



KØBENHAVNS KOMMUNE
Teknik- og Miljøforvaltningen

BILAG 2

16-10-2009

Sagsnr.
2009-105961

Dokumentnr.
2009-511544

Sagsbehandler
Michaela Brüel

Strategisk miljøvurdering

Miljørapport om de miljømæssige konsekvenser af lokalplan nr. xxx ”Stibroer over Inderhavnen, Christianshavns Kanal, Trangraven og Proviantmagasingraven”

Center for Bydesign

Njalsgade 13, 2. + 3. sal
Postboks 447
1505 Kbh. V

Telefon
3366 1241

Telefax
3366 7020

E-mail
micbru@tmf.kk.dk

EAN nummer
5798009495044

www.kk.dk

Indholdsfortegnelse	side
Indledning	3
Høring af andre myndigheder	3
Lokalplanens indhold og hovedformål	3
Anden planlægning	3
Kommuneplanens rammer	3
Grøn cykelrute og promenadeforløb	4
Færdsel på vandet	4
Husbåde	4
Lokalplaner	4
Øvrige planer og beslutninger	5
0-alternativet	6
Miljøbeskyttelsesmål	6
Miljømæssige konsekvenser	6
Scoping	6
Befolkning og sundhed	7
Støjpåvirkning	7
Friluftsliv og rekreative interesser	7
Landskab og jordbund	7
Jordforurening	7
Jordhåndtering og flytning	7
Grundvandsforhold	7
Håndtering af vand ved byggeri	8
Vandudskiftning	8
Trafik	8
Trafik på vand	8
Cykel- og fodgængertrafik	9
Trafikafvikling/belastning	10
Støj	10
Sikkerhed og risiko for ulykker	10
Visuel effekt	10
Arkitektonisk udtryk	10
Lys og/eller refleksioner	11
Sikkerhed	11
Brand, eksplosion, giftpåvirkning	11
Kulturarv	11
Fredede eller bevaringsværdige bygninger	11
Jordfaste fortidsminder, arkæologisk arv	11
Overvågning	11
Ikke teknisk resumé	12
Bilag: Scopingskema	13

Indledning

Forvaltningen har i forbindelse med udarbejdelsen af forslaget til lokalplan ”Stibroer over Inderhavnen, Christianshavns Kanal, Trangraven og Proviantmagasingraven” foretaget en vurdering (screening) af, om planforslaget forudsætter udarbejdelse af en miljørapport i henhold til lov om miljøvurdering af planer og programmer. Planen omfatter ikke anlæg, der er omfattet af bilag 3 og 4 til loven, og der skønnes ikke at være tale om planer, der kan påvirke et udpeget internationalt beskyttelsesområde væsentligt. Derimod har forvaltningen skønnet, at der er tale om sådanne andre planer, som fastlægger rammerne for fremtidige anlægstilladelser til projekter, som vurderes at kunne få væsentlig indvirkning på miljøet, jf. lovens § 3, stk. 1, nr. 3. Derfor er denne miljørapport udarbejdet.

1. Høring af andre myndigheder

I forbindelse med udarbejdelse af rapporten er i henhold til § 7, stk. 3 i lov om miljøvurdering af planer og programmer foretaget høring af følgende myndigheder: Center for Byudvikling under økonomiforvaltningen, Kultur- og Fritidsforvaltningen, Københavns Bymuseum og Børn- og Ungeforvaltningen i Københavns Kommune, Indre By Lokaludvalg, Christianshavns Lokaludvalg, Københavns Energi, Dong Energy, By & Havn, Kulturarvsstyrelsen samt Kystdirektoratet.

Der er inden for og efter den fastsatte høringsperiode modtaget bemærkninger fra Indre By Lokaludvalg, Christianshavns Lokaludvalg, Center for Miljø og Center for Trafik.

