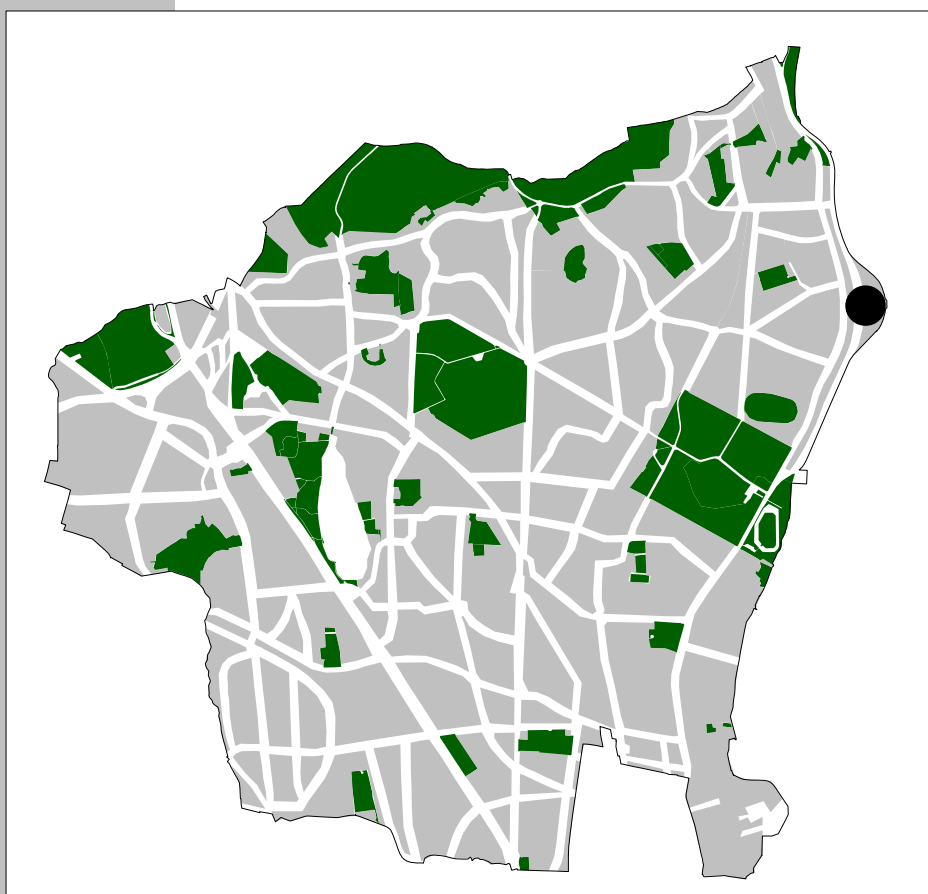


Lokalplan 340

for Skovshoved Havn

Med miljøvurdering

FORSLAG



GENTOFTE KOMMUNE

INDHOLDSFORTEGNELSE

REDEGØRELSE FOR LOKALPLAN 340

LOKALPLANENS BAGGRUND

EKSISTERENDE FORHOLD

LOKALPLANENS FORMÅL OG INDHOLD

LOKALPLANENS FORHOLD TIL ANDEN PLANLÆGNING OG LOVGIVNING

LOKALPLAN 340

BESTEMMELSER

KORTBILAG



REDEGØRELSE FOR LOKALPLAN 340

for Skovshoved Havn

LOKALPLANENS BAGGRUND

Gentofte Kommune har siden 2005 sammen med havnens interessenter gennemført en proces hvis mål har været at udarbejde en helhedsplan, som fastlægger rammerne for, hvordan en fornyelse og udbygning af havnen kan finde sted med respekt for det særlige miljø og kystlandskab, som havnen er en markant del af.

Med udbygningen af havnen ønskes der en forøgelse af antallet af bådpladser, mulighed for en forbedring af de eksisterende aktiviteter, etablering af nye rekreative aktiviteter samt enkelte byggemuligheder til havnerelaterede formål.

Et udvalg bestående af repræsentanter for Kommunalbestyrelsen og havnens interessenter har udarbejdet "Helhedsplan for Skovshoved Havn og nærområde", der er vedtaget af Kommunalbestyrelsen den 29. august 2011. Den aktuelle lokalplan tager udgangspunkt i helhedsplanen, der er beskrevet side 4.

EKSISTERENDE FORHOLD

Lokalplanområdet ligger i den østlige del af Klampenborg – Skovshoved bydel ved Øresundskysten udfør Skovshoved By og Kystvejen.

Det oprindelige fiskerleje i Skovshoved lå direkte ud til Øresund med en randbebyggelse tæt omkring den smalle strandvej. Bebyggelsen lå ved foden af stenalderhavets kyststrækninger. På stranden ud mod Øresund havde bebyggelsen gennem årene bredt sig med små slipper og tværveje, som førte ned til et lille havneanlæg og den åbne strand, hvor fiskerne havde ophalerpladser, stejlepladser mv.

Da Kystvejen blev etableret i 1937, blev den ud for Skovshoved placeret på søterritoriet helt fri af den eksisterende kyst. Der blev etableret opfyldninger ind til den oprindelige strand, men der blev ikke opført nye bebyggelser i Skovshoved. Skovshoveds oprindelige front mod vandet ligger derfor velbevaret bag de tætte randbeplantninger langs kystvejen.

Den nye kystvej blev sammen med havnen planlagt med store landskabelige og arkitektoniske linjer – som et langt promenadeforløb fra Charlottenlund i



Benzintank tegnet af Arne Jacobsen i 1938.

syd til Bellevue i nord. Kystvejen blev afsluttet mod vandet af en lang sten-sætning, som fortsatte ud i havneområdet. Der etableredes træplantninger, og havnen kom til at ligge markant på et fremspring på kysten.

Kystvejens lange forløb har et bredt vejprofil. Ud for havnen i fire spor med midterrabat, brede fortove, cykelstier og promenadearealer. Til havnen er der to indkørsler.

Skovshoved Havn er et tidligt eksempel på en planlagt havn. Den har tre bassiner. Det nordlige er fra starten udformet som en lystbådehavn. Det sydlige som erhvervs- og fiskerihavn. Imellem dem blev der placeret et åbent bassin som en forhavn. Senere er der etableret en foranliggende mole, og bassinet er nu indrettet med bådebroer. Havnebassinernes areal udgør 43.000 m² med plads til 320 sejl- og motorbåde. På land er der opbevaringsarealer til ca. 210 sejlløjer inkl. stativer for ca. 60 optimistløjer.

På den nordlige del af havnen blev der samtidig med havnens opførelse etableret et større klubhusanlæg med flere klubber og en restaurant. Senere blev der etableret en bebyggelse med kiosk og offentlige toiletter.

Nye klubhuse, udformet som de oprindelige, stod færdige i maj 2010. Nord for klubhusanlægget ligger en kloakpumpestation. Benzintanken ud mod Kystvejen er tegnet af Arne Jacobsen, opført i 1938 og fredet i 1986. Den er renoveret i 2004. I dag fungerer den stadig som benzinstation, og den tidligere butik er indrettet som kiosk. I den nordlige del af havnen er der ca. 110 p-pladser.

Det midterste havnebassin, der oprindeligt fungerede som forhavn, er nu udnyttet med bådpladser, en stor jollerampe og en jolleplads. Bassinet afgrænses i syd af en bred pier, hvor havnens tidligere havnekontor, som er bygget samtidig med havnen, ligger. På pieren er der indrettet ca. 90 parkeringspladser.

Det sydlige havnebassin var oprindeligt erhvervs- og fiskerihavn, men udnyttes nu udelukkende til lystbåde og havnens erhvervsvirksomheder. Der er bådværft, bådreparation, motorværksted, seilmager og en kano- og kajakbutik. Desuden er der indrettet havnekontor og servicefaciliteter/lokaler for Kgl.



Luftfoto af Skovshoved Havn.

Dansk Yachtklub, Skovshoved Sejlklub og faciliteter for gæstesejlere. På værftsområdet er der flere haller, der bruges til vinteropbevaring af både.

Omkring det sydlige havnebassin er der ca. 25 permanente parkeringspladser. På værftsområderne er der lejlighedsvis, ved store stævner, parkeringsmulighed og værftsområdets store vinteropbevaringsplads, som er havnens eneste, bruges om sommeren til parkeringsplads med en kapacitet på ca. 125 pladser. Ved det sydlige havnebassin findes endvidere servicekajer med travelift, mastekran mv.

Kysten ud for havnen er udlagt med et åbent græsareal, og ud for det nordlige bassin er en vandskibane afmærket. På stensætningen er der en platform, som bruges af vandskiløberne. Syd for havnen er der en bro for vinterbadere.

LOKALPLANENS FORMÅL OG INDHOLD

Skovshoved Havn skal i overensstemmelse med Kommuneplan 2009 anvendes til rekreativt område i form af lystbådehavn. Lokalplanens formål er at fastlægge rammerne for den fremtidige anvendelse og udbygning af havnen.

Havneområdet må anvendes til rekreativt område, lystbådehavn, herunder offentlige formål, havnerelaterede funktioner, havnerelateret erhverv, herunder detailhandel samt kloakpumpestation, spildevandsanlæg og benzintank.

Udover mulighed for gennemførelse af helhedsplanen, der blev vedtaget i august 2011 af Kommunalbestyrelsen giver lokalplanen mulighed for en yderligere udvikling af havnen.

Lokalplanen giver mulighed for at gennemføre en havneudvidelse, der gentager og udvikler den karakteristiske, symmetriske molefrembygning, som kendetegner den eksisterende havn. Havnens landarealer forøges til ca. 89.175 m². På søterritoriet lægges den nye kystlinje mod nord op til ca. 80 meter øst

for den nuværende kystlinje. Mod syd er fremrykningen op til ca. 120 meter. Kapaciteten i havneudvidelsen fastsættes med ca. 220 nye bådpladser med tilhørende parkerings- og vinteropbevaringspladser og servicefunktioner.

Lokalplanen sikrer offentlig adgang til havnen, fastlægger overkørsler fra Kystvejen til havneområdet samt fastlægger promenader og kajarealer til rekreative formål. Herudover fastlægges placering og udformning af ny bebyggelse på maksimalt 6.300 m², parkeringsarealer, rekreative arealer og nye aktiviteter.

Bevaringsværdige bygninger, fredede bygninger og særlige bevaringsværdige træer sikres for at fastholde områdets særlige miljøkvaliteter.

For at forbedre badevandskvaliteten langs Øresunds kyst reserverer lokalplanen areal til etablering af underjordiske spildevandsanlæg i den nordlige og sydlige del af havnen.

Lokalplanområdet indeholder arealer, der er beliggende i byzone og i søterritoriet. Kystdirektoratet er myndighed i forhold til søterritoriet, hvilket betyder at Gentofte Kommune ikke kan planlægge herfor. Vedtagelsen af lokalplanen er således betinget af Kystdirektoratets godkendelse af havneudvidelsen.

