



17-12-2010

**Sammenfattende redegørelse om miljøvurderingen af forslag til lokalplan "Stibroer over Inderhavnen og kanaler på Christianshavn"**

Sagsnr.  
2010-181654

Dokumentnr.  
2010-877883

I henhold til lov om miljøvurdering af planer og programmer er der udarbejdet en rapport om de miljømæssige konsekvenser af lokalplanforslaget.

Sagsbehandler  
Michaela Brüel

Ved vedtagelse af planen skal der, jf. lovens § 9, stk. 2, foreligge en sammenfattende redegørelse, som skal indeholde følgende:

- 1. Redegørelse for, hvordan miljøhensyn er integreret i planen, og hvordan miljørapporten og de udtalelser, der er indkommet i offentlighedsfasen, er taget i betragtning**
- 2. Redegørelse for, hvorfor den vedtagne plan er valgt på baggrund af de rimelige alternativer, der også har været behandlet**
- 3. Redegørelse for, hvorledes myndigheden vil overvåge de væsentlige miljøpåvirkninger af planen**

**Ad 1. Redegørelse for, hvordan miljøhensyn er integreret i planen, og hvordan miljørapporten og de udtalelser, der er indkommet i offentlighedsfasen, er taget i betragtning**

Miljørapporter skal udarbejdes med udgangspunkt i den form for plan, der er tale om. Her er det et lokalplanforslag. Miljørapporten skal være detaljeret nok til, at det er belyst, hvilke miljøaspekter det er relevant at tage hensyn til som en del af det samlede beslutningsgrundlag.

Miljørapportens ikke tekniske resumé gengives her:

*Formålet med miljøvurderingen er at beskrive de miljømæssige konsekvenser ved at etablere de anlæg, der er muliggjort i lokalplanen og om eventuelle alternativer. Samtidig er formålet, at offentligheden bliver informeret om planen og projektet og konsekvenser for miljø og mennesker. Miljøvurderingen skal desuden pege på en række miljøindikatorer, som man vil overvåge, når planen gennemføres.*

*Lokalplanen udgør det planmæssige grundlag for at etablere den offentligt tilgængelige, sammenhængende stiforbindelse mellem Nyhavn og Christianshavn ad broer over Inderhavnen og kanaler på Christianshavn.*

*Lokalplanområdet omfatter alene arealerne til stiforbindelsen og*

**Center for Bydesign**

Njalsgade 13, 4. + 5. sal  
Postboks 447  
2300 København S

Telefon  
3366 1241

E-mail  
micbru@tmf.kk.dk

EAN nummer  
5798009495044

www.tmf.kk.dk

*regulerer kun denne. Området udgør, bortset fra Islands Plads, tillige dele af gældende lokalplaner for større områder på henholdsvis Havnegade, Grønlandske Handels Plads og Holmen.*

*Lokalplanerne 428, 308 og 331-1 & 2 regulerer fortsat det aktuelle lokalplanområde bortset fra en enkelt undtagelse i Havnegade (LP 428), hvor den aktuelle lokalplan ophæver en bestemmelse om en byggemulighed i et byggefelt, der ligger hvor stiforbindelsen og broen nu planlægges placeret.*

*Lokalplanen er i overensstemmelse med Kommuneplan 2009.*

*Lokalplanen respekterer Aktstykke 194 af 12. juni 2002 for Grønlandske Handels Plads, der giver Fonden Den Nordatlantiske Brygge mulighed for at opføre bebyggelse til rekreative formål på op til ca. 3.000 m<sup>2</sup>.*

*Lokalplanen er i overensstemmelse med den bropolitik, Borgerrepræsentationen har vedtaget. Bropolitikken indbefatter, at både eksisterende og kommende broer skal være oplukkelige for ikke at hindre bylivet på vand. Der er i en dialogproces med lokale interessenter iværksat et arbejde med at fastlægge en broåbningspolitik, der kan danne grundlag for en politisk beslutning om fremtidens betjening af broer.*

*De kommende stibroer vil gøre det hurtigere, nemmere og mere miljøvenligt at cykle fra fx Kongens Nytorv til Holmen og Kløvermarken. Dette vil være til gavn for beboerne og de mange studerende på kunstscolerne på Holmen og kan være et led i Københavns Kommunes målsætning om, at mindst 50 % skal cykle til arbejde eller uddannelse i 2015.*

Miljørapporten har været i offentlig høring sammen med lokalplanforslaget fra den 6. januar 2010 til den 8. marts 2010. Få høringssvar forholder sig direkte til miljørapporten, men mange har bemærkninger om emner, der indgår i miljørapporten eller bemærkninger, der er relevante i forhold hertil.

Emnerne er: a) Tilgængelighed, b) Friluftsliv og rekreation, c) Trafik på vand, d) Cykeltrafik, e) Sikkerhed og f) Kulturarv/fredninger.

