



Notat

Bilag 6 - Sammenfattende redegørelse for miljøvurderingen af forslag til lokalplan for Molestien med tilhørende kommuneplantillæg

Sagsnummer
2020-0119006

Dokumentnummer
2020-0119006-10

I henhold til lov om miljøvurdering af planer og programmer og af konkrete projekter (VVM) (lovbkg. nr. 973 af 25. juni 2020), skal planmyndigheden efter den offentlige høring udarbejde en sammenfattende redegørelse for,

- hvordan miljøhensyn er integreret i planen,
- hvordan miljørapporten og de udtalelser, der er indkommet i offentlighedsfasen, er taget i betragtning,
- hvorfor den godkendte eller vedtagne plan er valgt på baggrund af de rimelige alternativer, der har været behandlet, og
- hvordan myndigheden vil overvåge de væsentlige indvirkninger på miljøet af planen.

Med denne redegørelse og de ændringer, der er foreslået i planerne, finder forvaltningerne, at der er foretaget en miljøvurdering af planerne, som kan danne grundlag for, at planerne vedtages endeligt.

Integration af miljøhensyn

Miljørapporter skal udarbejdes med udgangspunkt i den form for plan, der er tale om. Her er det et lokalplanforslag med tilhørende kommuneplantillæg.

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.

Miljøvurderingen er foretaget sideløbende med planprocessen, så der har været mulighed for at påvirke lokalplanens bestemmelser og kommuneplantillæggets rammer og retningslinjer.

Miljøvurderingen er afgrænset til planemner, som er vurderet særligt miljømæssigt væsentlige.

Afgrænsningen af miljøvurderingen er dels sket i en intern proces i kommunen og dels gennem høring af berørte myndigheder i henhold til lovens § 7, stk. 4, og er nærmere beskrevet i afsnit 4.3 i miljørapporten.

Plan, Analyse, Ressourcer og
CO2-reduktion
Byplan Vest
Njalsgade 13
2300 København S

Offentlig høring

EAN-nummer
5798009809452

Miljørapporten har været i offentlig høring sammen med forslag til kommuneplantillæg og lokalplan fra den 27. maj 2021 til den 27. august 2021.

Der er modtaget i alt 15 henvendelser. Alle henvendelserne er behandlet i et selvstændigt dokument med forvaltningernes kommentarer. Der henvises til bilag 7 og 8.

Der er modtaget enkelte henvendelser med relevans for miljørapporten. Disse refereres kort herunder under de relevante miljøvurderingsemner. For en uddybning henvises til bilag 8. Der er ikke henvendelser med relevans for miljøvurderingen, som forvaltningen vurderer, giver anledning til ændringer i lokalplan eller kommuneplantillæg.

Væsentlighedsvurderingen er opdateret med nye arter for nyt udpegningsgrundlag og er vedlagt som bilag 5. Tilføjelsen af arterne har ikke givet anledning til en ændret konklusion om, at projektet ikke vil medføre en væsentlig påvirkning af udpegningsgrundlaget for Natura 2000-området.

Trafikmønstre og trafikikkerhed

Kgs. Enghave Lokaludvalg (henvendelse nr. 13) bemærker, at de er bekymrede for tiltag i udbygningsaftalen om etablering af en cykelbane for venstresvingende cyklister til venstre for bilernes højresvingsbaner, således af cyklister og bilister skal krydse hinanden. Lokaludvalget henviser i den forbindelse til, at en lignende løsning ved P. Knudsens Gade skaber stor utryghed. Lokaludvalget håber, at der kommer en samlet planlægning af trafikafviklingen på Sydhavnsgade/Sjællandsbroen og krydsene over disse, da den megen byudvikling i området vil medføre øget trafik og udfordringer her.

Bådehavns-gade 4, 6, 8, 10, 12, 22 (Ejerlauget Fragtvej), (henvendelserne nr. 5, 7, 9, 10, 11 og 12) bemærker, at den i planen foreslåede vejstruktur vil forringe vejforsyningen til Bådehavns-gade 20 og 22 markant, idet kørsel til disse ejendomme fremover skal foregå via et snævert vejforløb, som løber gennem tæt boligområde med plejecenter og børneinstitution.

Forvaltningernes bemærkninger:

Løsningen med at lade cyklisterne krydse højresvingsbanen følger de trafikikkerhedsmæssige anbefalinger. Den mest fremherskende ulykkes type i København er højresvingsuheld. Den foreslåede udformning vil reducere risikoen herfor og samtidig understøtte kommunens arbejde for at reducere antallet af alvorligt tilskadede og dræbte i trafikken. Løsningen er valgt, fordi den både forbedrer

cyklisternes fremkommelighed, men også giver også mere plads til, at de højresvingende biler kan passere uden at være i konflikt med de ligeudkørende cyklister. Krydset vil med udformningen bedre kunne afvikle trafikken for begge trafikantgrupper.

Forvaltningerne er opmærksomme på, at den videre planlægning af det samlede byudviklingsområde omkring Bådehavngade vil øge de trafikale udfordringer, og at der skal findes flere trafikale løsninger i den videre planlægning.