HELHEDSPLAN FOR SKOVSHOVED HAVN OG NÆROMRÅDE

Helhedsplanen angiver muligheden for at gennemføre en havneudvidelse, der gentager og udvikler den karakteristiske, symmetriske molefrembygning, som kendetegner den eksisterende havn. Havnens landareal forøges til i alt 89.175 m². Ifølge helhedsplanen giver havneudvidelsen mulighed for ca. 220 nye bådpladser.

De nye ydermoler udformes med samme karakter som de eksisterende. De udformes som opholdsområder med broer ind mod havnen med en beskyttet færdselsmulighed på indersiden af molen. På ydersiden etableres en promenade med solpladser og opholdssteder ud mod vandet.

Indsejlingen til havnen udformes med en fritliggende mole som i dag. For at beskytte mod bølgepåvirkninger skal der ifølge helhedsplanen etableres dækmoler umiddelbart bag indsejlingen. Indsejlingens udformning skal sikre, at den intensive trafik ind og ud af havnen med store og små både, robåde, kajaker mv. gøres let og overskuelig. Samtidig sikres det, at havnen under ekstreme vejrlig er sikker at anløbe.

I helhedsplanen gives der mulighed for, at der i den nordlige del af havnen etableres en vandskibro samt et kombineret anlæg til kajakpolobaner og vinterbad. I den sydlige del af havnen gives der mulighed for etablering af en kajakbro og et klippebad. Endvidere kan der i forbindelse med udbygning og nyindretning af havnebassinerne etableres et jollebassin i tilknytning til Kystvejen.



*Forslag til ny havn set fra nord.
Illustration fra Helhedsplan for Skovshoved Havn og nærområde.*

Med fastlæggelsen af havneudvidelsen øges havnens multianvendelige rekreative arealer fra ca. 5.000 m² til ca. 12.000 m². I den nordlige del af havnen anlægges der et eventområde. På de rekreative arealer kan der etableres legepladser mv. Langs vandet anlægges en sammenhængende offentlig promenade, som forbindes med promenader omkring havnebassinet og langs Kystvejen. På ydermolerne etableres siddemuligheder til tilskuere, der ønsker at følge de maritime arrangementer.

I helhedsplanen beskrives de havnemæssige udfordringer i forhold til de forventede vandstandsstigninger. Dels skal havnens dækkende værker beskytte mod kombinationer af højvande og store bølgepåvirkninger, dels skal havnens niveau forhindre oversvømmelser og dels skal havnen planlægges i sammenhæng med baglandet og eventuelle behov for en højvandsbeskyttelse. Det indgår i helhedsplanen, at der kan etableres et højt vandsværn, udformet som en siddeplint i hele havnens vestlige udstrækning, til sikring af det bagvedliggende Skovshoved.

Ved en omlægning af Kystvejen fra 4 til 2 spor overføres ca. 12 meter af den østlige del af vejprofilen til havneområdet. Helhedsplanen fastsætter, at der skal etableres to nye adgangsgivende kryds til havnen henholdsvis ud for Nordre Havnevej og ud for den sydligste afgrænsning af havnen og at der etableres interne køreveje til havnens nordlige del og havnens sydlige del. Fra Søndre Havnevej etableres en fodgængerforbindelse til havneområdet.

Helhedsplanen angiver, at der skal etableres nye p-pladser på havnen, således at parkeringskapaciteten øges fra 285 pladser til 335 pladser, der kan anvendes hele året. Herudover giver planen mulighed for, at der på arealer, der anvendes til vinteropbevaring af både kan disponeres over yderligere 285 p-pladser i sommerhalvåret. Desuden vil der i samme periode kunne dispone-

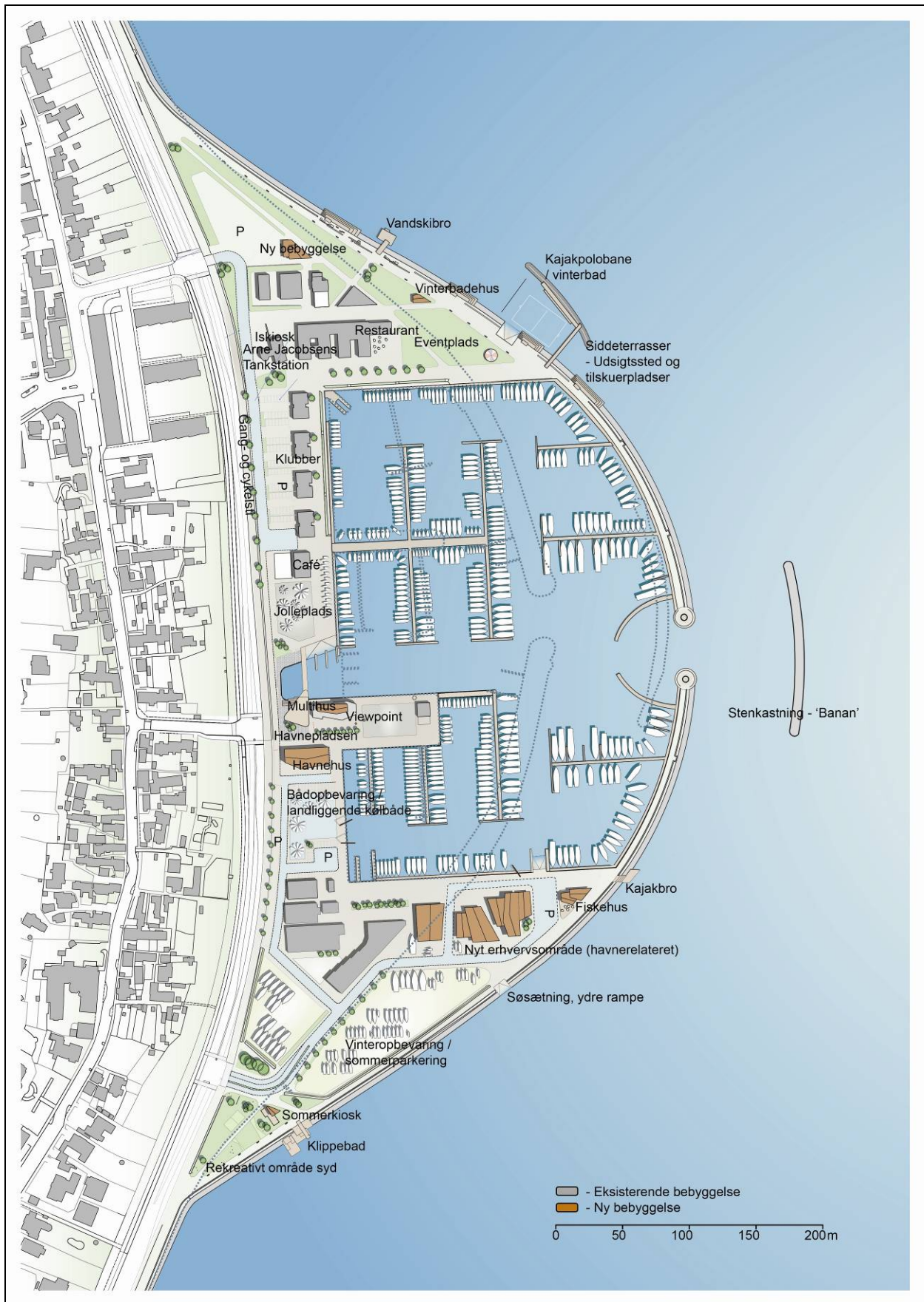


*Forslag til Multihus og havnehus på havnepladsen i den centrale del af havnen.
Illustration fra Helhedsplan for Skovshoved Havn og nærområde.*

res over 150 p-pladser på multianvendelige arealer. Den nuværende parkering langs Kystvejen opretholdes ikke, men genetableres på havnens område.

Helhedsplanen forudsætter byggefelter til opførelse af et vinterbadehus samt en ny bygning, hvis anvendelse ikke er fastlagt, i havnens nordlige del. Et multihus og et havnehus på den centrale del af havnen, -havnepladsen. Herudover kan der opføres nye erhvervsbygninger, et fiskehus og en sommerkiosk i havnens sydlige del.

Gentofte Kommune har, i samarbejde med Realdania, besluttet at udskrive en arkitektkonkurrence for området i Skovshoved, der omfatter Kystvejen, den tidligere strand og de opfyldte arealer mellem Skovshoved By og Skovshoved Havn. Kun Kystvejen er omfattet af lokalplan 340. Formålet med projektet er at genskabe kontakten mellem Skovshoved Havn og kysten nord og syd for havnen. Det skal blandt andet ske ved at nedbryde Kystvejens nuværende barriereeffekt og udforme et nyt sammenhængende landskab, der æstetisk, kulturhistorisk og funktionelt kan skabe forbindelse på tværs af vejen.

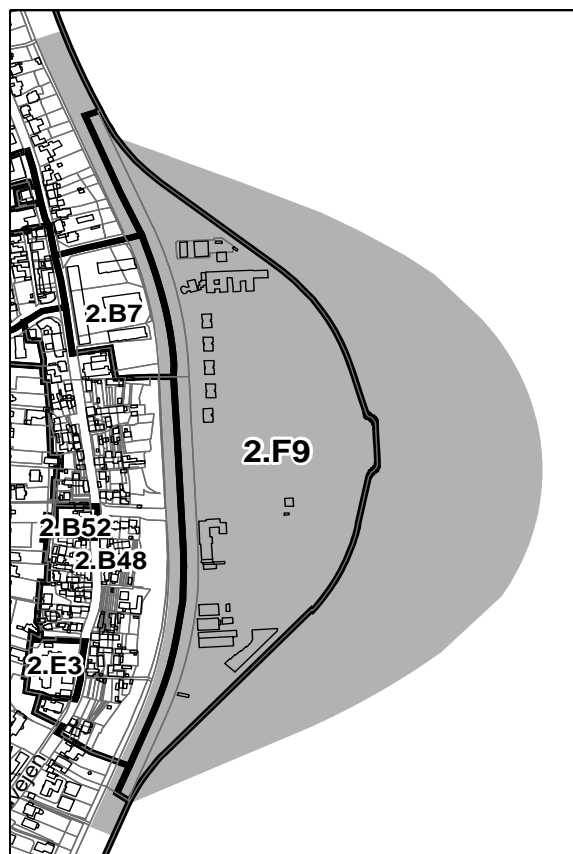


Eksempel på udbygning af Skovshoved Havn.
 Illustration fra Helhedsplan for Skovshoved Havn og nærområde.

LOKALPLANENS FORHOLD TIL ANDEN PLANLÆGNING OG LOVGIVNING

KOMMUNEPLAN 2009

Lokalplanområdet indgår i enkeltområde 2. F9 i Kommuneplan 2009 for Gentofte Kommune og er udlagt til rekreativt område, lystbådehavn. Kommuneplanen giver mulighed for en havneudvidelse svarende til en fordobling af nuværende antal bådpladser.



