikke at genere og stien bør primært benyttes af fodgængere og indrettes til dette. Forbindelsen og kvartersplads bør indrettes som en grøn korridor.

Det bemærkes i flere indsigelser, at adgang for kranbiler til bådklubber og til erhvervsfiskeri samt adgang til sejlkлубberne også skal sikres i anlægsperioden.

Forvaltningens vurdering

Vedr. erhvervsfiskeres adgang til det rekreative areal bemærker forvaltningerne, at der er fastlagt en stiforbindelse langs kysten med en bredde på 3 meter tilsvarende den eksisterende sti, som i dag anvendes af erhvervsfisker og bådklubber. Den nye stiforbindelse er ikke fastlagt som vejareal for at undgå krav om asfaltering. Forvaltningerne vurderer, at en grussti vil passe bedre ind i landskabet og fortsat vil kunne anvendes til den lejlighedsvis, nødvendige kørsel.

Der er i lokalplanforslaget taget højde for transport af både og, at disse kan komme ind og ud fra bådklubberne, samt at en kranvogn også kan få adgang hertil. Det fremgår af redegørelsen i lokalplanen, at servicekørsel indgår i den nødvendige kørsel. Forvaltningen foreslår derfor ikke ændringer.

I fht. placering af afsætningsplads for daginstitutionen på Bådehavns-gade, er det forvaltningens vurdering, at denne placering vil medføre færrest mulige gener gennem kørsel i området. Forvaltningen foreslår derfor ikke ændringer.

I forhold til lokaludvalgets efterlysning af parkeringsløsninger henvises til lokalplanens beskrivelse af at de krævede p-pladser til byggeriet fordeles med 75 stk. langs Sejlkлубvej, 100 stk. i p-kælder og de resterende ca. 85 pladser uden for lokalplanområdet – på arealer ejet af By & Havn vest for Bådehavns-gade. Disse vil blive indarbejdet i senere planlægning for området vest for Bådehavns-gade.

De ca. 45 stk. eksisterende parkeringspladser langs Sejlkлубvejs sydside indrettes som parkeringsspor langs vejen, men tæller ikke med i det krævede antal pladser til den nye bebyggelse.

Forvaltningerne vurderer umiddelbart, at der er mulighed for at etablere en privat parkeringsordning i det samlede område, herunder

langs den private fællesvej Sejlklubvej. En privat parkeringsordning kan i højere grad end kommunale parkeringszoner reservere parkeringspladser til særlige brugergrupper fx sejlklubberne. Grundejerne i området skal ansøge om tilladelse til at etablere en privat parkeringsordning hos Teknik- og Miljøforvaltningen, som i sin vurdering særligt forholder sig til, om der er almene offentlige hensyn, der taler imod projektet, herunder om parkering blot forskubbes til umiddelbart nærliggende områder.

Vedr. lokaludvalgets ønske om en stibro over Sjællandsbroen er forvaltningerne enige i, at der er behov for løsninger for de bløde trafikanter, som vil gøre det mere sikkert og trygt at krydse Sjællandsbroen for bløde trafikanter. Herudover vil en stibro også skabe bedre adgang til den kommende metrostation. Forvaltningerne arbejder med at belyse muligheder for at skabe en forbindelse for bløde trafikanter i kommende planlægning omkring Sjællandsbroen.

Trafikvurderingerne i miljørapporterne er baseret på en trafikanalyse af konsekvenser af udviklingen af Stejlepladsen alene, da det er formålet at vurdere konsekvenser fra det konkrete projekt. Der er dog planlagt yderligere byudviklingsprojekter i nærområdet, som også vil generere ny trafik.

Som grundlag for analyse af trafikstøj er anvendt beregninger af fremskrevet trafik til år 2035, svarende til en fuld udbygning af byudviklingsområderne omkring Bådehavnsvej. Selvom genbrugscenteret muligvis ikke skal ligge i området frem til dette tidspunkt er trafikken derfra dog fastholdt i beregningen, da det vurderes at svare til en "worst case" beregning for trafikstøjniveau.

Den samlede trafikanalyse understreger udfordringerne særligt omkring krydset Bådehavnsvej/Sjællandsbroen. For at kunne finde en løsning på problematikken, er det nødvendigt at se trafikafviklingen på Sydhavnsvej og Sjællandsbroen i et større perspektiv. Der er i forbindelse med lokalplan Stejlepladsen indgået en udbygningsaftale med bygherre, som forpligter bygherre til at etablere forlængelse af venstresvingbanen fra Sjællandsbroen til Bådehavnsvej, forlængelse af svingbaner fra Bådehavnsvej til Sjællandsbroen og etablering af et krydsningspunkt med signalregulering ved Fragtvej/Bådehavnsvej for at afhjælpe de trafikale problemstillinger.

Tiltagene vil ikke kunne løse den samlede afviklingsproblematik, men afgrænser sig til at forbedre trafikafviklingen som følge af byudvikling på Stejlepladsen. Det skyldes, at en samlet trafikløsning for hele Bådehavnsvej skal være mere omfattende og dække et større geografisk område, end man kan stille krav om, at bygherre er ansvarlig for i forbindelse med en byudvikling af denne karakter. Forvaltningerne

er opmærksomme på, at der skal findes flere trafikløsninger i den videre planlægning af det samlede byudviklingsområde omkring Bådehavnsgade.

I flere høringssvar spørges til, hvad der vil ske, hvis broen over jernbanen spærres ved en ulykke. I det tilfælde vil de relevante myndigheder foretage en konkret vurdering af situationen og træffe beslutning om løsning i forhold til den konkrete situation, herunder oprydning og evt. anvendelse af Tudsemindevej/Fragtvej til redningskørsel. Forvaltningen vurderer dog, at der vil være meget lille risiko for at broen vil blive spærret.