2. Lokalplanens indhold og hovedformål

Lokalplanen udgør det planmæssige grundlag for at etablere stibroer over Inderhavnen og kanaler som led i den offentligt tilgængelige, sammenhængende stiforbindelse mellem Nyhavn, Christianshavn, Holmen og Amager. Lokalplanområdet omfatter alene arealerne til stiforbindelsen og regulerer kun denne. Området udgør, bortset fra Islands Plads, tillige dele af gældende lokalplaner for større områder på henholdsvis Havnegade (LP 428), Grønlandske Handels Plads (LP 308) og Holmen (LP 331-1&2). Disse lokalplaner 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.

3. Anden planlægning

3.1. Forslag til Kommuneplan 2009

3.1.1 Kommuneplanens rammer

Havnegade er fastlagt som 01*- område som giver mulighed for havnepark med mulighed for anløbsplads for passagerbåde med tilhørende mindre terminalanlæg i 1 etage.

Wilders Plads, inkl. Grønlandske Handels Plads er fastlagt til boliger og serviceerhverv med en maksimal bebyggelsesprocent på 180 - C2*- område.

Christiansholm er fastlagt til boligområde med en maksimal bebyggelsesprocent på 110 - B3-område.

Området ved Islands Plads er fastlagt til boliger med en maksimal bebyggelsesprocent på 150 - B5-område.

Områderne på Holmen er fastlagt til boliger og serviceerhverv med særlige bestemmelser for maksimal etageantal, samlet bebyggelsesprocent og bestemmelser for boligandelen og friarealprocenten - C*-områder.

3.1.2 Grøn cykelrute og promenadeforløb

I kommuneplanforslaget indgår en grøn cykelrute fra Indre By gennem Christianshavn til Amager. Herudover indgår, at der skal sikres et sammenhængende promenadeforløb for cyklister og fodgængere langs havnen, og at sammenhængen i fornødent omfang skal sikres med forbindelser over havneløbet og kanalerne.

3.1.3. Færdsel på vandet

Kommuneplanforslagets afsnit om "Færdsel på vandet" fastlægger som retningslinje, at "Hvor der er behov for at skabe adgang på tværs af vandarealer, skal hensynet til færdslen på vandet vægtes højt. Der skal findes effektive løsninger, der tilgodeser både færdselen på vand og på land. Broer over selve havneløbet skal anlægges og drives under hensyn til mulighederne for en fortsat sejlads med større skibe og sejlskibe." Herudover fremgår det af samme afsnit, at "Planlægningen af nye broer over kanaler m.v. skal ske under hensyn til de fartøjer, som benytter kanalerne. Det er væsentligt, at nye broer anlægges med en gennemsejlingsbredde og frihøjde under broen, der ikke indskrænker gennemsejlingsmulighederne i forhold til de bestående broers bredde og højde."

3.1.4 Husbåde

Generelt fremgår det, at der først kan placeres husbåde i Nyhavn og i Christianshavns Kanal, inkl. Wilders Plads, når fredningsforholdene er afklarede. Husbådene skal være fartøjer, som oprindeligt er bygget til sejlads, og skal ligge på langs af kajen

I Nyhavn kan placeres op til 12 husbåde. I Trangravnen kan placeres op til 10 husbåde i lystbådehavnen. Husbådene må højst være 7 m høje. I Christianshavns Kanal og Wilders Kanal kan placeres op til 20 husbåde.

Langs Inderhavnen mellem Grønlandske Handelsplads og Wilders Kanal kan placeres op til 12 husbåde, som oprindeligt er bygget til sejlads, og som højst må være 7 m høje. Området kan også anvendes til enkelte større fartøjer med publikumsrettede funktioner.

3.1.5 Lokalplaner

Området er omfattet af følgende lokalplaner:

LP 308 Wilders Plads

Omfatter bl.a. Grønlandske Handels Plads og det fredede pakhuis på Nordatlantens Brygge. Lokalplanen har bl.a. som formål at opretholde eksisterende fredede bolværker med tilhørende vandarealer. Den rekreative værdi af kajarealerne skal fastholdes gennem en fortsat sikring af sammenhængende, tilgængelige promenader langs kajerne i hele området.

Lokalplanen har vejudlæg i forlængelse af Strandgade, hvorfor en fremtidig bro på dette sted over Christianshavns Kanal til Christiansholm er mulig.