Udsnit af kortbilag for rammer for lokalplanlægning

Lokalplanen er ikke i overensstemmelse med rammebestemmelserne i Kommuneplan 2009 med hensyn til udvidelse af havnens landareal, anvendelse til offentlige formål, havnerelaterede funktioner, erhverv, herunder detailhandel, opførelse af ny bebyggelse, det maksimalt tilladte etageantal samt den maksimalt tilladte bygningshøjde for ny bebyggelse på havnen.

Tillæg 16 til Kommuneplan 2009.

Lokalplanens endelige vedtagelse er derfor betinget af, at der vedtages et tillæg 16 til Kommuneplan 2009, der giver mulighed for udvidelse af havnen på søterritoriet med 26.900 m², at der kan etableres ca. 220 nye bådpladser og at der kan opføres nye bygninger med et samlet etageareal på 6.300 m² svarende til en bebyggelsesprocent på 15.

Tillægget giver endvidere mulighed for, at der på havnen etableres offentlige formål, havnerelaterede funktioner samt erhverv, herunder detailhandel samt kloakpumpestation, benzintank samt spildevandsanlæg.

Tillægget indeholder en ændring af det maksimale etageantal fra 1 til 2 samt en ændring af den maksimale bygningshøjde fra 6 meter til 9 meter.

Vedtagelsen af kommuneplantillægget er betinget af Kystdirektoratets godkendelse af havneudvidelsen.

KYSTDIREKTORATET

Kystdirektoratet er myndighed for søterritoriet i Danmarks søterritorium. Det er derfor en forudsætning for gennemførelse af lokalplanens anlægsarbejder, herunder opfyldning af søterritoriet, at der er indhentet tilladelse fra Kystdirektoratet

BYPLANVEDTÆGTER OG LOKALPLANER

En del af nærværende lokalplan er omfattet af Lokalplan 252 for den nordlige del af Skovshoved Havn. Lokalplan 252 bortfalder ved vedtagelsen af lokalplan 340 for Skovshoved Havn.

SERVITUTTER

Ifølge planlovens bestemmelser bortfalder private byggeservitutter og andre tilstandsservitutter, der ikke indholdsmæssigt er forenelige med lokalplanen.

BEVARINGSPLANLÆGNING

I forbindelse med udarbejdelsen af et kommuneatlas for Gentofte Kommune er der gennemført en registrering af samtlige ejendomme i kommunen, der er opført før 1970. Bygninger med en bevaringsværdi fra 1 til og med 4 er ifølge Kommuneplan 2009 bevaringsværdige.

Bygningerne, der i lokalplanen er udpeget som bevaringsværdige, må ikke nedrives, ombygges eller på anden måde ændres uden Kommunalbestyrelsens tilladelse i hvert enkelt tilfælde. Dette gælder også dør,- og vinduesudskiftninger, ændringer i materialevalg, farvesætning, vinduesformater og udformning i øvrigt.

To af kloakpumpestationens bygninger på Kystvejen 26 er bevaringsværdige i henholdsvis kategori 2 og 3. Skovshoved Havn 18 er bevaringsværdig i kategori 4.

Den eksisterende klubhusbebyggelse langs det nordlige havnebassin udpeges i Lokalplan 340 som bevaringsværdige.

En kontorbygning på Skovshoved Havn 4 samt en værftsbygning på Skovshoved Havn 14, er i kommuneatlas for Gentofte Kommune angivet som bevaringsværdige i kategori 4. Ingen af disse bygninger vurderes som umistelige og er derfor ikke i lokalplanen udpeget som bevaringsværdige.

Inden for lokalplanområdet er der udpeget 5 bevaringsværdige træer. Udpegningen af bevaringsværdige træer medfører, at en grundejer skal søge om

tilladelse hos Gentofte Kommune til eventuel beskæring eller fældning af et træ.

FREDNING

Benzintanken ud mod Kystvejen er tegnet af Arne Jacobsen i 1938. Den indgår som en del af den plan Arne Jacobsen udarbejdede for området ved Bellevue Strandpark. Tankstationen, der er bygget i funkisstil er kendt for sin paddehat. Tankstationen er fredet i 1986 og renoveret i 2004. I dag fungerer den stadig som benzintank, og den tidligere butik er indrettet som kiosk. For bygninger fredet i henhold til lov om bygningsfredning må der ikke igangsættes bygningsarbejder, der går ud over almindelig vedligeholdelse, før der er opnået tilladelse fra fredningsmyndigheden, Kulturstyrelsen.

TRAFIKFORHOLD

Kystvejen omlægges fra 4 spor til 2 spor, og der bibeholdes fortov og cykelsti i begge sider af vejen.

Der etableres to signalregulerede adgangsveje til havnen ud for henholdsvis Nordre Havnevej og ud for den sydlige afgrænsning af havnen. Herudover er det muligt at etablere yderligere en overkørsel fra Kystvejen til havnen.

Søndre Havnevej forventes lukket for biltrafik og der etableres herfra en fodgængerforbindelse til havneområdet.

Det forventes, at hastighedsbegrænsningen på Kystvejen, i forbindelse med omlægningen fra 4 spor til 2 spor, vil blive nedsat fra 60 km/t til 50 km/t.

VEJBYGGELINJER

Der pålægges en vejbyggelinje, jfr. vejlovens § 34 i forbindelse med lokalplanens vedtagelse. På arealet mellem vejbyggelinje og vejskel må der ikke opføres ny bebyggelse eller foretages andre ændringer af blivende art uden tilladelse fra vejmyndigheden.

PARKERINGSFORHOLD

Lokalplan 340 indeholder bestemmelser om at der skal etableres nye p-pladser på havnen, således at parkeringskapaciteten øges fra de eksisterende 285 pladser (inkl. p-pladser langs Kystvejen) til 335 pladser, der kan anvendes hele året. Herudover giver lokalplanen mulighed for, at der på arealer, der anvendes til vinteropbevaring af både kan disponeres over yderligere 285 p-pladser i sommerhalvåret. Det forventes, at der i tilfælde af spidsbelastning yderligere vil kunne disponeres over 150 p-pladser på de multianvendelige arealer.

AREALFORHOLD

Lokalplan 340 giver mulighed for at havnens landareal udvides med 26.900 m². Arealforøgelsen giver mulighed for en udvidelse af Skovshoved Havn med ca. 220 nye bådpladser. På søterritoriet lægges den nye kystlinje mod nord ca. 80 meter øst for den nuværende kystlinje. Mod syd er fremrykningen ca. 120 meter.

MILJØFORHOLD

Det eksisterende havneområde er kortlagt som forurenede på V1-niveau. Herudover er to områder kortlagt på V2-niveau. Dette betyder, at der skal søges om § 8 - tilladelse i henhold til jordforureningsloven hos Natur og Miljø inden der foretages gravearbejde. meter.

VVM/MILJØVURDERING

Gentofte Kommune har i henhold til § 3. stk. 1 i lov om miljøvurdering af planer og programmer LBK nr. 936 af 24. september 2009 ladet udarbejde en miljøvurdering af forslag til Kommuneplantillæg 16/09 og Lokalplan nr. 340 for Skovshoved Havn.

Formålet med en miljøvurdering af en plan er at sikre, at miljøhensyn integreres i planforslagene, og at planen hermed bedre fremmer en bæredygtig udvikling og sikrer et højt miljøbeskyttelsesniveau.

Gentofte Kommune har efter en screening/scoping gennemført en høring af berørte myndigheder og på denne baggrund besluttet, at følgende emner indgår i miljørapporten: Arkitektur, jordbund og forurening, kulturhistorie, visuelle forhold og kystnærhed, natur og bilag IV arter, trafikale forhold og støjforhold.

Gentofte Kommune har som VVM myndighed for landarealer vurderet, at en realisering af helhedsplanen for Skovshoved Havn ikke vil få væsentlige indvirkning på miljøet og at der derfor ikke skal udarbejdes VVM redegørelse for landarealerne.

Kystvejen ud for Skovshoved Havn er ikke screenet i henhold til VVM reglerne. Først når der foreligger et konkret projekt for Kystvejen ud for Skovshoved Havn vil der blive gennemført en screening.

Kystdirektoratet skal som myndighed på søterritoriet give tilladelse til udvidelse af havnen før lokalplan og kommuneplantillæg kan vedtages endeligt.

Kystdirektoratet er også VVM myndighed for anlæg på søterritoriet, og direktoratet har vurderet, at anlægget er VVM pligtigt.

VVM-redegørelsen vil blive offentligt fremlagt samtidig med den offentlige fremlæggelse af forslag til lokalplan og kommuneplantillæg med tilhørende miljøvurdering.

AFVANDINGSFORHOLD

Med henvisning til de generelle leveringsvilkår må det samlede afløb ikke overstige den vandmængde, der svarer til de afløbskoefficienter, der er fastsat i kommunens spildevandsplan.

For at forbedre badevandskvaliteten langs Øresunds kyst og for at reducere overløb fra afløbssystemet mellem Bellevue og Skovshoved forventer Nordvand at etablere en bassinledning langs kysten mellem Bellevue og Skovshoved.

Bassinledningen i Skovshoved havn forventes etableret i løbet af 2013 – 2014. Projektets resultat vil blive en betydelig reduktion af udløb til Øresund fra udløb ved Bellevue, Emiliekildevej og Damgårdsvej.

Der eksisterer i dag to udløb i den nordlige del af Skovshoved havn. Det kystnære udløb sikrer området ved havnen mod opstuvning fra afløbssystemet, ved skybrud. Gennem det kystfjerne udløb pumpes regnvand til Øresund, når renseanlægget ikke kan modtage mere regnvand. Det kystnære udløb skal i forbindelse med udvidelsen af Skovshoved havn forlænges til den nye havnelinje. Det kystfjerne udløb skal sikres og forstærkes i forbindelse med havneudvidelsen.

Lokalplanen indeholder ligeledes en arealreservation til spildevandsteknisk formål (underjordisk) i den sydlige del af Skovshoved havn.

AFLEDNING AF REGNVAND/OVERFLADEVAND

Overfladevand fra bygninger, p-pladser, vaskepladser og opbevaringspladser til både indeholder miljøfremmede stoffer, E. coli mv. der er uønskede i kloak og recipienten. Dette betyder, at der skal søges om udlednings- eller tilslutningstilladelse jf. Lov om miljøbeskyttelse hos Natur og Miljø.

VARMEPLANLÆGNING

I henhold til lov om varmeplanlægning har Gentofte Kommunalbestyrelse vedtaget planer for varmforsyningen i kommunen med delplan for kraftvarmforsyning og delplan for naturgasforsyning.

Lokalplanområdet skal forsynes med naturgas i henhold til delplan for naturgasforsyning.