Bådehavnsgade har i dag status af privat fællesvej, og driftsudgifterne afholdes af vejlauget, som alle grundejere skal være medlem af. Driftsudgifter til signalanlæg ved Fragtvej, som er fastlagt som del af udbygningsaftalen, vil dog blive afholdt af Københavns Kommune. Vejsystemet ender blindt og derfor vil det primært være personer med ærinde, herunder kørsel til virksomheder og bådeklubber i området, der vil benytte vejen.

Internt i bebyggelsen, vil der ikke være andre parkeringsmuligheder på terræn end handicap parkering og derfor vurderes den nødvendige trafik i bebyggelsen at være begrænset.

Cykelstien langs Bådehavnsghades østside forlænges, når lokalplanen udnyttes, og der etableres et krydsningspunkt på Bådehavnsghade ud for den kommende daginstitution. Krydsningspunktet vil også indsnævre kørebanen og give Bådehavnsghade en karakter af boligghade, hvor der tages hensyn til krydsende trafikanter.

Som led i kommende planlægning for området vest for Bådehavnsghade, vil forvaltningerne tage stilling til begrønning og træbeplantning langs denne side af Bådehavnsghade. Det indgår ikke i den nuværende lokalplan, da det er hensigtsmæssigt at se i en sammenhæng med planlægning for området vest for Bådehavnsghade.

Vedr. ønsket om en løsning for bløde trafikanter over Sjællandsbroen er forvaltningerne enige i, at der er behov for løsninger for de bløde trafikanter, da der med byudviklingen vil komme lagt flere krydsende trafikanter. Den vil også kunne skabe bedre adgang til den kommende metrostation. Forvaltningerne arbejder med at belyse muligheder for at skabe en forbindelse for bløde trafikanter i kommende planlægning omkring Sjællandsbroen.

Forvaltningerne vurderer umiddelbart ikke, at det er muligt med en underjordisk forbindelse under Sjællandsbroen, grundet Øresundsforbindelsens underjordiske anlæg.

Stien i byrum A er placeret tæt på boligerne for at frigøre arealet mod kysten som grønt areal. Lokalplanen fastlægger en kantzone mellem boligerne og stien, som sikrer en overgang mellem det private og det offentlige areal. Dermed skulle beboerne i disse bygninger ikke kunne blive generet.

For at erhvervsfiskere kan få adgang til vandet via det rekreative areal er der fastlagt en stiforbindelse langs kysten med en bredde på 3 meter. Det svarer til den eksisterende sti, som i dag anvendes af erhvervsfiskere og bådklubber. Den nye stiforbindelse er ikke fastlagt som vejareal for at undgå krav om asfaltering. Forvaltningen vurderer, at en grussti vil passe bedre ind i landskabet og fortsat vil kunne anvendes til den lejlighedsvis nødvendige kørsel.

Forvaltningen bemærker, at vejadgang til eksisterende anvendelser skal opretholdes i anlægsfasen, og at der er taget højde for transport af både i lokalplanforslaget

Bebyggelse og landskabelig påvirkning

Høringssvar

Der er 42 høringssvar der omhandler bebyggelse og landskabelig påvirkning. Det er følgende høringssvar nr. 6, 37, 48, 83, 92, 103, 106, 108, 120, 134, 146, 149, 150, 153, 155, 173, 175, 176, 181, 184, 206, 207, 208, 216, 217, 223, 232, 241, 244, 264, 266, 305, 308, 311, 312, 315, 318, 333, 340, 349, 351, 353, 355.

En række indsigere mener, at den planlagte bebyggelse er for høj og for tæt i forhold til de omgivende områder, og at den vil være for dominerende og tage lyset fra havnen. Bebyggelsesprocent, omfang og placering bør genovervejes, fordi bebyggelsen fylder for meget i forhold til områdets karakter. Ellers forsvinder de grønne kvaliteter og udesignede rum til fællesskaber. Begrundelsen i lokalplanens redegørelse for at bygge tæt er ikke tilstrækkelig, da Sluseholmen og Støjlepladsen ikke er sammenlignelige områder. Dele af lokalplanens redegørelse bør derfor omformuleres.

Nogle påpeger, at der bør udarbejdes en helhedsorienteret masterplan, som også omfatter de tilstødende kvarterer. Udviklingen bør tage udgangspunkt i Sydhavnens kvaliteter, og det kræver tid. Hvis man bygger det hele samtidig, er der fare for, at det bliver ens. Enkelte finder, at der syd for jernbanen højst bør muliggøres en

bebyggelsesprocent på 40 og en højde på maks. 2 etager/10 meter, af hensyn til harmoni med eksisterende haveforeninger og Fiskerhavnen.

Flere indsigere bemærker, at muligheden for terrænregulering på mellem 2,8 og 4,8 m over havniveau er for voldsom og unødvendig, og at det vil få bygningerne til at forekomme højere.

Flere indsigere finder, at bebyggelse mod nord/kysten/byggefelt E bør fastlægges til maks. to etager samt tagkonstruktion, da de muliggjorte tre etager samt tagkonstruktion vil have en voldsom visuel og landskabelig påvirkning.

En indsiger foreslår, at der kun bygges mod Bådehavnsvej og Sejlklubvej, men at den midterste del af Stejlepladsen friholdes som grønt område. Resterende bebyggelse foreslås placeret på genbrugscenterets grund (skitse vedlagt henvendelse nr. 6). Flere foreslår, at der i stedet bygges højere mod syd-vest /hjørnet mod Bådehavnsvej/Sejlklubvej.

Naboerne til daginstitutionen, herunder boligforeningen BK87 (nr. 173, 35 medlemmer), finder, at daginstitutionen er for høj, og at byggefeltet A og byggefelt m bør flyttes mod syd for at frigøre plads til en grøn korridor, som vist i vinderforslaget.

