



21. september 2017

Sagsnr.
2017-0314808

Dokumentnr.
2017-0314808-10

Sammenfattende redegørelse til miljøvurdering

som indgår i VVM og Miljøvurdering af nyt kvarter på Postgrunden

Københavns Kommune skal iht. Bekendtgørelse af lov om miljøvurdering af planer og programmer og af konkrete projekter (VVM) § 13, stk. 2 udarbejde en sammenfattende redegørelse for:

- 1) Hvordan miljøhensyn er integreret i planen eller programmet og hvordan miljørapporten og de udtalelser, der er indkommet i offentlighedsfasen, er taget i betragtning,
- 2) Hvorfor den godkendte eller vedtagne plan eller det godkendte eller vedtagne program er valgt på baggrund af de rimelige alternativer, der har været behandlet, og
- 3) Hvordan myndigheden vil overvåge de væsentlige indvirkninger på miljøet af planen eller programmet

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

I offentlighedsfasen er der indkommet 209 høringssvar til forslag til lokalplan for Postgrunden, forslag til kommuneplantillæg og den til planerne tilhørende VVM og Miljøvurdering. Høringssvarene er behandlet særskilt, og der henvises til bilag 7 og til bilag 9, som indeholder et skema med ændringsforslag til lokalplanen afstedkommet af høringssvarene. De høringssvar, der har haft fokus på miljøhensyn, har hovedsageligt omhandlet støjgener i forbindelse med anlægsarbejdet og i driftsfasen, vindforhold, visuel påvirkning, luftkvalitet og skyggeforhold.

Undersøgelserne i VVM- og miljøvurderingen er udarbejdet parallelt med planprocessen. Vurderingen har blandt andet undersøgt miljøforholdene trafik, støj, vindforhold, visuel påvirkning, skyggevirksomheder samt luftkvalitet. Undersøgelserne har løbende givet anledning til justeringer af indhold i lokalplanen. Eksempelvis har undersøgelser af luftkvaliteten medført, at anvendelsen af de øverste etager på det højeste højhus er reguleret til ikke at omfatte boliger, ligesom friskluftindtag til ventilation ikke kan placeres her.

Byplan Indre

Njalsgade 13
Postboks 348
2300 København S

EAN nummer
5798009809452

Trafik

Vurderingerne af den fremtidige trafikafvikling i området viser, at der i myldretiderne vil kunne opleves en mindre køretidsforøgelse på Bernstorffsgade i retning mod Tietgensgade. De afviklingsvanskeligheder, som kan forventes i forbindelse med øget bebyggelse og flere parkeringspladser på Postgrunden, er søgt imødekommet som del af planlægningsprocessen. Af tiltag for at afhjælpe trafikafviklingen kan nævnes sikring af forhold for cyklister samt dynamisk trafikstyring, dvs. tilpasning af grønttiderne til svingbevægelser og antallet af køretøjer. Her henvises desuden til udbygningsaftalen.

Det er planlagt at udforme området mellem de nye bygninger på plinten som en rekreativ bypark for gående og cyklende med områder til ophold og udeservering, samt med nye forbindelser mellem Tietgensbro og Kalvebod Brygge via Carsten Niebuhrs Gade.

I forbindelse med udarbejdelse af lokalplanforslaget er det blevet vurderet, hvad der konkret vil være af behov for parkeringspladser. Den samlede vurdering er, at parkeringsbehovet for området som helhed kan tilgodeses ved en parkeringsnorm på 1:150., med særlig vægt på den stationsnære beliggenhed.

Ud over de parkeringspladser, der kan etableres som følge af normen, har bygherren ønsket at etablere yderligere op til 500 parkeringspladser, som skal anvendes til at indfri parkeringspladser fra p-deklarationer fra andre byggerier i området. Et antal henvendelser ønsker, at der indarbejdes en fjernbusterminal i projektet. Det har vist sig at være vanskeligt at etablere fjernbusterminalen i projektets plint, og ønsket er derfor ikke indarbejdet i projektet. Der er dog i forbindelse med Københavns Kommunes budget for 2018 truffet beslutning om, på baggrund af statens analyse fra februar 2017, at der skal arbejdes videre med at etablere en fjernbusterminal på Carsten Niebuhrs Gade ved Dybbølsbro. En fjernbusterminal vil sikre langt bedre forhold for fjernbuspassagererne og flytte fjernbusserne fra de nuværende holdsteder ved Ingerslevsgade, Bernstorffsgade og Valby Station. Parterne er enige om, at Økonomiforvaltningen skal indlede dialog med staten om mulig organisering og finansiering af en fjernbusterminal, og at sagen skal indgå i overførselssagen 2017-2018.