KYSTNÆRHED

Lokalplanen er omfattet af planlovens bestemmelser for de kystnære dele af byzoneområderne. For planlægning inden for denne zone, skal der foretages en vurdering af hvordan ændringer forårsaget af lokalplanen visuelt påvirker omgivelserne.

Lokalplanen giver mulighed for etablering af nye landarealer ved opfyld i forlængelse af den eksisterende havn samt opførelse af ny bebyggelse med en maksimal højde på 9 meter på disse arealer.

Udvidelsen af havnen vil påvirke det visuelle indtryk af kysten, det vurderes dog at den påtænkte bebyggelse ikke vil have en mere markant indflydelse end den eksisterende bebyggelse.

Den visuelle påvirkning af kystnærhedszonen er belyst i VVM-redegørelsen og miljøvurderingsrapporten,

TILLADELSER FRA ANDRE MYNDIGHEDER

I overensstemmelse med helhedsplanen, skal der gennemføres anlægsarbejder i form af nye moler og udvidelse af landarealet mod nord og syd. På søterritoriet lægges den nye kystlinje mod nord ca. 80 meter øst for den nuværende kystlinje. Mod syd er fremrykningen ca. 120 meter.

Lokalplanen giver mulighed for at havnens landarealer forøges med 8.600 m² i nord og 18.300 m² i syd til i alt 89.175 m². Kapaciteten i havneudvidelsen vil blive forøget med ca. 220 nye både.

Gennemførelsen af denne havneudvidelse kræver Kystdirektoratets godkendelse. Lokalplanens virkeliggørelse er herudover ikke afhængig af tilladelser eller dispensationer fra andre myndigheder end Kommunalbestyrelsen.

KLIMATILPASNING

Højvande - oversvømmelser.

Gentofte Kommune og Øresundsvandsamarbejdet har udarbejdet en analyse for risiko for oversvømmelser fra Øresund. Vandstandsstigninger som følge af klimaændringer forventes at give en forhøjet vandstand i Øresund. DHI/Kystdirektoratet forventer at den generelle vandstandsstigning i løbet af de næste 100 år bliver ca. 1 meter. Ved en 100-års stormflod forventes en stigning på op til 2,12 meter i Øresund (DHI-beregning ud fra IPPC A2). Dette vil påvirke Skovhoved Havn og det bagvedliggende land, hvilket betyder at havnen, bygninger og Skovhoved By skal sikres mod havvandsstigninger. Lokalplanen indeholder en bestemmelse om reservering af areal til højt vandsværn.

Regnvand – oversvømmelser.

Klimaændringerne medfører øget og kraftigere nedbør. Dette giver overbelastning af kloaksystemerne, hvilket i Skovshoved resulterer i oversvømmelser af veje og kældre samt dårlig badevandskvalitet. Kystvejen er særlig udsat for oversvømmelse da den ligger lavere end havnearealet. For at minimere overløb til Kystvejen samt til Øresund ved skybrud, skal havnearealet, bygninger, befæstede arealer mv. forsinke eller tilbageholde regnvandet mest muligt.

LOKALPLAN 340

for Skovshoved Havn

I henhold til lov om planlægning (lovbekendtgørelse nr. 937 af 24. september 2009) fastsættes herved følgende bestemmelser for det i § 2 beskrevne område:

§ 1 FORMÅL

Det er lokalplanens formål:

- at give mulighed for en udvidelse af Skovshoved Havn,
- at fastlægge områdets anvendelse til rekreativt område, lystbådehavn, herunder offentlige formål, havnerelaterede funktioner, havnerelateret erhverv, herunder detailhandel samt kloakpumpestation, spildevandsanlæg og benzintank.
- at fastlægge udvidelsen af landarealer mod nord og syd samt placering af nye moler,
- at sikre offentlig adgang til lystbådehavnen,
- at fastlægge placering af ny bebyggelse samt sikre at denne tilpasses områdets eksisterende bebyggelse og havnens udformning,
- at fastlægge rekreative områder og placering af nye aktiviteter på havnen,
- at fastlægge vejadgang, p-pladser samt promenade på havnen,
- at sikre bevaringsværdige bygninger, fredede bygninger og bevaringsværdige træer for at fastholde områdets særlige miljøkvaliteter.

§ 2 OMRÅDET

2.1 Lokalplanområdet afgrænses som vist på kortbilag 1 og omfatter følgende matr.nre.: 76a og 76b, Skovshoved samt alle parceller, der efter den 1. januar 2012 udstykkes fra de nævnte ejendomme.

Lokalplanen omfatter endvidere den del af Kystvejen, der er beliggende ud for Skovshoved Havn, matr.nr., 7000n samt del af 7000bø og 7000aq samt umatrikuleret søterritorium.

Ovennævnte arealer er beliggende i byzone.

2.2 Efter opfyld af de på kortbilag 1 med grøn farve angivne arealer, skal disse overføres til byzone.

2.3 På søterritoriet kan havnens landareal udvides med henholdsvis ca. 8.600 m² i nord og ca. 18.300 m² i syd. Udvidelsen skal foretages indenfor de på kortbilag 1 angivne felter for opfyld.

Nye landarealer skal anlægges i en kote, der sikrer arealerne mod fremtidig havvandsstigning.

2.4 På søterritoriet skal nye moler etableres, som angivet på kortbilag 1. Molerne skal udføres med gangsti og opholdsområder ind mod havnen og med en promenade yderst som angivet på kortbilag 4.

De ydre dækmoler skal anlægges med overkant i en kote, der sikrer havnen mod fremtidig havvandsstigning.

2.5 Der kan etableres dækmoler umiddelbart bag indsejlingen til den nye havn, inden for de på kortbilag 1 angivne felter for moler.

Eventuelle dækmoler skal anlægges med overflade i en kote, der sikrer havnen mod fremtidig havvandsstigning.

2.6 Ud for indsejlingen til den nye havn kan der, som i princippet vist på kortbilag 1, etableres en fritliggende dækmole. Molen skal anlægges med overflade i en kote, der sikrer havnen mod fremtidig havvandsstigning.

§ 3 ANVENDELSE

3.1 Lokalplanens område må anvendes til rekreativt område, lystbådehavn.

Lokalplanen giver mulighed for følgende anvendelser:

Offentlige formål i form af rekreative aktiviteter, klubaktiviteter, søsportsaktiviteter, herunder kajakpolobane og vandskisport.

Havnerelateret erhverv i form af skibsværft, værksteds- og servicevirksomhed med tilknytning til vandsport og lystbåde.

Havnerelateret detailhandel i form af kiosk, salg af fisk, skibsproviantering og varer med relation til vandsport som f.eks. sejlbåde, joller og kajaker.

Havnerelaterede funktioner som div. bygningsanlæg knyttet til havnen, administration, café, restaurant og hotel i form af vandrerhjem.

Kloakpumpestation med tilhørende ledningsanlæg, anlæg til spildevandsteknisk formål og benzintank.

3.2 Bebyggelse indenfor det i § 6.2 fastlagte byggefelt A må anvendes til offentlige formål og havnerelaterede funktioner.

3.3 Bebyggelse indenfor de i § 6.3 fastlagte byggefelter B1, B2, B3, B4 og B5 må anvendes til offentlige formål og havnerelaterede funktioner.

3.4 Bebyggelse indenfor det i § 6.4 fastlagte byggefelt C må anvendes til havnerelaterede funktioner og havnerelateret detailhandel.

3.5 Bebyggelse indenfor det i § 6.5 fastlagte byggefelt D må anvendes til havnerelateret erhverv, havnerelateret detailhandel og havnerelaterede funktioner.

3.6 Det på kortbilag 1 med blå skravering angivne område må kun anvendes som havnebassin. I tilknytning til havnebassinet kan der etableres ramper, bådbroer, bådpladser, ophalerpladser og kraner.

3.7 Inden for lokalplanområdet kan der opføres transformerstationer og lignende installationer til sikring af den nødvendige energiforsyning.

§ 4 Udstykning

4.1 Der kan foretages udstykninger i overensstemmelse med lokalplanens formål.

§ 5 Vej, sti og parkering

5.1 Vejadgang og promenade skal fastlægges med en beliggenhed som i princippet vist på kortbilag 4.

5.2 Kystvejens østlige del af vejprofilet, ca. 12 m, skal overføres til havnens område, men forbliver vejareal. Kystvejen skal ombygges til to vejbaner med fortov og cykelsti i begge sider af vejen. Ombygning af Kystvejen skal godkendes af Vejmyndigheden.

5.3 Der skal etableres to signalregulerede adgangsveje med fodgængerforbindelse fra Kystvejen til havnen ud for Nordre Havnevej og ud for den sydlige afgrænsning af havnen. Herudover er det muligt at etablere yderligere 1 overkørsel fra Kystvejen til havnen, samt at åbne en adgangsvej yderligere ved særlige begivenheder, jfr. kortbilag 4.

Fra Søndre Havnevej skal der etableres en fodgængerforbindelse til havneområdet.

5.4 På havneområdet skal der anlægges vejadgang til betjening af havnens funktioner som i princippet vist på kortbilag 4. Der skal etableres et færdselsareal omkring den eksisterende pumpestation.

5.5 Der skal i forbindelse med udbygning af havnen, etablering af nye aktiviteter samt opførelse af ny bebyggelse etableres parkeringspladser og arealer til vinteropbevaring af både i overensstemmelse med de på kortbilag 4 og 5 angivne felter.

Der skal anlægges min. 350 p-pladser der kan anvendes hele året. Herudover skal der på arealer, der anvendes til vinteropbevaring af både anlægges yderligere min. 300 p-pladser, der kan anvendes i sommerhalvåret.

5.6 Der pålægges en vejbyggelinje langs den østlige del af Kystvejen på matr. nr. 76 a, Skovshoved, 2 meter fra nuværende vejskel jfr. kortbilag 2. På arealet mellem vejbyggelinje og vejskel må der ikke opføres ny bebyggelse eller foretages andre ændringer af blivende art, uden tilladelse fra vejmyndigheden.

§ 6 BEBYGGELSENS OMFANG OG PLACERING

6.1 Ny bebyggelse må kun opføres indenfor de på kortbilag 2 viste byggefeltter.

6.2 Indenfor byggefelt A (areal ca. 2700 m²), kan der opføres ny bebyggelse i 1 etage med en maksimal højde på 4,5 m og med et maksimalt etageareal på 500 m².

6.3 Indenfor byggefeltterne B1, B2, B3, B4 og B5 kan den eksisterende bebyggelse genopføres.

6.4 Indenfor byggefelt C (areal ca. 4500 m²), kan der opføres ny bebyggelse i form af et havnehus og et multihus i 2 etager med en maksimal højde på 9 m og med et maksimalt etageareal på 1500 m².

6.5 Indenfor byggefelt D (areal ca. 9900 m²) kan der, udover den eksisterende bebyggelse, opføres ny bebyggelse i 2 etager med en maksimal højde på 9 m og med et maksimalt etageareal på 3000 m².

Indenfor byggefelt D kan den eksisterende bebyggelse genopføres.