Medlemmerne af BK87 bemærker desuden, at Byggefelt B ligeledes bør trækkes længere mod syd og nedtrappes i bygningshøjde mod BK87. BK87 ønsker tidlig involvering i proces omkring daginstitution. En indsiger bemærker, at daginstitutionen vil medføre skygge- og indbliksgener for vedkommende.

BK87 foreslår desuden, at bebyggelse i byggefelt F trapper ned til maks. 2 etager mod BK87 og den eksisterende bebyggelse. Herefter kan trappes op til 3 etager. Byggefeltet er pt. markeret med 5 etager. Der stilles spørgsmål til, hvordan krav om 2-3 forskellige bygningstyper og højder harmonerer med maks. tre etager mod nord? Tegninger der viser forslag til ændringer er vedlagt høringssvar fra BK87 (nr. 173). BK87 ønsker i det hele taget en videre dialog om planerne og om status for arealet øst for BK87.

Det bemærkes, at det er godt, at der i planen er indarbejdet variation af farver og materialer, men at der gerne må være endnu mere. Flere indsigere finder ikke, at variation af facadevalg og farver er tilstrækkeligt til at værne om det eksisterende kulturmiljø. Det er et postulat, at farver, materialer og fysisk udformning vil få det til at spille sammen med omgivelserne, når højden er højere. Byggeriet vil blive ensartede, farveløse og kønsløse boliger i samme højde med flade tage uden

inspiration fra omgivelserne. Der er frygt for, at det vil blive et aflåst område med aflåste gårdrum og private legepladser. Det er ikke sandsynligt, at visionen om genbrugsmaterialer og sameksistens realiseres. Lokalplanens krav om at foretage mindst to skift mellem tagform etc. er ikke nok for at skabe variation, da bygherre vil vælge lavest mulige variation.

En indsiger finder, at der burde bygges i en mere nyklassicistisk stil i tråd med Københavns egenart.

En indsiger bemærker, at reglen om 2-3 forskellige boligtyper indenfor hver klynge stemmer ikke overens med illustrationen på s. 10, der viser alle fem boligtyper inden for en klynge og derfor er misvisende.

Enkelte bemærker, at skyggediagrammerne er mangelfulde, fordi de ikke viser skyggepåvirkningen i december og på flere tidspunkter i marts.

I en indsigelse påpeges det, at visualiseringerne er manipulerende, og høringen bør derfor gå om. Vinklen får bygningerne til at syne mindre og lavere, skyggerne er kunstigt lyse og en del af bebyggelsen er kridhvid.

Det er godt, at der planlægges for opholdsarealer ud mod fællesarealer, men det er uklart, hvornår der er tale om gaderum og gårdrum, og hvor socialt liv skal foregå. Der er ønske om, at altaner vender ud mod gaderne og fællesskabet.

Der skabes ikke opholdsmuligheder, som ikke allerede var der i forvejen og den nye bebyggelse giver ikke noget tilbage til det eksisterende. Der bør være mangfoldighed i boligformer og plads til blandede funktioner.

Forvaltningens vurdering

Den landskabelige påvirkning af det konkrete projekt er i miljøkonsekvensrapporten vurderet på baggrund af visualiseringer fra et antal fotostandpunkter. De enkelte fotostandpunkter er fra de områder, hvor den visuelle påvirkning vurderes at være størst, hvor der færdes flest mennesker, og hvor der er offentlig adgang.

Af miljøkonsekvensrapporten konkluderes det at der pga. en generel bevarelse af Fiskerhavnen, herunder ind- og udsigtspunkter, samt en arkitektonisk tilpasning af det nye byggeri til Fiskerhavnen visuelle udtryk vurderes projektets samlede landskabelige påvirkning at være middel. Arkitekturen for udformning af bebyggelsen på Stejlepladsen vurderes at begrænse den visuelle påvirkning af ind- og udsigtspunkter ved Fiskerhavnen samt påvirkningen af den marine karakter i området.

Arkitekturen har formået i nogen grad at tilpasse bebyggelsen til de eksisterende omgivelser og dennes karakteristika.

I forhold til de mange høringssvar omkring at byggeriet er for højt og for tæt bemærker forvaltningen følgende; I budgetaftale 2019 indgår, at der skal bygges 64.500 m² på det areal, der udgør Stejlepladsen, svarende til en bebyggelsesprocent på 150.

By & Havn har ønsket at inddrage to grunde op til Stejlepladsen i planlægningen for at kunne trække bebyggelsen længere væk fra vandet og for at kunne reducere bebyggelsesprocenten. Samlet set er bebyggelsesprocenten med de ekstra grunde ca. 140, hvilket svarer til 72.000 m². Det har derfor været en forudsætning at placere disse etagemeter i lokalplanen. Det er derfor heller ikke en mulighed at placere nogle af disse etagemeter uden for lokalplanområdet på baggrund af de nuværende forudsætninger.

I forhold til ønsket om, at bebyggelsesprocenten skal nedjusteres til 40 %, som er svarende til et villakvarter, bemærker forvaltningerne, at det ikke er i tråd med kommunens overordnede retningslinjer om byens arealanvendelse. Kommuneplan 2019 foreskrives, at byudviklingen skal sikre plads til byggeri af op til 60.000 boliger og 2,4 mio. m² erhverv frem mod 2031. Dette sker fortrinsvis gennem omdannelse og fortætning af nedslidte industri- og havnearealer til moderne funktionsblandede bydele og bykvarterer. Det er forvaltningernes vurdering, at Stejlepladsen og Bådehavnsgadeområdet bidrager til at opfylde disse målsætninger.