Et nyt forslag til lokalplan for området er under udarbejdelse, herunder disponeringen af Grønlandske Handels Plads. Der sigtes foreløbig mod endelig vedtagelse i 2010.

Aktstykke 194 af 12. juni 2002 for Grønlandske Handels Plads

Disponering af Grønlandske Handels Plads vil skulle respektere Aktstykke 194 af 12. juni 2002, som er en aftale mellem Slots- og Ejendomsstyrelsen, der er grundejer af matrikel nr. 658

Christianshavn, og Finansministeriet om Grønlandske Handels Plads.

Af dette fremgår bl.a., at staten kan ”udlægge grunden til rekreative formål, herunder f.eks. til samlingssted for borgere og besøgende og for de udendørs aktiviteter, der vil blive iværksat af Fonden Den Nordatlantiske Brygge.” Fonden har tidligere tilkendegivet, at der ønskes mulighed for at opføre op til 3.000 m² etageareal.

LP331-1 & 2 Holmen II

De fredede bygninger Søarsenalet på Arsenaløen og Masteskurene på Frederiksholm, som ligger på hver side af Proviantmagasingraven, hører under denne lokalplan. Promenaderne langs vandet er offentligt tilgængelige.

Lokalplanen muliggør, at dæmningen mellem Christiansholm og Arsenaløen kan erstattes af en bro, og fastlægger en mindre bygning som bevaringsværdig. Anvendelsen af Christiansholm er fastlagt til boliger og serviceerhverv samt offentlige formål.

LP 428 Havnegade II

Lokalplanen fastlægger områdets anvendelse til offentlige formål - park og sikrer områdets bevaringsværdier. Tilgængeligheden og kontakten mellem byen og vandet skal forbedres ved at etablere promenade og cykelsti som en del af et sammenhængende forløb langs Inderhavnen, evt. via vej- og stibroer over Nyhavn og Inderhavnen. Mod Nyhavn og Inderhavnen kan etableres brofæster til cykel- og fodgængerbroer.

På ejendommen matrikel nr. 373 Øster Kvarter, Havnegade 50, kan der, efter tilvejebringelse af en supplerende lokalplan, opføres en bebyggelse til publikumsorienterede funktioner.

3.1.6 Øvrige planer og beslutninger

Bropolitik

Som led i konkretisering og udvikling af havneløbet, hvor byliv og havneliv i højere grad tænkes sammen, er med afsæt i Kommuneplanstrategi 2007 bl.a. besluttet en række principper for udvikling og drift af broer, herunder en række retningslinjer for gennemsejlingsmuligheder, tilgængelighed og broåbninger. Disse er indgået i programmet for konkurrencen om bro over Inderhavnen. Herudover er der igangsat en forsøgsordning med nye retningslinjer for broåbninger af eksisterende broer over havneløbet for at skabe mere liv på vandet. Formålet er at skabe et erfaringsgrundlag, som sammen med en igangværende undersøgelse af mulighederne for automatiske broåbninger generelt i Københavns Havn, skal danne grundlag for en politisk beslutning om fremtidens betjening af broer, investeringer og organisering i forbindelse med kommunens overtagelse af broernes drift i 2012.

Byrumsstrategi for Nyhavnsområdet

Byrumsstrategien har særligt fokus på udvikling af bylivet på land og vand og er bl.a. udarbejdet med gældende planer samt igangværende og kommende godkendte projekter som forudsætning. Strategien, som berører områderne Nyhavn, Gammelholm og dele af Frederiksstaden, omfatter mål og principper for områdernes fremtidige udformning, anvendelse og trafikbetjening. I strategien indgår bl.a., at Nyhavns skyggeside fremover skal udformes med en cykelforbindelse fra Havnegade til Kgs. Nytorv samt med en fodgængerpromenade langs et frit kajforløb, der også skal indeholde mulighed for ophold og aktiviteter samt enkelte udeserveringer.