6.6 Ud over den i stk. 1, 2, 3, 4 og 5 angivne bebyggelse, kan der uden for byggefeltterne opføres små bygninger, herunder sommerkiosker og vinterbadehuse i maksimalt 1 etage. Etagearealet for sommerkiosker og vinterbadehuse må ikke overstige 40 m²

6.7 For ny bebyggelse fastsættes en sokkelkote på + 2,1 m DVR90.

§ 7 ¹ BEVARING AF BEBYGGELSE OG BEPLANTNING

7.1 Bygninger, der på kortbilag 2 er markeret som værende bevaringsværdige, må ikke nedrives, ombygges eller på anden måde ændres uden Kommunalbestyrelsens tilladelse i hvert enkelt tilfælde. Dette gælder også dør-, vindues- og altanudskiftninger, ændringer i materialevalg, farvesætning, vinduesformater og udformning i øvrigt.

Fodnote:

¹ Benzintanken, Kystvejen 24, er fredet efter lov om bygningsfredning. Der må ikke igangsættes bygningsarbejder, der går ud over almindelig vedligeholdelse, før der er opnået tilladelse fra fredningsmyndighederne (Kulturstyrelsen).

7.2 De på kortbilag 2 angivne træer skal bevares og beskæring eller fældning må ikke ske uden Kommunalbestyrelsens tilladelse. Der må ikke foretages bygge- eller anlægsarbejder inden for drypzonen ved et bevaringsværdigt træ.

§ 8 BEBYGGELSENS YDRE FREMTRÆDEN

8.1 Ny bebyggelse skal udføres i høj arkitektonisk kvalitet og skal med hensyn til materialer, farver, taghældning og arkitektonisk udtryk tilpasses havnens bevaringsværdige klubhusbebyggelse.

8.2 Ved evt. etablering af solceller/solfangere skal disse integreres i bygningen således at der opstår en arkitektonisk helhed.

8.3 Opsætning af skilte må kun ske med Kommunalbestyrelsens tilladelse i hvert enkelt tilfælde. Skilte skal i form, farve og størrelse tilpasses den enkelte bygning.

§ 9 UBEBYGGEDE AREALER

9.1 I den nordlige del af havnen kan der etableres offentlige formål som f.eks. vinterbad, vandskibro og kajakpolobane. Placeringen af en kajakpolobane er angivet på kortbilag 3.

9.2 På den sydlige del af havnen kan der etableres offentlige formål som f.eks. klippebad og en søsætningsbro for kajaker.

9.3 I forbindelse med udbygning og nyindretning af havnebassinet kan der i tilknytning til Kystvejen etableres et bassin med en placering som angivet på kortbilag 1.

9.4 Der skal anlægges en sammenhængende offentlig promenade, der forbinder promenader langs havnebassinet og Kystvejen, som angivet på kortbilag 4.

9.5 Der skal anlægges rekreative arealer, som angivet på kortbilag 5.

9.6 Havnearealer, befæstede arealer samt bebyggelse skal udformes således, at regnvand forsinkes eller tilbageholdes.

9.7 Langs det østlige skel af Kystvejen skal der reserveres et areal til etablering af et højt vandsværn til sikring af arealer vest for Kystvejen

9.8 I forbindelse med udvidelse af landarealer, jfr. § 2.3, kan der plantes 3 markante træækker, som i princippet angivet på kortbilag 2. Der må herudover ikke plantes træer på havnearealet.

9.9 Belysning af veje, stier, parkeringsarealer, friarealer og moler skal udføres med afskærmede standere med en maksimal højde på 4 meter eller som pulverbelysning med afskærmede standere med en maksimal højde på 1 meter. En samlet plan for belysning af havneområdet skal godkendes af Kommunalbestyrelsen.

§ 10 TEKNISKE ANLÆG

10.1 I forbindelse med udvidelse af landarealet, kan der etableres tekniske anlæg i form af underjordiske spildevandsbassiner med en placering, som

angivet på kortbilag 3. Bebyggelse på arealer over tekniske anlæg skal have midlertidig karakter.

Etablering af underjordiske spildevandsbassiner under Kystvejen og vejbygge-linjearealet kan kun ske efter tilladelse fra Vejmyndigheden.

10.2 I forbindelse med udvidelse af landarealet, i den nordlige del af havnen, jfr. § 2.3 skal der forlænges og forstærkes udløbsledninger, som angivet på kortbilag 3. Det eksisterende ledningsanlæg i havnearealet skal deklareres af Nordvand.

10.3 Nye el-ledninger i området, herunder ledninger til intern vejbelysning, skal udføres som jordkabler.

10.4 Opsætning af antenner og antennemaster må kun finde sted med Kommunalbestyrelsens tilladelse.

§ 11 FORUDSÆTNINGER FOR IBRUGTAGNING

11.1 Det er en forudsætning for gennemførelse af anlægsarbejder, herunder opfyldning på søterritoriet og udgravning til jollebassin, at der er indhentet tilladelse fra Kystdirektoratet.

11.2 Forinden ny bebyggelse tages i brug til støjfølsom anvendelse skal det sikres, at områdets primære opholdsarealer ikke belastes med støjniveau over 58 dB fra vejtrafik.

Kan ovennævnte støjniveau ikke sikres ved afstandsdæmpning, skal kravene om forebyggelse af støjgener, såfremt det er muligt, fastsættes som beskrevet i Miljøstyrelsens gældende vejledning.

§ 12 OPHÆVELSE AF LOKALPLAN

Lokalplan 252 for den nordlige del af Skovshoved Havn ophæves for det af lokalplanen omfattede matrikelnummer: 76a, Skovshoved.

§ 13 LOKALPLANENS RETSVIRKNINGER

13.1 Efter Kommunalbestyrelsens endelige vedtagelse og offentliggørelse af lokalplanen må ejendomme, der er omfattet af planen, i henhold til planlovens § 18 kun udstykkes, bebygges og anvendes i overensstemmelse med planens bestemmelser.

Den eksisterende lovlige anvendelse af en ejendom kan fortsætte som hidtil. Retten til at udnytte en ejendom på en måde, der er i strid med lokalplanen bortfalder, når retten ikke har været udnyttet i 3 på hinanden følgende år. Lokalplanen medfører ikke i sig selv krav om etablering af de anlæg mv., der er indeholdt i planen.

Kommunalbestyrelsen kan meddele dispensation til mindre væsentlige afvigelser fra lokalplanens bestemmelser under forudsætning af, at disse ikke er i strid med principperne i planen.

Videregående afvigelser fra lokalplanen kan kun gennemføres ved tilvejebringelse af en ny lokalplan.

13.2 Private byggeservitutter og andre tilstandsservitutter, der er uforenelige med lokalplanen, fortrænges af denne.

13.3 Lokalplanen indeholder i § 12 en bestemmelse om, at den nærmere angivne lokalplan ophæves for det af lokalplanen omhandlende område.

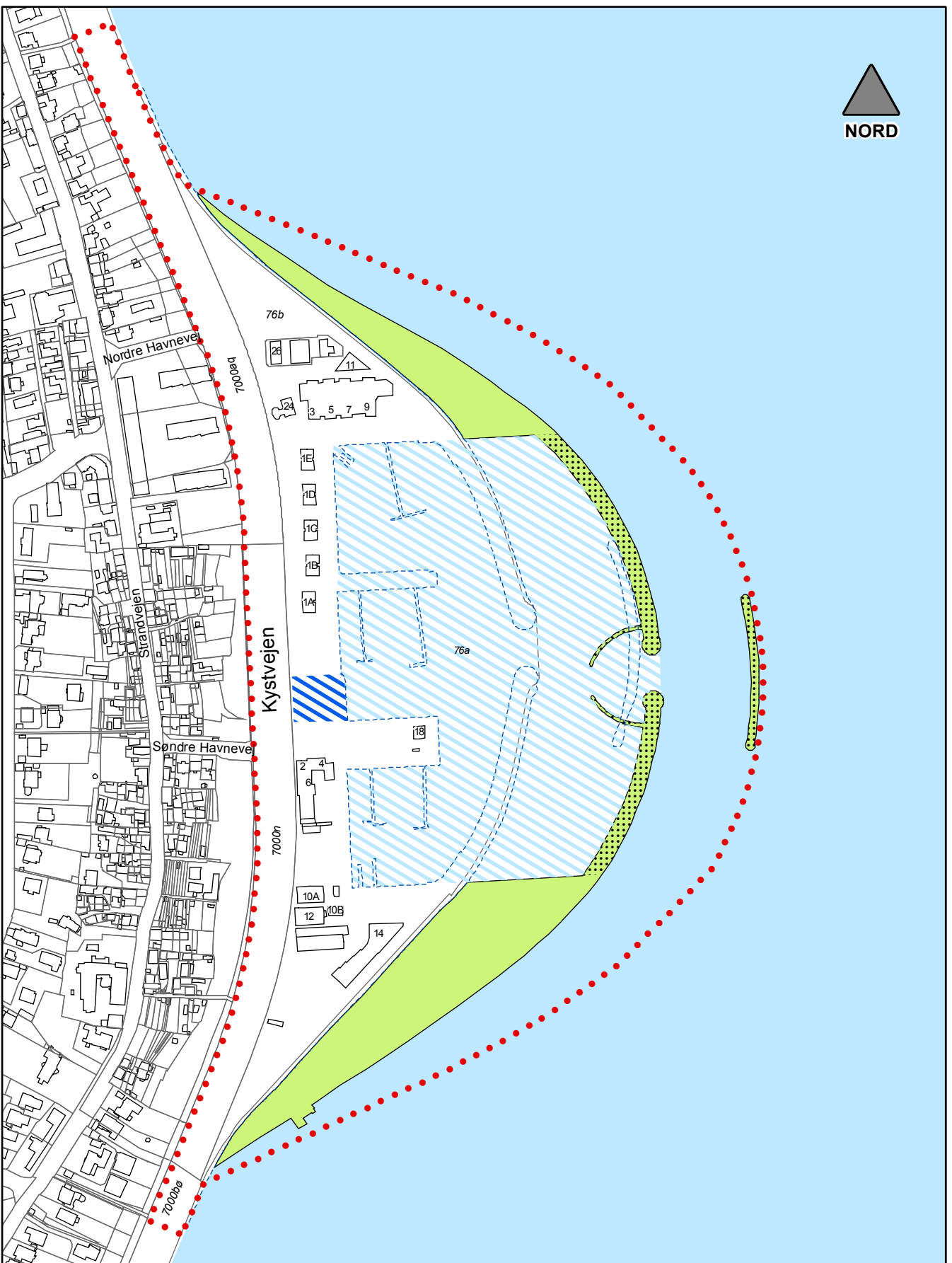
13.4 Lokalplanen indeholder i § 7 en bestemmelse om, at bebyggelse i området ikke må nedrives uden tilladelse fra Kommunalbestyrelsen. Hvis en sådan tilladelse nægtes, kan ejeren efter planlovens § 49 under visse forudsætninger forlange, at ejendommen overtages af Kommunen mod erstatning.