Den planlagte bebyggelse er placeret, således at den højeste del placeres mod syd og Bådehavnsgade og Sejlklubvej, og den laveste mod nord, kysten og Fiskerhavnen. Bebyggelsen må maksimalt etableres i 6 etager/24 m på det højeste sted. Såfremt bebyggelsen skulle være lavere, ville den skulle være tættere, hvilket ville medføre, at det ville være vanskeligt at overholde krav til dagslys og tilstrækkeligt areal til friareal, infrastruktur mv. En øget højde mod Bådehavnsgade ville ligeledes gøre det vanskeligt at overholde dagslyskrav på dette sted. Det har været prioriteret at friholde arealet mod kysten for bebyggelse, hvilket også betyder, at bebyggelsen i det hele taget bliver højere og tættere.

Nogle henvendelser synes at henvise til den tekst i redegørelsen i lokalplanen, der vurderer påvirkningen af den kystnære del af byzonen og begrundelsen for den påvirkning, der vil være. Det er ikke forvaltningernes opfattelse, at der er grund til at ændre i denne vurdering.

I forhold til ønsket om en samlet helhedsplan bemærker forvaltningerne, at der forud for igangsættelse af arkitektkonkurrencen for Stejlepladsen blev udarbejdet en strukturplan af et flertal af grundejerne i det samlede Bådehavngadeområde syd for jernbanen. Strukturplanen omfatter således også arealerne vest for Bådehavngade. Den viser et forslag til infrastruktur, forbindelser på tværs og principper for udviklingen. Der er endnu ikke fastlagt en konkret bebyggelsesprocent for resten af området, da den vil afhænge af den konkrete planlægning og projekter for området.

Lokalplanforslaget fastlægger, at terrænet maksimalt må øges til kote 4,9 samt, at terrænet mod øst skal aftrappes mod vandet og møde vandet i en flad hældning mod kote 0. Til sammenligning er terrænet i dag kote 3,25 på det højeste sted mod Bådehavngade. I midten af Stejlepladsen er terrænet i dag ca. i kote 2,5-2,75, hvilket også svarer til terrænniveauet for den nærmeste eksisterende bebyggelse. Der er således tale om en mindre forøgelse af det eksisterende terræn, som udover at sikre mod stormflod også har til formål at sikre, at skybrudsvand ledes mod vandet.

Bebyggelse mod kysten er fastlagt til tre etager samt tagkonstruktion. Tagkonstruktionen forhøjer den maksimale bygningshøjde, men vurderes væsentlig for at skabe sammenhæng til områdets egenart. Såfremt bebyggelsen skal reduceres til to etager samt tagkonstruktion, vil de reducerede etagemeter skulle placeres andetsteds i planen, hvis de 72.000 etagemeter skal være mulige. Dette vil skabe udfordringer i forhold til overholdelse af dagslysforhold. Forvaltningen foreslår derfor ikke ændringer i højdebestemmelserne for bebyggelsen i byggefelt E.

Daginstitutionen kan maksimalt have en højde på 3 etager, og mod nabobebyggelse mod nord kun 2 etager. Det er fastlagt, at der skal være plads til en daginstitution på 10 grupper. Såfremt byggefeltet ændres, vil det skabe ændringer i resten af bebyggelsesplanen, fordi der skal være en vis afstand mellem bygningerne. Forvaltningerne foreslår derfor ikke ændringer af byggefeltet for daginstitutionen, men vil i den videre planlægning for daginstitutionen inddrage de nærmeste naboer i en dialog om mødet mellem daginstitutionen og nabobebyggelsen, herunder dialog om den konkrete placering af daginstitutionen og friarealer hertil.

Der er fastlagt en sti for bløde trafikanter mellem daginstitutionen og den eksisterende bebyggelse, som skal have en bredde på mindst 3 meter. Der er indarbejdet en fleksibilitet i lokalplanen, således at stien også kan trækkes mod syd, hvis det konkrete projekt giver mulighed for det. Stien skal have en belægning af grus for at give den en naturmæssig karakter og give mulighed for begrønning omkring den.

Der er ca. 5 meters afstand mellem byggefelt m, der er fastlagt til en mindre bygning og ca. 10 meters afstand mellem byggefelt B og den eksisterende bebyggelse nord for. Det er tilstrækkelig afstand til etablering af en grøn forbindelse.

Forvaltningen foreslår, at den maksimale bygningshøjde i den vestlige side af byggefelt F reduceres fra de nuværende 5 til 4 etager for at sikre, at bebyggelse i byggefelt reduceres i højde mod den eksisterende bebyggelse, som vist på de nuværende volumenmodeller i lokalplanen. Såfremt bygningshøjden skal reduceres helt ned til 2 etager, som foreslået af BK87, vil disse etagemeter skulle placeres andetsteds i planen, såfremt forudsætninger om 72.000 etagemeter skal overholdes.

I byggefelt E er kun stillet krav om bygningstypen rækkehuse, samt at 60 % af bebyggelsen indenfor dette byggefelt skal have saddeltage. Der er således ikke for dette byggefelt stillet krav om variation i bygningstyper og -højder.

I lokalplanen er der sikret en variation i bebyggelsens udtryk igennem en lang række krav. Der er tale om en højere grad af variation i forhold til bygningstyper, farver og tagformer, end det generelt ses i nybyggerier i København. Desuden skal mindst 60 % af tagarealet i hvert byggefelt være med hældning. Samtidig er der behov for en vis fleksibilitet, da den konkrete nye bebyggelse ikke kendes endnu. Således er der blandt andet behov for, at lokalplanen ikke forhindrer, at der bruges genbrugsmaterialer.

Illustrationen på s. 10 har udelukkende til formål at redegøre for de fem forskellige bygningstyper, som lokalplanen fastlægger. Det fremgår af teksten, at der stilles krav om 2-3 forskellige bygningstyper indenfor de fleste byggefelter. Det er dog muligt at etablere flere.