#### **a) Tilgængelighed**

Flere, herunder Dansk Handicapforbund og Christianshavns Lokaludvalg, beklager, at broerne ikke lever op til kommunens eget mål om maksimal stigning på 40 %.

#### **Bemærkning:**

For at tilgodese tilgængelighedskravene vil broen over Proviantmagasingraven blive sænket, således at frihøjden reduceres fra 2,5 m til 2,2 m.

Lokalplanen foreslås i overensstemmelse hermed ændret.

Broen over Proviantmagasingraven må maksimalt have en hældning på 60 promille, svarende til 6,0 cm stigning pr. meter på hver side af gennemsejlingsfaget.

I overensstemmelse med planlovens § 27, stk. 2 har Teknik- og Miljøforvaltningen i perioden 26. marts 2010 til 19. april 2010 foretaget en supplerende høring af de parter, der kan tænkes at blive berørt af lokalplanens ændring med sænkning af frihøjden.

#### **b) Friluftsliv og rekreation**

Adskillige har bemærkninger til broernes påvirkning af Lejerbos friarealer på Islands Plads.

Broerne vil iflg. indsigerne afføde uvedkommende trafik og ødelægge det rekreative areal samt det sociale liv omkring havnen og det almene boligområde. Islands Plads bruges i dag af beboerne til, at mødes og spise i gårdmiljøet. "Lommeparken" ved Islands Plads med 245 familier vil blive smadret af kanalbroerne, som reelt betyder ekspropriering af området til fordel for en cykelsti. Brorampen vil begrænse udeliv, fordi den tager næsten al pladsen.

#### ***Bemærkning:***

Indgrebene ved at etablere en dobbeltrettet cykelsti ses ikke at være mere vidtgående indgreb end de indgreb, der ligger i allerede gældende planer og bestemmelser:

*Byggetilladelsen af 1. april 1976 til Lejerbos boligbebyggelse på Islands Plads fastlægger, at et ca. 4-12 m bredt bælte langs vandet samt hele "grillpladsen", hvor Christianshavns Kanal møder Trangraven, "stedse henligger som et offentligt tilgængeligt færdselsareal (fodgængersti), og at arealets vedligeholdelse, herunder vintervedligeholdelse, renholdelse og belysning, stedse foranstalles og bekostes af ejendommens ejer efter magistratens nærmere bestemmelse".*

Forvaltningen vurderer, at den ændrede anvendelse fra alene at være fodgængersti til også at fungere som cykelsti muliggøres med dette lokalplanforslag, og dette indgreb kræver enten en frivillig aftale med Lejerbo eller ekspropriation. Den konkrete udformning af anlægget vil ske i dialog med bebyggelsen.

#### **c) Trafik på vand**

Flere er betænkelige ved, om der er plads til alle bådene i kanalen. Når broen er lukket, må sejlskibene ligge og vente, og det kan blive et problem for de mange turbåde, der skal passere. Også roerne frygter at blive presset ud.

#### ***Bemærkning:***

Teknik- og Miljøforvaltningen er i gang med at udarbejde en broåbningspolitik for broerne i Christianshavns Kanal. Arbejdet med at formulere en politik for broåbninger indeholder blandt andet en analyse af trafikafviklingen i kanalen med henblik på en trafiksikker broåbningspolitik for de forskellige trafikarter til vands. Analysen vil udgøre et centralt grundlag for broåbningspolitikken.

Vedr. roerne bemærkes, at broerne er udformet, så mindre både som robåde og kajaker kan sejle mellem bolværket og bropillerne.

#### **d) Cykeltrafik**

Flere, herunder Dansk Cyklistforbund, hilser broerne velkommen. De vil styrke cykel- og fodgængertrafikken og binde Indre By sammen med Christianshavn og Amager. Endvidere muliggør broerne realisering af den grønne cykelrute Christianshavnerruten. Den vil dermed styrke kommunens cykelpolitik og skabe et bedre miljø i København.

#### ***Bemærkning:***

Københavns Kommune holder et stærkt fokus på, hvordan broerne "lander" og knyttes sammen med cykelstisystemet på land. I Nyhavn vil forbindelsen således fortsætte ad en ny forbindelse på skyggesiden, som også indgår i AP Møller-Fondens donation. Stierne over Grønlandske Handels Plads, Islands Plads og langs Søarsenalet og Masteskurene indgår i lokalplanen. For landanlæggene pågår aktuelt i samarbejde mellem de projekterende og Københavns Kommune detailprojektering af landfæster og sammenbindende stier. Ligesom broerne skal landanlæggene have en høj standard – funktionelt og æstetisk – således, at forbindelserne bliver attraktive både for brugerne og naboerne.