VEDTAGELSESPÅTEGNING

Således vedtaget af Gentofte Kommunalbestyrelse den 25. juni 2012.

Hans Toft
(sign)

Lis Bjerremand
(sign)

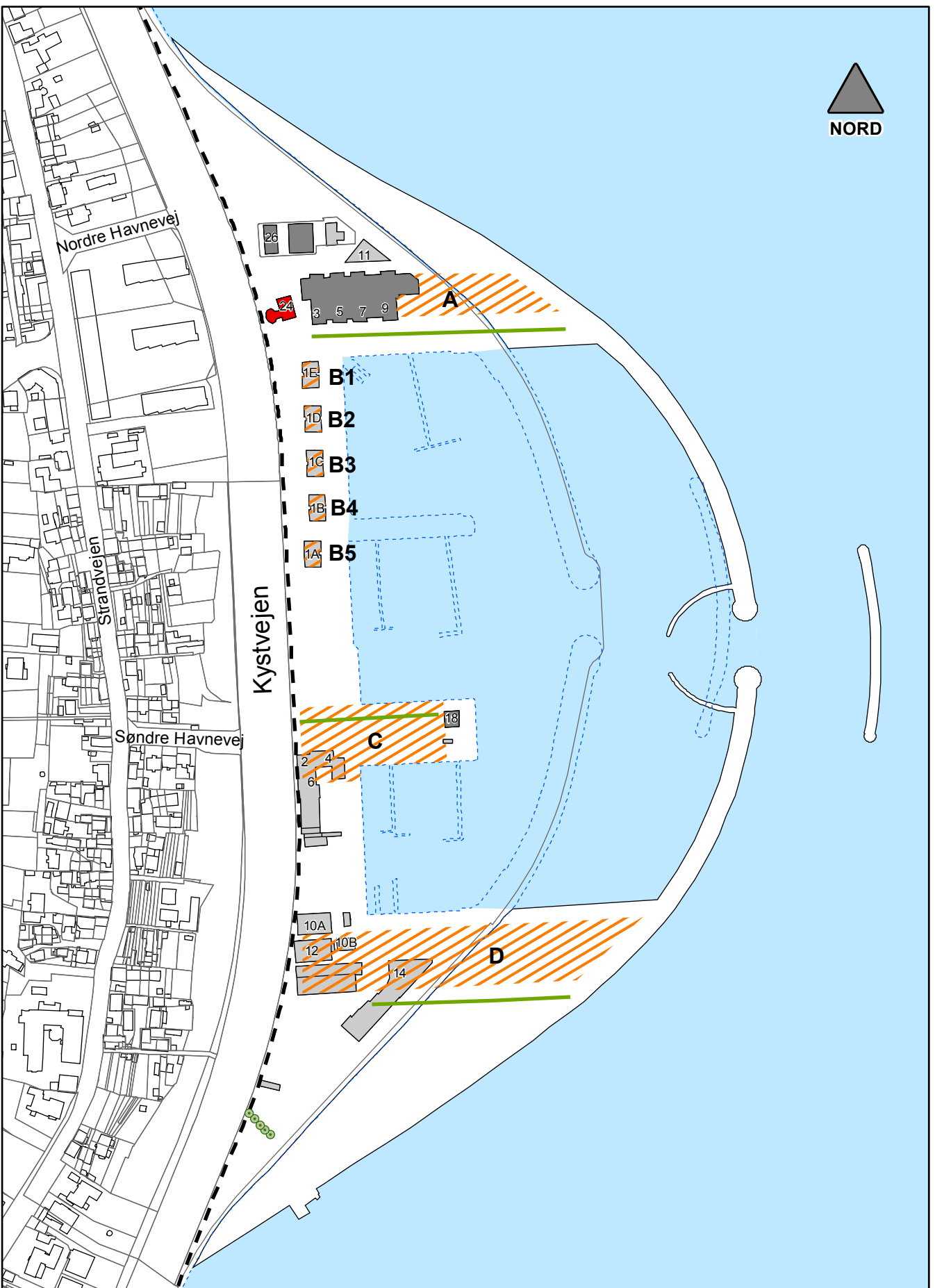


NORD

KORTBILAG 1 - Opfyld, vandarealer og moler









MÅL 1:4.500

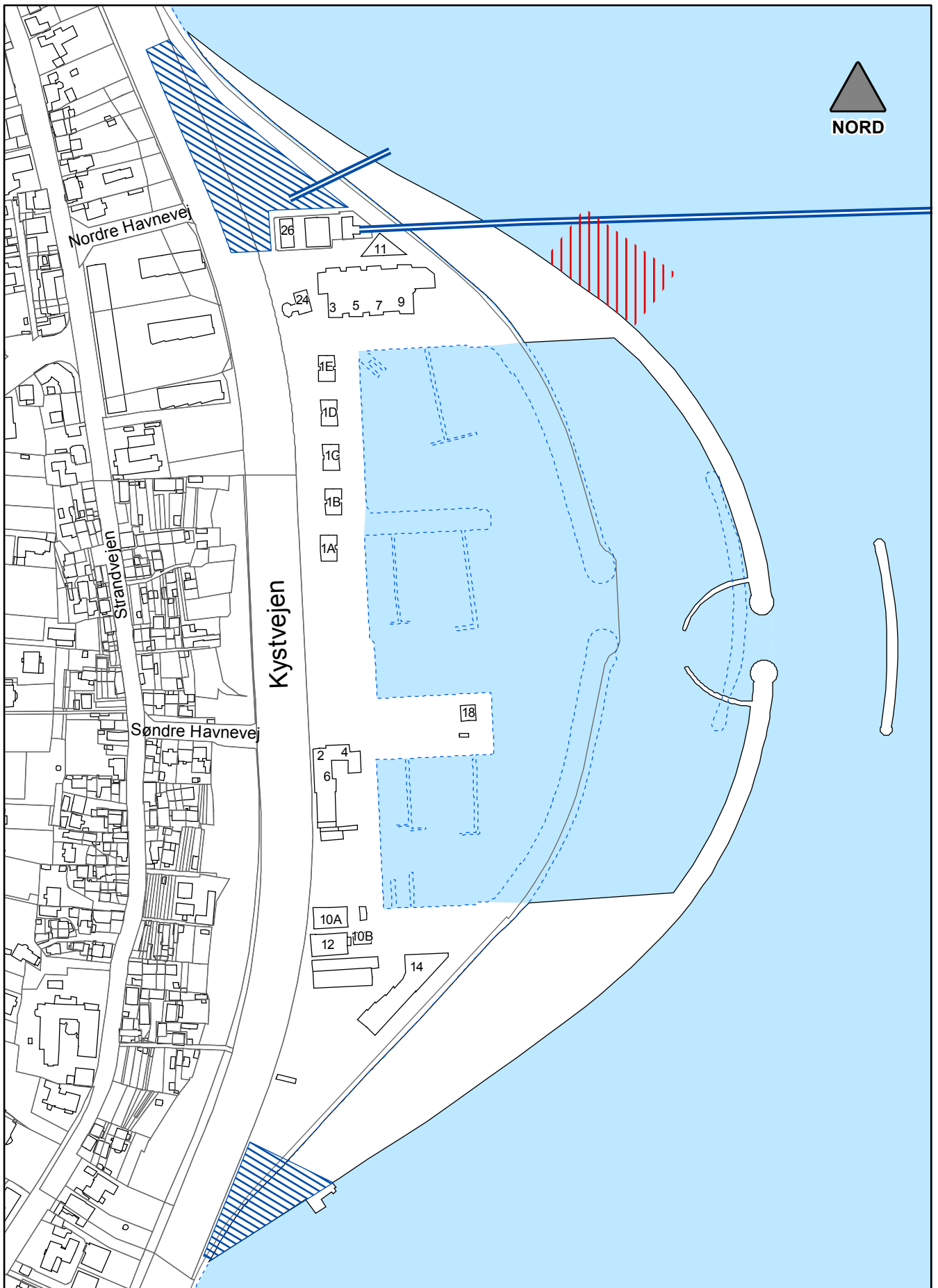
- Lokalplanafgrænsning
- Arealer - opfyld
- Vandareal
- Eksisterende kystlinje, moler
- Bassin
- Havnebassin
- Moler



KORTBILAG 2 - Bygninger og træer

MÅL 1:3.500

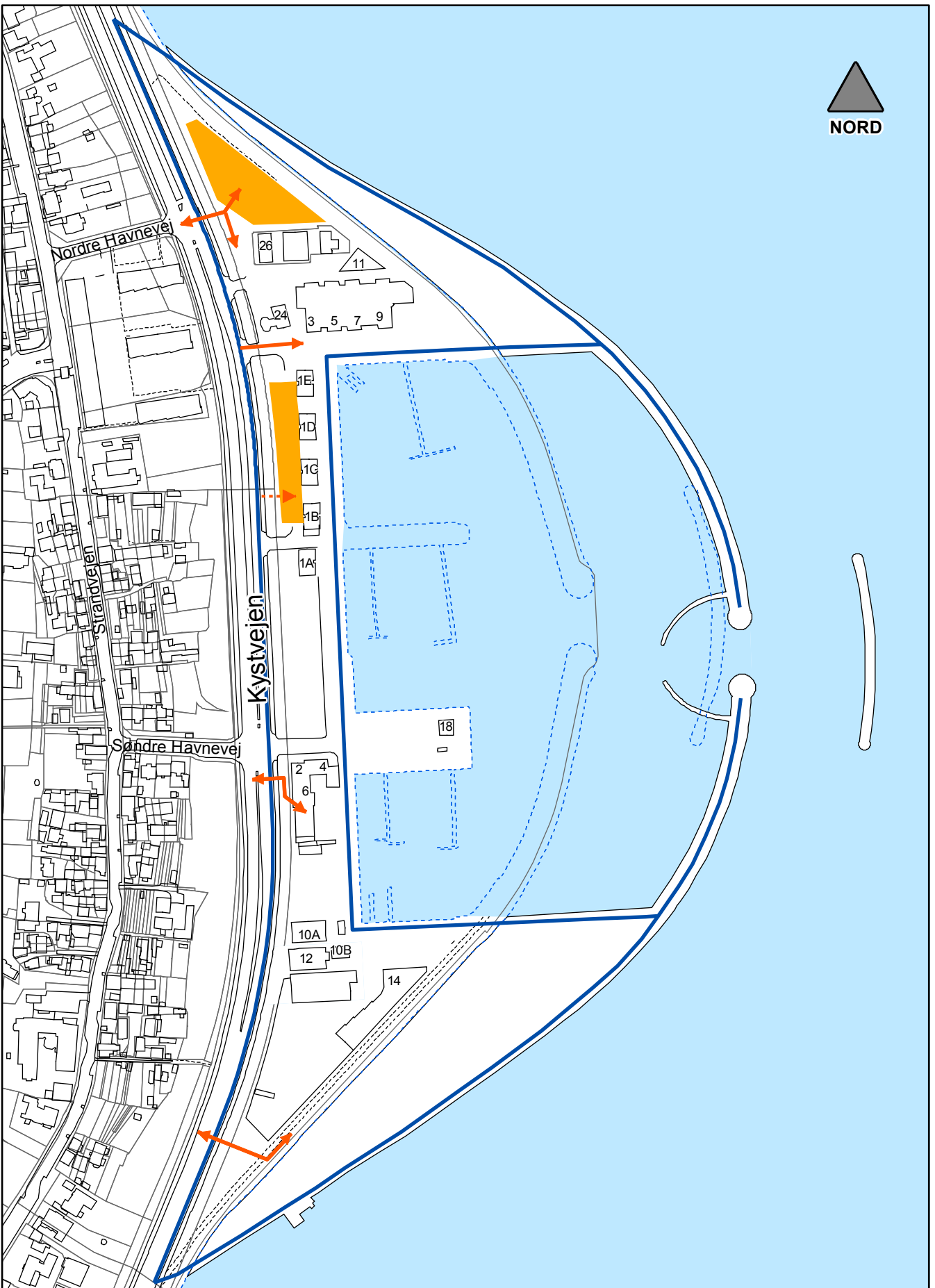
- | | | | | | |
|---|-------------------------|---|-------------------------|--|--------------------------------|
|  | Fredet bygning |  | Byggefelt A, B1-5, C, D |  | Vejbyggelinie 2 meter fra skel |
|  | Bevaringsværdig bygning |  | Bevaringsværdige træer |  | Eksisterende kystlinje, moler |
|  | Eksisterende bygning |  | Trærække | | |