Forvaltningen bemærker, at det er fast praksis i Københavns Kommune at vise skyggediagrammer fra tre tidspunkter i marts og fra fire tidspunkter i juni. Der vises ikke skyggediagrammer fra december, fordi solen er fremme i meget kort tid på det tidspunkt.

Under visualiseringerne er det angivet, at der er tale om eksempler på, hvordan bebyggelsen kan se ud. Visualiseringer skal derfor ikke ses som eksakte billeder af den fremtidige bebyggelse. Dette er også søgt indikeret ved at vise en del af bebyggelsen som hvid. Dette er altså ikke gjort for at vise bebyggelsen som lysere. Det er forvaltningens vurdering, at visualiseringer giver en fornemmelse af, hvordan bebyggelsens omfang kan opleves, når området er færdigbygget. Der henvises også til visualiseringer i lokalplanens side 21, der viser bebyggelsen set fra kysten.

Forvaltningen bemærker, at det er visionen, at det sociale liv skal foregå i gaderummene. Dette sker bl.a. ved at placere funktioner såsom affaldshåndtering, cykelparkering samt byrum på gadesiden. Gårdrummene kan derved gøres mere grønne. Gårdrummene skal være åbne for alle.

Forvaltningen opfordrer BK87 og de øvrige til at fortsætte dialogen med By & Havn og selskabet vedr. den videre udvikling af Stejlepladsen.

Klimaforhold

Høringssvar

Der er 15 høringssvar der omhandler klimaforhold. Det er følgende høringssvar nr. 20, 36, 37, 38, 51, 53, 72, 84, 86, 92, 127, 177, 225, 349, 354.

I enkelte indsigelser spørges der til, hvordan der kan bygges boliger helt ud til vandet, når klimaforandringerne skaber højere vandstande.

I en indsigelse bemærkes det, at terrænregulering op til kote 4,9 m ikke er nødvendigt i forhold til stormflods- og skybrudssikring. Det bemærkes i en indsigelse, at det skal sikres, at plandisponeringen ikke vil medføre, at eksisterende bebyggelse bliver mere udsat for skade fra stormflod og skybrud grundet terrænregulering og afstrømningsmønstre.

I flere indsigelser bemærkes, at projektet ikke bidrager til at opnå Danmarks klimamål om 70 % CO₂-reduktion. Det bemærkes, at projektet derved er i strid med Københavns Kommunes klimaplan. Det bemærkes, at Stejlepladsen har en betydning som nedkølende område under sommerens hedeølger og, at et grønt område som Stejlepladsen optager CO₂. Der spørges til, hvordan Københavns Kommune vil kompensere denne reduktion i CO₂-optaget, når Stejlepladsen bebygges.

Lokalplan og miljørapporter forholder sig ikke til de klimamæssige og CO₂-belastende forhold, som en bebyggelse på et tidligere naturareal betyder.

Forvaltningens vurdering

Forvaltningerne bemærker, at der i Kommuneplan 2019 er redegjort for risikoområder og nødvendigt sikringsniveau i forhold til stormflod. Ved Stejlepladsen er det nødvendigt at sikre nybyggeri til kote 2,8 for den nordligste del af området. Dette er indarbejdet i lokalplanen og håndteres ved at pålægge ren jord på arealet. I den midterste del af

området hæves terrænet op til kote 4,9, dvs. højere end det nødvendige sikringsniveau i forhold til stormflod. Terrænreguleringen har til formål at sikre, at skybrudsvand ledes væk fra området og ud i havnen.

Grundejer skal overholde gældende lovgivning, hvilket bl.a. betyder, at man ikke må afvande hen over skel. Den nye bebyggelse vil derfor ikke øge risikoen for de eksisterende boliger. Stormflodssikringen vil ikke påvirke de tilstødende områder.

Det er korrekt, at Københavns Kommune har en målsætning om at være CO2-neutral i 2025. Som led i at opnå dette mål er der fokus på, at byudvikling sker stationsnært, på tilgængelighed, cykelstier, stiforbindelser mv., der skal sikre en sammenhængende og bæredygtig udvikling af København.

Lokalplanen indeholder en bestemmelse om, at der i lokalplanområdet skal plantes 800 træer. De 800 træer vil år efter år i deres vækst binde CO2 i grene og stammer. Græsser binder ikke på samme måde CO2, idet sommerens oplagrede CO2 i f.eks. græsser igen frigøres om vinteren, når nedbrydningen af plantemateriale igangsættes.

Stejlepladsens funktioner som rekreativt område, i forbindelse med binding af CO2, reduktion af varme-ø-effekt og som ubefæstet areal til nedsivning må forventes at forsvinde eller reduceres ved bebyggelse af området. Der er dog flere andre grønne områder i lokalområdet omkring Stejlepladsen, som vil kunne anvendes rekreativt, herunder Valby Parken, Sydhavns tippen og Amager Fælled.

Øvrige miljøforhold - Støj og Jordforurening m.fl.

Høringssvar

Der er 33 høringssvar der omhandler jordforurening, støj og vibrationer. Det er følgende høringssvar nr. 8, 34, 45, 48, 54, 61, 62, 72, 83, 84, 106, 108, 109, 113, 122, 135, 146, 149, 155, 173, 175, 176, 177, 184, 210, 241, 244, 299, 308, 349, 351, 355 og 360.

Jordforurening

Flere høringssvar bemærker, at byggeaffald og en masse giftigt affald fra industrierne i Sydhavnen er at finde på Stejlepladsen. Hertil kommer de mange år, hvor området blev brugt som stejleplads, hvor fiskerne i hvert fald i 50'erne tjærede deres garn her. Jordbundsforholdene er formodentlig lige så usikre som på Fælleden, hvorfor udgravning til fundamenter ville skabe mange utilsigtede og uønskede forstyrrelser af giftige lag af jord, som skal bortkøres og deponeres i dyre domme.