Ejendommene Bådehavngade 20-22 har i dag vejadgang ad Molestien. Når planlægning for den vestlige side af Bådehavngade igangsættes, vil disse ejendomme skulle have vejadgang direkte fra Bådehavngade. Bygherre for Molestien er i dialog med grundejerne om en midlertidig løsning. Det er i lokalplanen sikret, at der er mulighed for at ejendommene kan have vejadgang via Molestien, indtil byudvikling for den vestlige side af Bådehavngade er gennemført.

Trafikstøj og togstøj

Sund & Bælt (henvendelse nr. 4) bemærker, at støjanalysen for støjkonsekvenser fra jernbanen ikke tager højde for den fremtidige forøgelse af togtrafikken, og at denne skal indgå.

En borger (henvendelse nr. 3) bemærker, at området ikke er egnet til beboelse og daginstitutioner grundet støj- og luftforurening fra den stigende trafikmængde.

Forvaltningernes bemærkninger

Forvaltningerne bemærker, at det fremgår af miljørapporten, at der for at vurdere støjpåvirkningen fra jernbanen syd for området er foretaget en støjberregning, og at der i beregningen er medtaget trafiktal for jernbanen baseret på tal fra Trafik- og Byggestyrelsen for 2030.

Det er korrekt, at der er trafikstøj i området fra Sjællandsbroen, Bådehavngade og jernbanen. Der er i forbindelse med lokalplanprocessen derfor redegjort for, hvordan det er muligt at afskærme området for støj fra jernbane og vejtrafik, således at støjgrænser for boliger og daginstitutioner og opholdsarealer kan overholdes.

Den fremtidige bebyggelse og friarealer i planen er placeret således, at bebyggelsen langs Sjællandsbroen, Bådehavngade og jernbanen kan danne støjskærm for de primære opholdsarealer. For at kunne overholde støjgrænserne i bygningerne kan det desuden blive nødvendigt at støjisolere bygningerne. Overholdelse af støjgrænser for opholdsarealer og boliger nærmest jernbanen forudsætter etablering af

støjafskærmning af friarealerne i form af en indtil 5 m høj støjskærm mod jernbanen. Det kan desuden blive nødvendigt at opsætte midlertidig støjafskærmning mod Sjællandsbroen, indtil bebyggelse langs denne er etableret, jf. desuden miljørapporten.

Ekstern støj

Kgs. Enghave Lokaludvalg (henvendelse nr. 13) bemærker, at det bør sikres, at det nye boligområde er skærmet mod støj fra arbejde på både ved slæbested ved Fiskerhavnen, således at dette arbejde ikke forhindres af boligernes nærvær.

Forvaltningernes bemærkninger

I forhold til ønsket om støjafskærmning i forhold til slæbested i Fiskerhavnen bemærkes det, at der er ikke tale om virksomheder, der er godkendelsespligtige efter miljøbeskyttelsesloven, og at det derfor ikke forventes, at der er tale om miljøkonflikter af så væsentlig karakter, at det vil give anledning til særlige forholdsregler. Endvidere vil slæbestedet ligge bag jernbanen og støjskærm ved denne, hvorfor støj fra arbejde på både ved slæbestedet ikke forventes at ville genere de nye beboere. Der opfordres til, at der indgås en dialog om sameksistens mellem nye beboere i lokalplanområdet og eksisterende beboere og brugere ved Fiskerhavnen.

Visuelle forhold, skygger, indblik og refleksioner

Københavns Museum (henvendelse nr. 6) bemærker, at en fortætning af bebyggelsen i lokalplanområdet vil have betydning for området omkring Fiskerhavnen, der er et kulturmiljø, der bør værnes om. Museet finder ikke, at det foreslåede byggeri spiller sammen med kystlandskabet, herunder de kulturhistoriske og naturmæssige interesser i området.

En borger (henvendelse nr. 2) bemærker, at bebyggelsesgraden og -højde er for høj. Maksimal etagehøjde bør være 4 etager, og at der er brug for rekreative områder i byen.

Forvaltningernes bemærkninger:

Forvaltningerne bemærker, at lokalplanområdet ligger op til Fiskerhavnen, men bagved jernbanen, og den planlagte bebyggelse følger banens bueslag. Således er byggeriet planlagt, så det spiller sammen med kystlandskabet, herunder de kulturhistoriske og naturmæssige interesser i området. Det er højere end det eksisterende byggeri ved Fiskerhavnen og har et større volumen, men vil med sin udformning spille sammen med landskabets udformning. Planlægningen vil således være en del af den udvikling med bymæssig karakter, som er på vej i området. Jernbanen forhindrer, at der kan skabes direkte adgang til kysten fra lokalplanområdet

Udvikling af området kan ses som en fortsættelse af den bymæssighed, som man kender fra fx Kgs. Enghave, Sluseholmen og Teglholmen. Særligt i områder der ligger tæt på stationer, giver det mening at udvikle med højere bebyggelsestætheder, fordi flere beboere/pendlere så vil tage offentlig transport. Lokalplanområdet ligger kun 100-300 meter fra den fremtidige metrostation Sluseholmen på Sydhavns-metroen, og derfor er der anbefalet en bebyggelsesprocent på 185.