4. 0-alternativet

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. I dag tager en rejse mellem Kongens Nytorv og Operaen med bil eller cykel 10 minutter, med Metro, bus og gang 13 minutter, med havnebus og gang 16 minutter og med Metro og gang 22 minutter. På cykel over de nye stibroer vil turen kunne tilbagelægges på under 5 minutter. Broerne vil således bidrage til at fremme cykeltrafikken.

5. Miljøbeskyttelsesmål

I forbindelse med Folketingets vedtagelse i 2004 af lov om miljøvurdering af planer og programmer, der er en følge af Europa-Parlamentets og -Rådets direktiv 2001/42/EF af 27. juni 2001, har Københavns Kommune udledt en række målsætninger, som er relevante i forbindelse med den fysiske planlægning. Planforslagets forhold til målsætningerne fremgår af vedhæftede scoping-skema.

6. Miljømæssige konsekvenser

6.1 Scoping

For at afgrænse de miljøforhold, der er relevante i forbindelse med lokalplanforslaget, er der ved hjælp af en checkliste taget stilling til,

hvilke forhold, som skal behandles i miljørapporten. Checklisten fremgår af scopingskemaet.

6.2 Befolkning og sundhed

Broen indgår i det overordnede cykelrutenet og vil dermed styrke forholdene for cyklister, hvilket er en positiv ting i forbindelse med folkesundhed.

6.2.1 Støjpåvirkning

Det kan ikke udelukkes, at broåbninger vil kunne medføre noget støj. Støjniveauet fra åbne/lukkefunktionen på broerne vil derfor løbende blive overvåget.

6.2.2 Friluftsliv og rekreative interesser

Broen indgår i det overordnede cykelrutenet og vil dermed styrke forholdene for cyklister. De forbedrede adgangsforhold over havneløbet vil styrke mulighederne for friluftsliv på land. Det kan dog ikke afvises, at den lukning af broerne i eftermiddagstimerne, der er nødvendig for at afvikle myldretidscykeltrafikken, kan indebære gener for fritidssejladserne. Det bør dog bemærkes, at trafikken - iflg. COWIs tællinger og analyser - dagligt udgøres af 3.-7.000 cyklister over hele året og ca. 400 sejlere i sommerperioden.

6.3 Landskab og jordbund

6.3.1 Jordforurening

Lokalplanområdet omfatter flere forurenede grunde, se nedenfor.

6.3.2 Jordhåndtering og flytning

Håndtering af jord i forbindelse med bygge- og anlægsarbejder skal udføres i henhold til Center for Miljø's anvisninger og tilladelser i henhold til miljølovgivningen. Center for Miljø har udgivet vejledningen "Arbejder du med jord fra Københavns Kommune", 2006, der omhandler håndtering, genanvendelse og bortskaffelse af forurenede jord. Vejledningen kan hentes på Center for Miljø's hjemmeside www.miljoe.kk.dk eller bestilles på tlf. 3366 5800.

6.4 Vand

6.4.1 Grundvandsforhold

Jord- og grundvandsforurening

Generelt består arealerne ud til Inderhavnen af opfyldt materiale, som kan være mere eller mindre forurenede. Der er konstateret kraftig forurening på flere ejendomme, hvor brofæsterne anlægges (ejendommene matr. nr. 373 Øster Kvarter, Havnegade 50, og matr. 451 Christianshavns Kvarter, Islands Plads). Under anlægsarbejderne vil disse forureninger blive fjernet. Dette vil få en positiv effekt på miljøet, da forureningen i dag siver ud i havneløbet.

Lokalområdet ligger i Københavns "historiske" byområde. Her er der mange bygninger, hvis fundamenter er følsomme overfor udtørring eller som står direkte på sætningsgivende jordlag.

Af hensyn til sikring af disse har Borgerrepræsentationen i 1991, i henhold til Byggelovens § 12 A, truffet beslutning om, at der kan pålægges særlige vilkår ved byggeri under grundvandsspejlet i dette område. Blandt andet, at der udarbejdes en risikovurdering i forhold til at påføre skader på bygninger i området, at grundvandsmagasinet tilføres vand i takt med oppumpning og at der etableres monitoringsboringer og udtages vandprøver.