Støj

Postgrunden ligger på et støjudsat område med trafikstøj fra Carsten Niebuhrs Gade, Bernstorffsgade og Ingerslevsgade samt fra togtrafikken. Bygningsmassen mod Carsten Niebuhrs Gade og Bernstorffsgade er planlagt som en randbebyggelse, der skærmer området mellem højhusene fra den værste trafikstøj. Nogle højhuse bliver i højden berørt af støj på facaden fra de omkringliggende veje og fra jernbanen, og det vil kræve særlige lydisolerende vinduesløsninger, som skal integreres i bygningerne, for at overholde grænseværdierne for støj i boliger. Dette bliver der taget højde for i den videre projektering. Jernbanestøjen vil kun på ganske få områder overskride grænseværdien på udendørs arealer. Der er derfor taget højde for

at placere udendørs opholdsarealer tilhørende boliger på arealer, der ikke er belastet med støj fra jernbanetrafikken over grænseværdien.

Vind

Der er parallelt med planlægningen blevet udført analyser af vindmiljøet rundt om den fremtidige bebyggelse på Postgrunden. I analyserne er udpeget fokusområder, hvor læhegn og strategisk placeret beplantning vil bidrage til et acceptabelt og behagelig vindmiljø. Disse fokusområder er omsat til bestemmelser i lokalplanen for at sikre en beplantningsplan med gode vækstvilkår, der samtidigt sikrer et behageligt eller acceptabelt vindmiljø. Desuden er der i kraft af tårnernes runde form tage højde for kraftig downwash, som ofte er kraftig og ubehagelig ved høje huse med hjørner. Højhusenes effekt på vindforholdene er meget lokal, og vil ikke have indflydelse på forholdene på Bernstorffsgade.

Byrum og visuelle forhold

Ifølge Kommuneplan 2015 skal højhuse være med til at udvikle attraktive og tætte byområder, der understøtter brugen af kollektiv trafik. De skal placeres med blik for byens og stedets kvaliteter og understøtte bylivet og det nære miljø. De kan, som vartegn for byen og kvartererne, få stor symbolværdi og være med til at synliggøre byens særlige træk og kvaliteter. Højhusenes udformning som høje tårne er en nutidig tolkning af de tidligere tårne og spir.

Mange hørings svar indeholder et ønske lavere højhuse. Projektet repræsenterer en samlet komposition af højhuse, og forvaltningen har ikke indstillet, at der ændres på højderne på højhusene.

Luftkvalitet og udledninger

Det er i forbindelse med planlægningen blevet undersøgt, om grænseværdierne for NO_x-udledninger i forbindelse med driften af dieseltog på jernbanen er overholdt ved etablering af fremtidig beboelse. Det vurderes, at grænseværdierne kan overholdes, og at der i fremtiden desuden vil være tale om en udfasning af forurenende dieseltog.

Der er også foretaget OML-beregninger af H. C. Ørstedsværkets påvirkning af luftkvaliteten ved tårnene på Postgrunden. Beregningerne er baseret på det 'værst tænkelige' scenarium med maksimal drift for naturgas og olie. Når tårnet tages i brug i 2024 vil olie være udfaset i værket, og det vil således være afbrændingen af naturgas, som afgør den kritiske højde, hvor B-grænseværdien for NO₂ overskrides. Over den kritiske højde på 98 meter vil det ikke være muligt at indrette boliger, friskluftindtag til ventilation eller udearealer af hensyn til borgernes sundhed. Dette er sikret som bestemmelser i lokalplanen. Projektet repræsenterer en samlet komposition af højhuse, og forvaltningen har derfor valgt at holde fast i husets højde og regulere anvendelsen, så grænseværdierne ikke overskrides.