Et høringssvar bemærker, at området er forurenet, men karakteren af forurening og forureningsgraden er ikke angivet. Lossepladser indeholder typisk tungmetaller, olier, metangasser.

DN København bemærker, at grunden er en tidligere losseplads for forskelligt affald. Det er hovedsageligt byggeaffald, men der er også dumpet industriaffald. Indsiger peger på, at dette betyder, at der er en lang række for mennesker farlige stoffer i jorden, og en del af dem siver op. Disse dampe er ikke skadelige for mennesker, når området er naturområde. De vil da fortyndes. De kan imidlertid give koncentrationer i boliger, der gør dem farlige, også fordi man har vedvarende ophold i en bolig. Det er ikke dokumenteret, at man kan udgå opsvulning i boligerne, og skal man lave udlufts-/udsugningssystemer forudsætter det, at de kan fungere uden fejl i et uoverskueligt antal år frem. Indsiger mener, det er lidet sandsynligt, at de vil kunne det.

Et høringssvar bemærker, at der er jordforurening med tungmetaller, opløsningsmidler og vinylchlorid. Indsiger mener, at dette bagatelliseres, da alt "byggeri på grunden påefunderes", i modsat fald skal jord i en dybde ned til 4-5 meter under terræn skiftes. Bortskaffelse og håndtering af den stærkt forurenede jord er ikke vurderet.

I et høringssvar ønskes det, at i stedet for at bygge på et af byens få grønne områder, så skal Københavns Kommune fremlægge et andet forslag til lokalplan, hvor man nedlægger bildemoleringspladsen. Ikke for at bygge dér, men for også at gøre det til et grønt område, så de grønne områder i Sydhavnen kan få lidt mere sammenhængen plads. Det bemærkes, at en sådan bildemoleringsplads formentlig forurener jorden temmelig kraftigt, så det vil være et stort miljøfremskridt at få ryddet op efter mange års forurening. Den del af opgaven skal naturligvis finansieres efter princippet "forureneren betaler".

SF-Sydhavnen bemærker, at forureningsgraden på Sydhavnstippen er så høj, at det tidligere har sat en stopper for forskellige byggeplaner, herunder i 1986 hvor Danbyg Totalentreprise ved Axel Juhl-Jørgensen, ville opføre en kanalby. Foruden tjærestoffer og tungmetaller er der tillige forekomster af stærkt giftige substanser, og Københavns Havn har tidligere erklæret området 'giftdepot'. Derfor må man kunne forvente væsentlige og ikke kortlagte effekter af udledning af forurenende vand under byggefasen, hvor der skal etableres en underjordisk parkeringskælder. Det fremgår da også af miljøkonsekvensrapporten, at grundvand og nedsivende overfladevand vil være forurenede, men det afvises samtidigt at udledningen af dette i anlægsfasen i havnen/Kalvebodløbet skulle udgøre en forureningsrisiko, uden at der i øvrigt føres nogen som helst dokumentation for denne påstand. Man

planlægger således at pumpe vandet ud i havneløbet, muligvis rensset, men den "rensning" på stedet kan næppe omfatte tungmetaller og deciderede giftstoffer, men kun en filtrering for urenheder, da en kemisk rensning på stedet ikke kan gennemføres uden en betydelig investering og opførelse af et avanceret rensningsanlæg. SF-Sydhavnen protesterer derfor imod, at grundvand og overfladevand fra og omkring byggeriet på Stejlepladsen udledes direkte i havnen og videre ud i Kalvebodløbet.

Støj

Et høringssvar er som nabo til projektet bekymret for de gener, der bliver med støj under byggeprocessen.

En anden mener, at støj fra biler og lastbiler, som følge af byggeriet vil ligge på mellem 70 og 80 dB, 6 dage om ugen, fra 7.00-19.00, lørdag 8-17, hvilket er normal praksis ved byggeri i resten af Sydhavnen og nordhavnen. Beboerne omkring Stejlepladsen vil derfor blive påvirket af et langvarigt og vedvarende støjniveau, som iflg. lovgivningen betegnes som stærk støjbelastende.

Friluftsrådet bemærker, at et byggeprojekt på Stejlepladsen er uhensigtsmæssigt blandt andet, fordi lokaliteten er kendetegnet ved massiv støjforurening fra Amagermotorvejen, Sjællandsbroen, Bådehavnsgade, genbrugscentret og Københavns Flugtskytteklub og Københavns Skyttecenter.

Et høringssvar bemærker, at støj fra Københavns Skyttecenter og Københavns Flugtskytte Klub vil overskride Miljøstyrelsens vejledende støjgrænseværdier, og det vil være nødvendigt med etablering af støjskærme. Indsiger bemærker, at der i forvejen findes et meget højt dige på den anden side af Kalveboderne, der åbenbart ingen effekt har på de høje støjværdier. Der spørges til, hvordan støjgrænseværdien vil kunne overholdes.

Sund og Bælt bemærker, at jernbanen/godsbanen mellem Kalvebod og Ny Ellebjerg station, der ligger lige nord for det omtalte areal, tiltænkes udvidet i forbindelse med "Ring syd" projektet, så strækningen også kan håndtere passagertog uden om Københavns Hovedbane til Lufthavnen. Derudover forventes der en betydelig stigning i godstogtrafikken på netop denne strækning, når Femern Bælt-forbindelsen åbner. Det er afgørende, at disse projekter kan gennemføres og ikke bliver begrænset af miljøkrav fra nye udbygninger. Der skal derfor sættes særlige krav til lydisoleringen af boligerne og til placering af udearealer således, at støj fra godsbanen ikke generer, og indlægges tilstrækkelig afstand til banen således, at emissioner fra togtransport ikke bliver til gene for beboerne osv.