*Kommuneplan 2009* fastlægger som retningslinje, at der langs havnen skal sikres sammenhængende promenader for fodgængere og cyklister. Sammenhængen skal om fornødent sikres med forbindelser over havneløbet og kanalerne

#### **e) Sikkerhed**

Flere henleder opmærksomheden på udenlandske eksempler på sejltrafik og broer i andre storbyer. En indsiger opfordrer Teknik- og Miljøforvaltningen til at tage til Holland og se, hvordan de bygger oplukkelige broer.

#### ***Bemærkning:***

Vedr. sejladssikkerhedsmæssige forhold bemærkes, at vinderprojekterne i detailprojekteringen underkastes revision af trafiksikkerheden, ligesom Kystdirektoratet, Søfartsstyrelsen, Farvandsvæsenet samt By og Havn skal give endelig godkendelse til projektet, når det er detailprojekteret.

#### **f) Kulturarv/fredninger**

Mange er bekymrede over broernes konsekvens for kanalmiljøet. Da broerne ikke kan åbnes så ofte, kommer det til at betyde, at sejlerne ikke forlader deres bådpladser i kanalen. Dette vil udvikle sig til en reduktion af brooplukninger med den følge, at der til sidst ikke er både med master i kanalen. Lokalplanen tillader ødelæggelse af en 400-årig kulturarv.

**Bemærkning:**

I overensstemmelse med Københavns Bymuseum vurderer forvaltningen ikke, at broerne vil have væsentlige negative konsekvenser for kulturmiljøerne, idet der er taget nøje hensyn hertil i lokalplanen.

Der henvises i øvrigt til ”Resumé af henvendelser modtaget i forbindelse med den offentlige høring og den supplerende høring samt forvaltningens kommentarer hertil”, der er vedlagt indstillingen om vedtagelse af lokalplanen som bilag 6.

**Ad 2. Redegørelse for, hvorfor den vedtagne plan er valgt på baggrund af de rimelige alternativer, der også har været behandlet**

Spørgsmålet om tunnel eller færger i stedet for broer er rejst i mange høringssvar. Forholdet er imidlertid ikke et anliggende, der er til behandling i lokalplanen, da Borgerrepræsentationen allerede i mødet den 24. januar 2008 behandlede en indstilling om at modtage gaven fra A.P. Møller og Hustru Chastine Mc-Kinney Møllers Fond til almene Formaal (herefter AP Møller Fonden). Fondens tilbud blev sammenlignet med den tidligere foreslåede broforbindelse fra Kvæsthusbroen (Realdanias tilbud) og færgefart. Ved at sammenholde trafikal betydning, herunder ikke mindst for cyklister, adgangsforhold til Operaen, adgang for sejlere samt mulighed for at afholde konkurrence eller udbud med anlægs- og driftsøkonomi for Københavns Kommune blev AP Møller Fondens tilbud fundet mest fordelagtigt.

Hvis der ingen broer anlægges, vil cykel- og fodgængertrafik mellem Kongens Nytorv, Christianshavn, Holmen og Kløvermarken fortsat skulle foregå ad Knippelsbro, med havnebus eller med Metro. Iflg. en analyse foretaget af rådgiverfirmaet COWI tager en rejse mellem Kongens Nytorv og Operaen i dag mellem 10 og 22 minutter, afhængigt af det valgte transportmiddel.

På cykel over de nye stibroer vil turen kunne tilbagelægges på under 5 minutter.

Broerne vil således bidrage til at fremme cykeltrafikken.

**Ad 3. Redegørelse for, hvorledes myndigheden vil overvåge de væsentlige miljøpåvirkninger af planen**

Lokalplanen giver grundlaget for at anlægge stibroer og stier. I den efterfølgende projektering vil de hensyn blive inddraget, som er beskrevet i miljørapporten og redegørelsen til lokalplanen.

Håndtering af forurenede jord reguleres af jordforureningslovens bestemmelser, og overvågningen sker gennem det kommunale tilsyn med tilladelser efter denne lov.

Broernes eventuelle konsekvens for vandgennemstrømningen i Inderhavnen og kanaler vil blive fulgt løbende af Teknik- og Miljøforvaltningen (Park & Natur).

Støjniveauet fra broernes åbne/lukkefunktion vil blive overvåget af Teknik- og Miljøforvaltningen (Miljø).

Trafikudviklingen vil blive fulgt løbende gennem sædvanlige trafiktællinger.

Lokalplanens effekt på et øget og kvalitativt byliv vil blive evalueret.

Der er ikke behov for at udarbejde yderligere overvågningsprogrammer.

Med denne redegørelse og de ændringer, der er foreslået i lokalplanen og miljørapporten, finder forvaltningen, at der er foretaget en miljøvurdering af planen, som kan grundlag for, at den vedtages endeligt.