6.4.2 Håndtering af vand ved byggeri

6.4.3 Vandudskiftning

Anlægsarbejdernes eventuelle konsekvenser for frigivelse af havneslam vil løbende blive overvåget. Center for Park og Natur vil håndtere eventuelt frigivet havneslam efter gældende regler.

6.5 Trafik

6.5.1. Trafik på vand

Inderhavnen

Inderhavnen er præget af gennemsejling og krydsende sejlads med en blanding af vandbusser og alle former for store og små både.

Derudover er der bl.a. anløb for tur- og charterbåde langs Havnegades kajareal og periodevise events, hvor skoleskibe, skonnerter og store lystbåde lægger til langs Amaliekajen og Kvæsthusmolen. Det er dog kun ganske få store skibe, der sejler regelmæssigt gennem Inderhavnen i dag. Frem til 2017 vil der jævnligt være fragt af avispapir til Christiansholm med større skib. Havnebussen er bygget til at kunne passere under Knippelsbro med en fri gennemsejlingshøjde på 5,4 m.

Det fremtidige omfang af skibstrafik gennem denne del af havnen kan vanskeligt forudsiges, men i den fremtidige udvikling af de indre havneområder må muligheden for skibsfart med såvel sejlbåde og andre lystfartøjer som med krydstogtskibe, passagerskibe, skoleskibe, skonnerter mv. opretholdes. Der må endvidere forventes trafik med uddybningsfartøjer og pramme til oprensning af sedimenter, og en større flydekran kan forventes at skulle manøvrere i havnen i forbindelse med hævning af sunkne skibe eller ved byggeopgaver. Den fremtidige havnetrafik vil i særlig grad være præget af veteranskibene i Nyhavn, sejlskibe fra bl.a. Christianshavns Kanal og Sydhavnen samt eventuelle andre fremtidige marinaanlæg.

Kanalerne

Der er i sommerhalvåret mange sejlbåde, der sejler ind og ud af Christianshavns Kanal, herunder gæstesejlere. Det er kun relevant for sejlbåde at sejle ind i Christianshavns Kanal fra den nordlige udmunding i Inderhavnen, da kanalen deles på midten af Torvegade og Børnehusbroen, der ikke kan lukkes op.

Lave havnerundfartsbåde m.fl. forudsætter en fri gennemsejlingshøjde på 2,2 – 2,3 m. Sejlbåde og skibe, som er højere, kræver broåbning. De nye broer over Christianshavns Kanal og Trangraven er oplukkelige og har fri passage for skibe under kote 2,3 m, Ved proviantmagasingraven er der fri passage for skibe under kote 2,5 m. Der skal udarbejdes en broåbningspolitik, der tilgodeser behovet for sejlads med skibe over henholdsvis kote 2,3 m og kote 2,5 m. Som indledning til arbejdet med broåbningspolitikken er der foretaget skibstællinger i løbet af sommeren 2009. Endvidere er der estimeret hvor mange cyklister der vil benytte broen. På baggrund af materialet og i dialog med myndigheder og relevante interessenter vil der blive udarbejdet et forslag til broåbningspolitik for kanalbroerne.

Bropolitik

For at styrke byliv og havneliv har BR besluttet en række principper for udvikling og drift af broer, herunder en række retningslinjer for gennemsejlingsmuligheder, tilgængelighed og broåbninger. Disse er indgået i programmet for konkurrencen om bro over Inderhavnen. Der er igangsat en forsøgsordning med nye retningslinjer for broåbninger af eksisterende broer over havneløbet for at skabe mere liv på vandet. Formålet er at skabe et erfaringsgrundlag, som sammen med en igangværende undersøgelse af mulighederne for automatiske broåbninger generelt i Københavns Havn, skal danne grundlag for et broreglement for hver bro.