Vibrationer

Lokaludvalget bemærker at der i miljørapportens afsnit om Vibrationer, nævnes at der i forbindelse med anlæg af byggeriet vil være påvirkning af eksisterende nabobygninger til planområdet samt igangværende og færdige bygninger inden for planområdet på grund af vibrationer fra anlægsarbejdet. *"Erfaringsmæssigt er der risiko for bygningskader på bygninger indenfor minimumsafstanden i forbindelse med anlægsaktiviteter som genererer vibrationer. Der stilles derfor krav om vibrationsovervågning af de berørte bygninger inden for minimumsafstande."* Lokaludvalget bemærker at der bør tilføjes følgende *"der er også stor risiko for at opfyldet i undergrunden, som bl.a. består af cement-fundamenter og murbrokker, vil bevæge sig så både klubbens bolværk samt skrænter skrider ud, hvilket uvægerligt vil forvolde skader på de mange klubhuse."* I "Byudvikling af Stejlepladsen", 2.4 Vurdering af påvirkninger på miljøet, Side 14 står der under "Vibrationer" (side 17, 2.4.4 Vibrationer) vurderingen: "ingen/ubetydelig/ikke relevant". Dette er forkert - jævnfør ovenstående.

Forvaltningens vurdering

Jordforurening

Generelt skal bemærkes, at Stejlepladsens areal ikke er færdigundersøgt i fht. forurening i jord, grundvand og poreluft. Der skal derfor udføres supplerende forureningsundersøgelser af både jord, grundvand og poreluft, som skal anvendes både til når der skal bortskaffes eventuel overskudsjord, samt til at vurdere og afværge risikoen ved indeklimaet i fremtidige boliger. Dette sker ved en særskilt ansøgnings- og tilladelsesproces ift. jordforureningsloven.

Da projektarealet er V2-kortlagt, betyder det, at når projektet er fastlagt mht. placering af fodaftryk inkl. udgravningsdybde, skal overskudsjorden forklassificeres med en jordprøve pr. 30 tons og der skal opnås en § 8-tilladelse (jordforureningsloven).

Bygherre har oplyst, at der i foråret 2019 blev udført en screeningsundersøgelse med det formål at opnå et overordnet kendskab til jordens og grundvandets forureningsniveauer. Denne viden vil indgå i den videre projektering og jorddisponering. Ved undersøgelsen er der udført i alt 182 kemiske analyser af jorden. Jorden er undersøgt for indhold af oliestoffer, tungmetaller og tjærestoffer. Der er påvist ren jord (kl. 0-1) i 20 % af jordprøverne, lettere forurenede jord (kl. 2-3) i 55 % af jordprøverne og meget forurenede jord (kl. 4) i 25 % af jordprøverne. Forureningskomponenterne er hovedsageligt oliekomponenter, PAH/tjærestoffer og tungmetallerne bly, kobber, nikkel og zink.

Til brug for § 8-ansøgning indgår undersøgelsesresultaterne fra miljøscreeningen i 2019, men det må forventes at der skal udføres yderligere undersøgelser alt efter udformningen af projektet.

Undersøgelserne viser, at der er forureninger på området, som, hvis de ikke fjernes/reduceres i forbindelse med anlægsarbejdet, vil kunne påvirke indeluften i fremtidige boliger. Miljømyndighederne går ud fra et forsigtighedsprincip og vil derfor i en fremtidig §8-tilladelse stille krav om, at der iværksættes tiltag til at sikre, at der ikke sker en uacceptabel påvirkning af indeluften i boligerne, enten ved at forureningen fjernes, eller ved at der iværksættes byggetekniske foranstaltninger som f.eks. ventilation under bygningerne. Endvidere vil der i tilladelsen forventet være krav om at forureningsforholdene skal undersøges og dokumenteres, inden der gives tilladelse til at fortsætte et byggeri, ligesom det skal forventes at der skal udføres kontrolmålinger efter ibrugtagning af bygningerne.

Måden hvorpå det sikres, at forureningen ikke påvirker indeluften - også på lang sigt - er et område, som myndigheder og rådgivere har haft fokus på gennem de seneste år, og hvor der er sket en stor udvikling. Således er det almindeligt, at der i myndighedernes § 8-tilladelser til at opføre beboelser på forurenede grunde er fokus på, at sikringen af boligerne skal kunne fungere i hele bygningens levetid. Der skal bl.a. foretages vurdering af levetiden af de materialer som indgår i sikringen af bygningen, og der stilles vilkår om, at der skal udarbejdes en drift og vedligeholdelsesplan, som skal gælde hele bygningens levetid. Myndighederne kan desuden stille krav om, at der løbende skal foretages kontrol af at sikringen af bygningen giver den ønskede virkning.

Pælefundering er en funderingsmetode, hvor bygningens fundament etableres på pæle, der bankes ned i jorden og ikke, at bygninger kommer til at være løftet over jorden på pæle.

På baggrund af de undersøgelser af forholdene, der er gennemført, vurderes det, at det vil være muligt at håndtere forureningen, således at der kan bygges efter lokalplanen.

Der er stor erfaring med håndtering af både jord-, poreluft- og grundvandsforureningen i Danmark. Der er særlig fokus på ændring af arealanvendelse i forbindelse med boligbyggerier på forurenede ejendomme, og der er krav om at der skal opnås en § 8-tilladelse, før der kan gives byggetilladelse til byggeriet. Når projektet er fastlagt, vil der ud fra områdets miljøhistorik samt screeningsundersøgelser blive udført supplerende miljøtekniske undersøgelser. Først når

myndighederne godkender undersøgelsesniveauet og eventuelle afværgeforanstaltninger, kan der opnås en § 8-tilladelse. Såfremt der er forurennet jord, grundvand eller poreluft, der kan true overfladevand eller arealanvendelsen vil der blive stillet krav om enten håndtering af bortskaffe af overskudsjord og/eller der udføres byggetekniske foranstaltninger. Afværgeforanstaltningerne udvælges efter økonomiske men også miljø- og sundhedsmæssigt bæredygtighedsprincipper.