Bygningshøjderne i lokalplanen er tilpasset beliggenheden. Der muliggøres en enkelt bygning på 40 m på hjørnet af Bådehavngade/Sjællandsbroen. Højden svarer til planlagt bebyggelse i lokalplan Sydhavngade ("Trekantgrunden"), hvor der også er muliggjort en bygning på op til 40 m på hjørnet mod Sjællandsbroen. Parkeringshus langs må højst være 22 m, hvilket svarer til nabobygningen, Dansk Metals eksisterende erhvervsbygning. Langs Bådehavngade muliggøres en højde op til 28 m, som kan give den brede vej et bymæssigt forløb, mens bygninger nærmest jernbanen og Fiskerhavnen syd for jernbanen bygninger højst må være 20 m høje af hensyn til mødet med Fiskerhavnen.

Rekreative forhold

En borger (henvendelse nr. 6) bemærker, at der er brug for rekreative områder i byen.

Forvaltningernes bemærkninger:

Det er vurderet i miljørapporten, at lokalplanen tilfører nye rekreative værdier til området gennem etablering af et offentligt, tilgængeligt fællesområde med opholds- og aktivitetsmuligheder for beboerne og andre, samt mere private haver og gårdrum som benyttes af beboerne og institutionerne. Projektet vurderes på den baggrund at have en positiv påvirkning på rekreative interesser.

Befolkning, sundhed og socioøkonomi

En borger (henvendelse nr. 3) bemærker, at der bør indarbejdes plads til fritidsaktiviteter til børn og unge i planen.

Bådehavngade 4, 6, 8, 10, 12, 22 (Ejerlauget Fragtvej), (henvendelserne nr. 5, 7, 9, 10, 11 og 12) bemærker, at Københavns Kommunes krav til etablering af offentlige funktioner er skævt fordelt mellem den vestlige og den østlige side af Bådehavngade. Endvidere bemærkes det, at der ikke bør stilles krav om 25 % almene boliger i planen, da der allerede findes 52 % almene boliger i dette område. Københavns Kommune opfordres til at frafalde krav om etablering af almene boliger, eller at nedsætte det.

Forvaltningernes bemærkninger:

Kommunen har opgjort sit langsigtede arealbehov for området – herunder KKFO, fritidsklub, juniorklub og ungemiljø, som er fordelt i Bådehavngadekvarteret. Der arbejdes fortrinsvis for en placering af disse funktioner i tilknytning til den kommende skole i Bådehavngade Vest, dvs. at de ikke placeres i lokalplanområdet for Molestien.

Det kommunale arealbehov er forskelligt i de fire delområder i byudviklingsområdet Bådehavngade. Der er ved fordelingen set på Bådehavngadeområdet som en helhed, herunder de byplanstrategiske intentioner og fagspecifikke hensyn til enkelte funktioner

Det er korrekt, at der i dag er en høj andel almene boliger i skoledistriktet for Ellebjerg Skole, som lokalplanområdet i dag indgår i. Kravet om etablering af almene boliger stilles, da det vurderes, at lokalplanen kan understøtte den blandede by ved at tilføre området andre almene boligtyper end de eksisterende almene boligtyper. De almene boliger i lokalplanområdet etableres således som et alment plejecenter.

Alternativer til planerne

Der er ikke behandlet alternativer til det aktuelle plangrundlag. Referencescenariet er den aktuelle miljøstatus for området, der benyttes som sammenligningsgrundlag for at vurdere, hvilke påvirkninger projektet medfører. Referencescenariet er ligeledes, hvis området udvikles som beskrevet i den nuværende lokalplan 324 som serviceerhverv. Vurderingen af miljøpåvirkningen for udviklingen af Molestien er en vurdering af forskellen mellem den situation, hvor projektet er færdigetablet ca. år 2036, og den situation, hvor de nuværende forhold fremskrives.

Overvågningsprogram

Lokalplanen og kommuneplantillægget giver grundlaget for opførelse af byggerier og trafik anlæg m.m.

I den efterfølgende projektering vil de hensyn blive inddraget, som er beskrevet i miljørapporten og redegørelsen til lokalplanen og kommuneplantillægget. Desuden vil der i byggesagsbehandlingen blive varetaget relevante myndighedsbeføjelser.

Der skal i anlægsfasen udtages monitoringsprøver for det udledte vand for at se om vandkvaliteten overholdes. Dette reguleres i tilslutningstilladelsen. HOFOR skal løbende redegøre for at deres udledningstilladelse overholdes. Dette har ikke indflydelse på lokalplanen. Projektet skal ansøge om udledningstilladelse i anlægsperioden til udledning af vand fra grundvandssænkning og tørholdelse. I denne skal der indgå rensningsforanstaltninger til at undgå udvaskning til Natura 2000 område.

Der er ikke behov for at udarbejde yderligere overvågningsprogrammer.

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