KORTBILAG 3 - Anlæg

MÅL 1:3.500

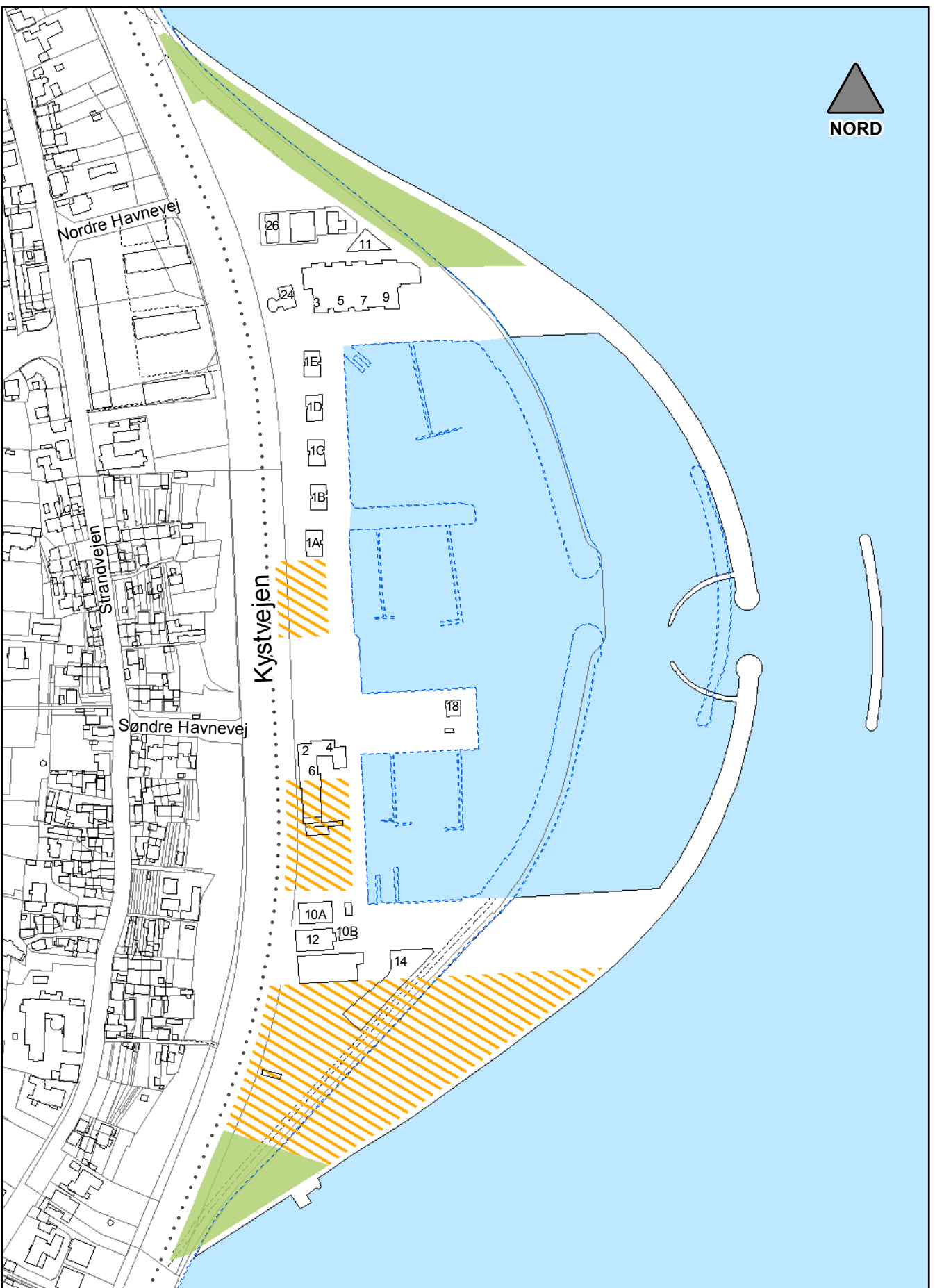
- | | | | |
|---|------------------|---|-------------------------------|
|  | Spildevandsanlæg |  | Udløbsledning |
|  | Kajakpolobane |  | Eksisterende kystlinje, moler |



KORTBILAG 4 - Veje, parkering og promenade

MÅL 1:3.500

- Parkering
- Vejadgang
- Promenade
- Vejadgang ved særlige begivenheder
- Eksisterende kystlinje, moler



KORTBILAG 5 - Rekreative arealer, parkering m.v.

MÅL 1:3.500

- Rekreative arealer
- Fremtidig vejprofil
- Parkering/vinteropbevaring
- Eksisterende kystlinje, moler

REGLER FOR LOKALPLANERS UDARBEJDELSE

LOKALPLANER

Kommunalbestyrelsen kan ifølge Lov om planlægning beslutte at udarbejde et forslag til lokalplan, når bebyggelse ønskes bevaret og bygge- og anvendelsesmuligheder ønskes reguleret.

Før der gennemføres større udstykninger eller større bygge- og anlægsarbejder, herunder nedrivninger af bebyggelse, skal der ifølge § 13 i Lov om planlægning tilvejebringes en lokalplan for det pågældende område.

Bestemmelser i lokalplaner fastlægger områdets fremtidige anvendelse samt byggemuligheder.

Forslag til lokalplaner skal offentliggøres og ejere af og lejere i de berørte ejendomme, samt øvrige borgere skal have adgang til at komme med indsigelser og ændringsforslag.

KOMMUNEPLANEN

Der er udarbejdet et forslag til Kommuneplantillæg 16/03.

Kommuneplanen fastlægger en hovedstruktur for hele kommunen og rammer for lokalplanlægningen i de enkelte dele af kommunen.

Hovedstrukturen indeholder de overordnede mål for kommunens udvikling og arealanvendelse. Rammerne fastsætter bestemmelser om indholdet i de lokalplaner, der udarbejdes for de enkelte dele af kommunen. Indholdet i en lokalplan skal være i overensstemmelse med kommuneplanens rammebestemmelser.

Kommuneplanen kan ses på kommunens biblioteker og hjemmeside, samt udleveres ved henvendelse på Rådhuset i Kommuneservice.

FREMLÆGGELSE

Lokalplanforslag 340 for Skovshoved Havn med tilhørende miljøvurdering kan i overensstemmelse med § 24 i Lov om planlægning hentes på Rådhuset i Kommuneservice, på kommunens biblioteker, på www.gentofte.dk/lokalplanforslag eller tilsendt med post ved henvendelse på tlf. 3998 3103 i tiden fra den 4. juli 2012 til den 12. september 2012.

INDSIGELSER

Indsigelser eller forslag til ændringer til lokalplanforslaget med tilhørende miljøvurdering skal i henhold til § 24 i Lov om planlægning være fremsendt til Plan og Byg, senest **12. september 2012**.

Gentofte Kommune, Plan og Byg, Bernstorffsvej 161, 2920 Charlottenlund,
e-mail: plan-byg@gentofte.dk eller
www.gentofte.dk/lokalplanforslag.

LOKALPLANENS MIDLERTIDIGE RETSVIRKNINGER

Når lokalplanforslaget er offentliggjort, må ejendomme, der er omfattet af forslaget ikke bebygges eller i øvrigt udnyttes på en måde, der kan foregribe indholdet i den endelige plan.

Eksisterende lovlig bebyggelse og eksisterende lovlig anvendelse af en ejendom vil kunne fortsætte som hidtil, også efter lokalplanens endelige vedtagelse.

Når fristen for fremsættelse af indsigelser og ændringsforslag er udløbet, kan Kommunalbestyrelsen give tilladelse til, at en ejendom bebygges eller anvendes i overensstemmelse med forslaget, såfremt det er i overensstemmelse med kommuneplanen og der ikke er tale om at påbegynde et større bygge- eller anlægsarbejde.

Tilladelse kan dog ikke meddeles så længe en indsigelse fra Miljøministeren eller en nabokommune opretholdes.

Disse midlertidige retsvirkninger gælder fra den 4. juli 2012 og indtil forslaget er endeligt vedtaget, dog højst indtil den 4. juli 2013.

MILJØVURDERING

Med henvisning til § 3, stk. 1, i lov om miljøvurdering af planer og programmer LBK nr. 936 af 24. september 2009 har Gentofte Kommune ladet udarbejde en miljøvurdering af forslag til Kommuneplantillæg 16/03 og Lokalplan 340 for Skovshoved Havn.