Håndtering og bortskaffelse af overskudsjord vil blive fastsat, når alle undersøgelser er tilendebragt.

Støj

Anlægsarbejdet forårsager støj, dette kan desværre ikke undgås. Det er blandt andet også derfor, at Københavns Kommunes bygge- og anlægsforskrift indeholder skærpede krav til hvilke tidspunkter, der må udføres særligt støjende anlægsarbejder. Anlægsarbejderne vil være periodevis og på et tidspunkt være helt afsluttet. Der er derfor i miljøkonsekvensrapporten tale om midlertidige påvirkninger og derfor er de ikke vurderet væsentlige i dette projekt.

Anlægsarbejderne vil på normal vis blive reguleret efter Miljøbeskyttelseslovens § 42 eller den lokalt vedtagne Bygge- og anlægsforskrift⁶.

Det enkelte anlægsarbejde skal anmeldes til Københavns Kommune, hvorefter kommunen på baggrund af anmeldelsen vurderer om anlægsarbejdet kan rummes inden for kommunens forskrift for bygge- og anlægsarbejder, eller om kommunen vil regulere støjen fra anlægsarbejdet med et særskilt påbud efter Miljøbeskyttelsesloven.

Det forventes, at påbud efter Miljøbeskyttelsesloven om støj vil indeholde vilkår om arbejdstider, tilladte støjniveauer, overvågning af støjniveauer samt om information til naboer og kontaktpersoner ved klager eller lignende, ligesom brugen af BAT (bedste tilgængelige teknologi) vil indgå i myndighedsbehandlingen.

Støj fra Københavns Skyttecenter og Københavns Flugtskytte Klub håndteres på den måde, at det er en forudsætning for ibrugtagningstilladelse, at de vejledende støjgrænser er overholdt. Der er indgået aftaler mellem bygherre og Københavns Skyttecenter og Københavns Flugtskytte Klub om etablering af de nødvendige støjafskærmende foranstaltninger, som omfatter en række støjskærme og etablering af en støjvold og justering af banepacering.

⁶ Link Bygge- og anlægsforskrift:

https://kk.sites.itera.dk/apps/kk_pub2/index.asp?mode=detalje&id=2005

Lokalplanen indeholder endvidere bestemmelser, der sikrer en hensigtsmæssig placering af udearealer således, at grænseværdier for støj kan overholdes. I forhold til støj fra godsbanen fremgår det af lokalplanen, at der friholdes en grøn bræmme mod nord og nordøst, hvilket øger afstanden mellem ny boligbebyggelse, jernbanen og vejanlæg.

Bygherre har forud for planlægningen fået udarbejdet en støjanalyse af jernbanestøj, som ifølge rådgiver tager udgangspunkt i den gældende, offentligt tilgængelige beregningsmodel fra Banedanmark, som tager højde for fremskrivning af godstogstrafik som følge af etablering af Femern Bælt-Forbindelsen. Denne analyse viser, at støjgrænser for banestøj kan overholdes på Stejlepladsen.

Såfremt yderligere udvidelsesprojekter skal gennemføres på sigt, må der i den forbindelse tages stilling til, hvilken støjafskærmning omkring banen der er nødvendig for at støjgrænser for støjfølsom anvendelse i nærområdet kan overholdes.

Vibrationer

I forhold til lokaludvalget bemærkninger til vibrationer og denne miljøparameter er vurderet som ikke relevant i miljøkonsekvensrapportens, da er svaret følgende.

Miljøkonsekvensrapporten vurderes miljøpåvirkninger både i driftsfasen og anlægsfasen. Vibrationer i driftsfasen er vurderet som "ikke relevant" fordi det færdige byområde i driftsfasen ikke vil give anledning til vibrationer.

Vibrationspåvirkninger i anlægsfasen er derimod i miljøkonsekvensrapporten vurderet som middel påvirkning. Den middel påvirkning skyldes at risikoen for bygningsskader minimeres ved, at der stilles der krav til anvendelse af mindre vibrationstungt entreprenørmaskinel, kontinuerlig vibrationsovervågning på bygninger under udførelse af pælefundering og etablering af spuns eller flytning af anlægsaktiviteten længere væk fra de berørte bygninger. For at kunne kontrollere om den valgte metode overholder grænseværdien for bygningsskadelige vibrationer og kan dermed anvendes, vil der blive lavet tests med vibrationsovervågning på nærmeste fundamenter inden opstarts af anlægsarbejdet.

Bygherre er ansvarlig for eventuelle skader afledt af vibrationer i anlægsfasen.

Kapitel 4. Sammenfattende vurdering

Det er forvaltningens vurdering, at der ud fra VVM-reglerne er fortaget en miljømæssig fuldt dækkende miljøvurdering af bygge- og anlægsarbejdet for etablering af byudviklingsprojekt Stejlepladsen.

Den gennemførte høring af miljøkonsekvensrapporten giver ikke anledning til, at der skal gennemføres yderligere vurderinger eller høringer eller ændring af vilkår.

Det er således sammenfattende forvaltningens vurdering, at forudsætningen for meddelelsen af en VVM-tilladelse er til stede. Tilladelsen meddeles i henhold til § 25 i Lov om miljøvurdering af planer og programmer og af konkrete projekter (VVM).

Forvaltningen anbefaler på den baggrund, at Teknik- og Miljøudvalget i Københavns Kommune godkender hvidbog og miljøkonsekvensrapport med henblik på, at forvaltningen efterfølgende udsteder VVM-tilladelse til bygherre for anlæg og drift af byudviklingsprojekt Stejlepladsen.