6.5.2 Cykel- og fodgængertrafik

Etablering af broerne over Inderhavnen og kanalerne er et af midlerne til at nå målet om at mindst 50 % skal cykle til arbejde eller uddannelse i København i 2015. Broforbindelserne er en del af det grønne cykelrutenet. Det grønne cykelrutenet indgår i forslag til Kommuneplan 2009 og er under løbende etablering i byen. Broerne vil skabe en ny trafikal forbindelse mellem Indre By og Christianshavn/Amager. Etablering af broerne forventes at få stor betydning for cyklisterne og fodgængernes bevægelsesmønstre. Det bliver blandt andet muligt at fravælge den stærkt trafikerede Torvegade til fordel for en mere fredelig forbindelse over Christianshavn.

Der er blevet gennemført en analyse af hvor stor cykeltrafik der kan forventes på broerne. Vurderinger af hvor stor en cykeltrafik der kan forventes er forbundet med visse usikkerheder og der er derfor udarbejdet et skøn på baggrund af hvad der skete af ændringer i forbindelse med Bryggebroen, hvor der i dag kører ca. 5.000 cyklister, og et skøn baseret på nøgletal for cykeltrafik og arealdata. Det første skøn viser at der kan forventes ca. 3.000 daglige cyklister på broen over Inderhavnen. Det andet skøn baseret på arealdata viser, at der kan forventes ca. 7.000 daglige cyklister. Det vurderes, at skønnet på 7.000 daglige cyklister er meget optimistisk, og det forventes at den endelige trafik bliver mindre. Fordelingen af cykeltrafikken over døgnet forventes at svare til det, der generelt er gældende i København

således at de vil være en koncentration mellem kl. 7.30 og kl. 9.00 og mellem kl. 16 og kl. 17.00.

6.5.1 Trafikafvikling/belastning

Etablering af de nye stibroer vil gøre det mere attraktivt at cykle og gå over havneløbet, evt. kombineret med brug af den kollektive trafik. Det forventes, at biltrafikken som følge heraf vil dale.

6.5.2 Støj

Bortset fra i anlægsfasen ventes de kommende broer ikke at afgive støj eller vibrationer i nævneværdig grad. Det kan dog ikke afvises, at broernes åbninger og lukninger vil kunne afgive noget støj. Dette vil blive overvåget.

6.5.3 Sikkerhed og risiko for ulykker

Adgangen til broerne sker via ramper og trapper. Af hensyn til tilgængeligheden er broernes hældning mindre end 4 %, dog mindre end 4,5 % på en kortere strækning af broen over Inderhavnen. Broerne over kanalerne kan over kortere strækninger have en hældning på op til 5 %.

Broerne er således tilgængelige også for syns- og bevægelsehæmmede. Brodæk forsynes med skridsikker og jævn belægning, så færdsel på broen foregår sikkert og behageligt. På broerne etableres bomme, som spærrer for trafikken ved broåbning. Bomme etableres i begge sider af det oplukkelige fag. Bommene forsynes med advarselsblink, og der etableres signal med to alternerende røde blink med akustisk signal. Ved signalanlægget etableres højttaler og stopstriber.

Der skal udarbejdes en broåbningspolitik for at sikre, at broerne åbnes sikkerhedsmæssigt forsvarligt. Endvidere skal der fastsættes et broreglement for den enkelte bro.

6.6 Visuel effekt

6.6.1 Arkitektonisk udtryk

Broen over Inderhavnen er udformet som to skydebroer, der i plan tegner en svag, jævn bue. De to bevægelige åbningsfag er fastholdt horisontalt af hver sit brofæste, som er søjleunderstøttet. På broens centrale del blandes cyklende og gående.

Kanalbroerne er enkelt og minimalistisk udformet for at opnå optimal transparens. Broerne over Christianshavns Kanal og Trangraven er udformet i tre lineære brofag, hvis forløb samles over vandfladen i et stjerneformet udtryk, hvorved bl.a. broens fæste på Islands Plads kan minimeres.

Broen over Proviantmagasiningraven er en klapbro med understøtninger og maskinrum beliggende umiddelbart bag bolværkskanten ved Masteskurene. Den har et let og transparent udtryk, der underordner sig de omgivende fredede bygninger, Masteskurene og Søarsenalet.

6.6.2 Lys og/eller refleksjoner

Grundbelysningen på broerne skaber sikkerhed, tryghed og tilgængelighed på et bæredygtigt grundlag. Der er balance mellem områdets generelle lysniveau og belysningen på broernes specielle designelementer.