Skygger

For at mindske skyggegenerne er højhusene planlagt slanke, så skyggerne bevæger sig hurtigere. På baggrund af indsigelserne er der udarbejdet supplerende skyggediagrammer for 21. juli og 21. august. Skyggerne d. 21. juni repræsenterer det tidspunkt på året, hvor solen går ned i den nordligste vinkel. I de senere måneder (fra slutningen af september til slutningen af marts) vil solen gå ned i vestlig og sydvestlig vinkel og kaste skyggerne mod øst og nordøst. Det vil sige, at skyggerne i vintermånederne vil ramme op langs Christians Brygge eller havneløbet ved solnedgang. Det skal bemærkes, at forholdene beskrevet for 21. juli også er gældende for samme dag i maj, og at forholdene 21. august også er gældende for skyggeforholdene samme dag i april. Der er ikke foretaget ændringer i højden på tårnene i projektet som følge af indsigelserne.

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

Ud over det nu forelagte hovedforslag er der, som en del af projektudviklingen, blevet undersøgt forskellige andre alternativer for anvendelse af Postgrunden samt udformning og placering af de konkrete bygninger. Det har også været udgangspunktet for alternativerne at fortætte byen i et stationsnært område ved at etablere en høj bebyggelsesprocent. Derfor blev der indledningsvis arbejdet med kompakte bygninger for at udnytte den nemme adgang til offentlig transport og for, i forhold til bæredygtighedsbetragtninger, at optimere arealudnyttelsen. Der blev desuden taget udgangspunkt i at bevare vigtige sigtelinjer samt ønsket om et grønt forløb med pladسدannelser.

Der er tidligere blevet arbejdet med fire forskellige modeller (A, B, C og D), som har været politisk behandlet.

I model A indgår tre højhuse på hhv. 55, 70 og 100 meter. Det højeste højhus er vist med en bred facade og den resterende bebyggelse som kompakt ud mod banelegemet. Denne model blev fravalgt, da den ikke efterlod arealer til grønne områder, og det højeste hus blev vurderet for bredt.

Model B skitseres ved, at ingen huse er over 46 meter, som ved SEB bank og profilet på Kalvebod Brygge. Dette udløste en meget kompakt bebyggelse med små gårdrum og pladser samt store udfordringer med dagslyset. Desuden blev skalaen vurderet for voldsom i forhold til eksisterende bebyggelse.

Model C kendetegnes ved flere høje huse på mellem 70 og 105 meter, der markerer sig som samlede elementer, og hvor det højeste indgår i en facaderække med de øvrige bebyggelser mod Kalvebod Brygge. Modellen

indeholdt flere forskelligartede opholdszoner, og ville give gode muligheder for dagslys i bebyggelsen. Denne model blev fravalgt, da en tredjedel af friarealerne skulle placeres på tagene. Dette ville ikke opfylde ønskerne til en grøn sammenhæng i området.

Model D kendetegnes ved et design af runde og slanke højhuse, hvor de højeste er 94 og 115 m. En stor karre mod Bernstorffsgade blev vurderet for lang og ubrudt til at tilgodese en menneskelig skala, ligesom der ikke blev etableret en sigtelinje fra Hambrosgade.

0-alternativet er den situation, der benyttes som sammenligningsgrundlag for at vurdere projektets miljøpåvirkninger. Det er ikke sammenfaldende med en fortsættelse af den eksisterende anvendelse, da Post Nord Danmark er ved at afvikle deres aktiviteter på Postgrunden. 0-alternativet er en benyttelse af projektområdet indenfor eksisterende kommuneplanrammer, som udlægger området til serviceerhverv og en mindre ubebygget del i tilknytning til jernbanen til tekniske anlæg. I 0-alternativet indgår desuden de kumulative effekter af den almindelige udvikling i form af allerede opførte eller planlagte projekter.

Ad 3: Overvågning af væsentlige miljøpåvirkninger

Ændringen af byrummet og de visuelle forhold vil opleves som væsentlige i driftsfasen. Begrænsningen af påvirkningen indgår i videre projektering, herunder materialevalg og udformning, men der er ikke behov for at lave et egentligt overvågningsprogram.

Der er i forbindelse med miljøvurderingen af planen lavet en miljøvurdering af det konkrete projekt (VVM). Denne del af rapporten forholder sig til det konkrete projekt samt anlægsfasen.

Københavns Kommune finder ikke behov for at etablere yderligere overvågningsprogrammer, jf. bekendtgørelse af lov nr. 425 af 18. maj 2016, for projektet end de, som myndighederne allerede i dag udfører.