På broen over Inderhavnen er lyssætningen integreret i håndlisterne i brofæstets område og i de bevægelige brofag.

6.7 Sikkerhed

6.7.1 Brand, eksplosion, giftpåvirkning

Broerne giver ikke anledning til at foretage særlige foranstaltninger omkring sikkerheden.

Potentiel risiko for påsejling af broerne er ikke vurderet i forbindelse med den afholdte konkurrence, men vil blive håndteret under projekteringen.

6.8 Kulturarv

6.8.1 Fredede eller bevaringsværdige bygninger

Christianshavns Kanal, Trangraven og kanalen i Nyhavn er alle fredede. Fredningen betyder bl.a., at bolværkerne er fredede, og at man ikke uden dispensation fra Fredningsnævnet for København må opsætte faste genstande i kanalerne. Bolværkerne mod Inderhavnen er ikke fredede.

Der er fredede bygninger i Nyhavn og Havnegade, på Grønlands Handels Plads, Arsenaløen, Dokøen og Frederiksholm.

Kulturarvsstyrelsen udtaler bl.a., at ”Der bør til placeringen og udformningen af broerne tages særligt hensyn til de fredede bygninger og deres kulturmiljøværdier. Det skal særligt påpeges, at terrænet omkring broerne ikke bør hæves, da det vil genere de fredede bygninger og forringe deres forhold til omgivelserne.”

6.8.2 Jordfaste fortidsminder, arkæologisk arv

I forbindelse med anlægsarbejderne vil Københavns Bymuseum overvåge eventuelle forekomster af jordfaste fortidsminder.

7. Overvågning

På grund af de usikkerheder, der påpeges i miljørapporten iværksættes følgende opfølgende foranstaltninger:

Støjniveauet fra åbne/lukkefunktionen på broerne vil løbende blive overvåget.

Vandkvaliteten i Inderhavnen og kanalerne vil blive løbende underlagt Center for Miljøs tilsyn med badevandskvaliteten i Københavns Havn.

Den forurenede jord vil blive underlagt de sædvanlige foranstaltninger, der sker i medfør af miljølovgivningen.

Trafikudviklingen vil blive fulgt løbende gennem de iværksatte generelle trafiktællinger.

8. Ikke teknisk resumé

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 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 forslaget til 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 m².

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 iværksat en forsøgsordning for broåbning for at indhente et erfaringsgrundlag, 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 kunstsukolerne på Holmen og kan være et led i Københavns Kommunes målsætning om, at mindst 50 % skal cykle til arbejde eller uddannelse i 2015.

Bilag:

Checkliste til miljøvurdering af forslag til lokalplan for stibro over Inderhavnen og stibroforbindelser over Christianshavns Kanal, Trangraven og Proviantmagasingraven

Scoping				Bemærkninger
Planens indvirkning på miljøet				
Miljøparametre	Ikke relevant	Forhold, der bør vurderes	Forhold, der ikke vurderes yderligere	
Befolkning og sundhed				
Indendørs støjpåvirkning	x			
Sundhedstilstand			x	Broerne indgår i det overordnede cykelrutenet og vil dermed styrke forholdene for cyklister, hvilket er en positiv ting i forbindelse med folkesundhed
Svage grupper (f. eks. handicappede)			x	Lokalplanen vil stille krav om, at anlæggene udformes under hensyn til generel tilgængelighed
Friluftsliv og rekreative interesser		x		Broerne indgår i det overordnede cykelrutenet og vil dermed styrke forholdene for cyklister, hvilket vil styrke mulighederne for friluftsliv på land. Broerne vil kunne få indflydelse på besejlingsmulighederne især for lystsejlere, hvilket bør belyses nærmere
Gener over for befolkningen		X		Lejerbo mister udeareal med aftensol på Islands Plads. Der kan komme støj fra brugerne af stibroerne.
Biologisk mangfoldighed – flora og fauna				
Dyreliv	x			
Sjældne, udryddelsestruede el. fredede dyr, planter el. naturtyper	x			
Evt. nærliggende naturbeskyttelses- og fuglebeskyttelsesområder	x			
Habitatområder	x			
Spredningskorridorer	x			
Naturbeskyttelse § 3	x			
Grønne områder	x			
Skovrejsning	x			
Fredning		x		Forholdet til fredede bolværker bør vurderes. Selve Christianshavns Kanal og Trangraven er fredet. Fredningsnævnet skal derfor søges om dispensation ved anlæg af broerne.
Fredskov	x			

Landskab og jordbund				
Landskabelig værdi		x		Broerne vil få indflydelse på opfattelsen af havneløbet samt betyde visuelle ændringer i kanalerne, hvilke primært belyses i lokalplanen - men også bør vurderes i miljøredegørelsen.
Geologisk særpræg	x			
Jordforurening	x			
Risiko for forurening			x	Der vil kunne forekomme frigivelse af havneslam i forbindelse med broens anlæg. Dette vil Center for Park og Natur tage sig af i henhold til gældende regler.
Jordhåndtering og flytning			x	Der vil skulle flyttes forurenede jord i forbindelse med etablering af brofæster, styrehuse og maskinrum mv. Dette vil Center for Miljø håndtere efter gældende regler.
Vand				
Overfladevand, herunder påvirkning af vandløb og vådområder		x		Eventuelle konsekvenser for vandgennemstrømning i kanaler og havneløb bør vurderes.
Udledning af spildevand	x			
Grundvandsforhold	x			
Risiko for forurening af grundvandsressourcer	x			
Luft				
Luftforurening (støv og andre emissioner)			x	Der vil ikke forekomme gener ud over sædvanlige gener i anlægsfasen
Emissioner fra evt. trafik til og fra området	x			
Støj				
Støj		x		Støjniveauet fra åbne/lukkefunktionen på broerne bør overvåges.
Vibrationer	x			
Trafik				
Trafikafvikling/belastning		x		En fortsat vurdering af afviklingen af den kommende cykeltrafik bør foretages.
Støj	x			
Energiforbrug		x		En øget anvendelse af cykel og "gåben" vil alt andet lige have en positiv betydning for energiforbruget. Åbning af broen over Inderhavnen kræver meget effekt, men årligt energiforbrug til åbning vil være begrænset. Energiforbrug til belysning af og på broerne.
Sikkerhed		x		Sikkerheden for mødet mellem cyklister og andre trafikanter - især ved broernes

				landfæster og ved broåbning - bør vurderes
Risiko for ulykker		X		Som ved al trafik vil der være mulighed for ulykker. Risiko for påsejling af broerne søges håndteret ved udarbejdelse af særlige reglementer for hver bro.
Klimatiske faktorer				
Evt. påvirkning af klima	x			
Kulturarv				
Kulturhistoriske værdier		x		Broerne indgår i et historisk bymiljø, og deres konsekvenser for dette kulturmiljø bør vurderes.
Kirker	x			
Fredede eller bevaringsværdige bygninger		x		Forholdet til fredede bygninger, der er naboer til broerne, bør vurderes.
Jordfaste fortidsminder, arkæologisk arv			x	Der vil i forbindelse med broernes etablering ske sædvanlig registrering af jordfaste fortidsminder
Ressourcer og affald				
Arealforbrug	x			
Energiforbrug	x			
Vandforbrug	x			
Produkter, materialer, råstoffer	x			
Kemikalier, miljøfremmede stoffer	x			
Affald, genanvendelse	x			
Visuel effekt				
Arkitektonisk udtryk		x		Broernes indpasning i omgivelserne er meget væsentligt at belyse
Lys og/eller refleksioner		x		Broernes belysning og dermed indvirkning på omgivelserne om aftenen og natten er væsentligt at belyse
Sikkerhed				
Kriminalitet	x			
Brand, eksplosion, giftpåvirkning	x			
Socioøkonomiske effekter				
Påvirkning af sociale forhold	x			
Påvirkning af erhvervsliv		x		Broernes eventuelle indflydelse på søværts erhvervstrafik i havnen bør vurderes