MAJ 2012
GENTOFTE KOMMUNE

MILJØVURDERING AF FORSLAG TIL KOMMUNEPLANTILLÆG OG LOKALPLAN FOR UDVIDELSE AF SKOVSHOVED HAVN

MILJØRAPPORT

MAJ 2012
GENTOFTE KOMMUNE

MILJØVURDERING AF FORSLAG TIL KOMMUNEPLANTILLÆG OG LOKALPLAN FOR UDVIDELSE AF SKOVSHOVED HAVN

MILJØRAPPORT

PROJEKTNR. P-77012
DOKUMENTNR. 23929-004
VERSION 2.0
UDGIVELSESDATO 21. maj 2012
UDARBEJDET LHJN, JOKC, JNIR, LOTB
KONTROLLERET UVA, LJR, JVM, SUGU
GODKENDT UVA

INDHOLD

1	Indledning	9
2	Ikke-teknisk resumé	11
3	Lovgrundlag, proces og omfang af miljøvurderingen	17
3.1	Metode og afgrænsning for miljøvurderingen	17
4	Formål med planerne og gældende planforhold	19
4.1	Gældende planforhold i området	19
4.2	Formålet med Kommuneplantillæg 16/09	20
4.3	Formålet med Lokalplan nr. 340 for Skovshoved Havn	20
5	Arkitektur	22
5.1	Metode	22
5.2	Eksisterende forhold og 0-alternativet	22
5.3	Virkninger af Kommuneplantillæg 16/09 og Lokalplan nr. 340 for Skovshoved Havn	24
5.4	Afværgeforanstaltninger og overvågning	26
6	Kulturhistoriske forhold	27
6.1	Metode	27
6.2	Eksisterende forhold og 0-alternativet	27
6.3	Virkninger af Kommuneplantillæg 16/09 og Lokalplan nr. 340 for Skovshoved Havn	28
6.4	Afværgeforanstaltninger og overvågning	29
7	Kystnærhed og visuelle forhold	30
7.1	Metode	30
7.2	Eksisterende forhold og 0-alternativet	30

7.3	Virkninger af Kommuneplantillæg 16/09 og Lokalplan nr. 340 for Skovshoved Havn	30
7.4	Afværgeforanstaltninger og overvågning	31
8	Kystens udformning, sedimenter og havvand	32
8.1	Metode	32
8.2	Eksisterende forhold og 0-alternativet	32
8.3	Virkninger af Kommuneplantillæg 16/09 og Lokalplan nr. 340 for Skovshoved Havn	32
8.4	Afværgeforanstaltninger og overvågning	33
9	Natur og Bilag IV-arter	34
9.1	Metode	34
9.2	Eksisterende forhold og 0-alternativet	34
9.3	Virkninger af Kommuneplantillæg 16/09 og Lokalplan nr. 340 for Skovshoved Havn	35
9.4	Afværgeforanstaltninger og overvågning	35
10	Jordbund og forurening	36
10.1	Metode	36
10.2	Eksisterende forhold og 0-alternativet	36
10.3	Virkninger af Kommuneplantillæg 16/09 og Lokalplan nr. 340 for Skovshoved Havn	39
10.4	Afværgeforanstaltninger og overvågning	39
11	Trafikale forhold	40
11.1	Metode	40
11.2	Eksisterende forhold og 0-alternativet	41
11.3	Virkninger af Kommuneplantillæg 16/09 og Lokalplan nr. 340 for Skovshoved Havn	42
11.4	Afværgeforanstaltninger og overvågning	52
12	Støj og vibrationer	53
12.1	Metode	53
12.2	Eksisterende forhold og 0-alternativet	54
12.3	Virkninger af Kommuneplantillæg 16/09 og Lokalplan nr. 340 for Skovshoved Havn	54
12.4	Afværgeforanstaltninger og overvågning	56
13	Befolkning og sundhed	58
13.1	Metode	58
13.2	Eksisterende forhold og 0-alternativet	58
13.3	Virkninger af Kommuneplantillæg 16/09 og Lokalplan nr. 340 for Skovshoved Havn	59
13.4	Afværgeforanstaltninger og overvågning	60

14	Kumulative effekter	61
15	Referencer	62

1 Indledning

Gentofte Kommune har udarbejdet forslag til Kommuneplantillæg nr. 16/09 og forslag til Lokalplan nr. 340 for Skovshoved Havn. Lokalplanforslaget giver mulighed for en opfyldning af nye landarealer på ca. 26.900 m². Ved udvidelsen øges antallet af bådpladser med 220 nye bådpladser fra i alt 320 til 540 pladser. På kyststrækningen syd og nord for havnebassinet gives mulighed for nye rekreative tiltag i form af kajakpolobane, vinterbad, rekreative grønne områder, klippebad m.v. Lokalplanforslaget fastsætter, at Kystvejen ud for Skovshoved Havn skal indsnævres.

Gentofte Kommune har i henhold til § 3. stk. 1 i lov om miljøvurdering af planer og programmer LBK nr. 936 af 24. september 2009 ladet udarbejde en miljøvurdering af forslag til Kommuneplantillæg 16/09 og forslag til lokalplan nr. 340 for Skovshoved Havn.

Formålet med en miljøvurdering af en plan er at sikre, at miljøhensyn integreres i planen, og at planen hermed bedre fremmer en bæredygtig udvikling og sikrer et højt miljøbeskyttelsesniveau.

Udvidelsen af Skovshoved Havn omfatter dels anlæg på søterritoriet, dels anlæg på landarealer.

Kystdirektoratet skal som myndighed give tilladelse til udvidelse af havnen, før kommuneplantillæg og lokalplan kan vedtages endeligt.

Kystdirektoratet er VVM-myndighed for anlæg på søterritoriet i henhold til bekendtgørelse om miljømæssig vurdering af visse anlæg og foranstaltninger på søterritoriet (BEK nr. 809 af 22. august 2005). Kystdirektoratet har besluttet, at der skal udarbejdes en VVM-redegørelse for så vidt angår de forhold, der skal etableres på søterritoriet. Det nærmere indhold af VVM-redegørelsen er fastlagt af Kystdirektoratet.

Gentofte Kommune har som bygherre derfor udarbejdet en VVM-redegørelse i henhold til de krav Kystdirektoratet har stillet. VVM-redegørelsen vil blive offentlig fremlagt samtidig med den offentlige fremlæggelse af forslag til lokalplan og kommuneplantillæg med tilhørende miljøvurdering.

Gentofte Kommune har i henhold til bekendtgørelse om vurdering af visse offentlige og private anlægs virkning på miljøet (VVM) i medfør af lov om planlægning (BEK nr. 1510 af 15. december 2010) foretaget en screening af den del af projektet, som omfatter landarealer.

Kommunen har som VVM myndighed for landarealer vurderet, at en realisering af helhedsplanen for Skovshoved Havn ikke vil få væsentlige indvirken på miljøet og at der derfor ikke skal udarbejdes VVM redegørelse for landarealerne. Kystvejen ud for Skovshoved Havn er ikke screenet i henhold til VVM reglerne. Først når der foreligger et konkret projekt for Kystvejen ud for Skovshoved Havn vil der blive gennemført en screening.

Denne miljøvurdering forholder sig alene til forslagene til kommuneplantillæg og lokalplan for Skovshoved Havn. Projektet - helhedsplanen - omkring udvidelse af Skovshoved Havn, er behandlet i VVM-redegørelsen, der foreligger som selvstændigt dokument.

2 Ikke-teknisk resumé

Planforslagene

Denne rapport er en miljøvurdering af Gentofte Kommunes forslag til Kommuneplantillæg 16/09 og forslag til Lokalplan nr. 340 for Skovshoved Havn. Formålet med planerne er at give mulighed for en udvidelse af Skovshoved Havn med flere bådpladser. Formålet med miljøvurderingen er at sikre, at planerne gennemføres under hensyntagen til miljøet og at miljøhensyn integreres i planerne.

Gentofte Kommune har udført en afgrænsning (scoping) af projektets mulige miljøeffekter og gennemført høring af relevante myndigheder i perioden 10.10.2011 - 25.10.2011. Følgende emner indgår i denne miljøvurderingsrapport:

- > Arkitektur: Beskrivelse af kvaliteten af eksisterende arkitektur.
- > Kulturhistoriske forhold: Undersøgelse af og beskrivelse af kulturhistoriske forhold.
- > Kystnærhed og visuelle forhold: Beskrivelse af visuelle forhold.
- > Kystens udformning, sedimenter og havvand: Beskrivelse af kystens strøm- og sedimentforhold.
- > Natur og Bilag IV-arter: Beskrivelse af strengt beskyttede arter i henhold til habitatdirektivets bilag IV.
- > Jordbund og forurening: Beskrivelse af jordbundsforhold og kendskab til jordforurening.
- > Trafikale forhold: Beskrivelse af den fremtidige afvikling af trafikken. Påvirkning af trafikstøj og vibrationer samt styring/afvikling af trafikken ved virkeliggørelsen af lokalplanen.
- > Støj og vibrationer: Beskrivelse af støjpåvirkning på omgivelserne og evt. luftforurening ved virkeliggørelse af lokalplanen, etablering af opfyldningsarealet.

> Befolkning og sundhed

Arkitektur

De mest markante påvirkninger er fremskydning af molerne, mulighed for nedrivning af enkelte bevaringsværdige bygninger samt mulighed for opførelse af ny bebyggelse i den nordlige, centrale og sydlige del af havnen. Ifølge lokalplanforslaget må ny bebyggelse i den nordlige del af havnen opføres i én etage på maksimalt 4,5 meter. Øvrig ny bebyggelse må opføres i to etager på maks. 9 meter.

Selvom en udvidelse af havnens areal af dette omfang vil påvirke arkitekturen og omgivelserne, vurderes planen at være i overensstemmelse med de bærende arkitektoniske karaktertræk for Skovshoved Havn i dag. I planen er det også sikret, at havnens karakteristiske udformning vil blive opretholdt.

De bevaringsværdige bygninger i den nordlige del af havneområdet vil ikke blive påvirket, og det sikres, at bygningernes ydre karakter ikke ændres. I den centrale og sydlige del af havnen er bygningerne på adresserne Skovshoved Havn 4 og 14 ikke beskyttet gennem lokalplanen. Bygningerne er ikke i sig selv afgørende for opretholdelse af miljøet, og det vurderes ikke at være et væsentligt tab, såfremt disse bygninger fjernes.

Udbygningen af havnen vil ikke medføre ændringer af forholdene vest for Kystvejen.

Kulturhistoriske forhold

Havneområdets kulturarv er begrænset, selvom der findes bevaringsværdige bygninger på havnen. Der findes også to mindesten på havnen. Den ene mindesten vil blive genopstillet på en anden placering på havneområdet.

Skovshoved by har udviklet sig fra at være et fiskerleje i direkte forbindelse med stranden, til at være omgivet af en ny kystlinje med en større vej og en moderne lystbådehavn. Skovshoved by vil ikke blive væsentligt påvirket af havneudvidelsen. Dette skyldes, at lokalplanforslaget hovedsageligt muliggør ændringer og havneudvidelse på søterritoriet. Mod land vil ændringerne af havnen have begrænsede påvirkninger, og der vil ikke ske forandringer vest for Kystvejen.

Da den nye plan i høj grad er udviklet i tråd med det eksisterende kulturmiljø, vurderes påvirkningerne på områdets kulturhistoriske interesser ikke at være væsentlige.

Kystnærhed og visuelle forhold

Som grundlag for en vurdering af de fremtidige visuelle forhold er der gennemført en analyse i området, som nærmere beskriver de særlige kvaliteter, der karakteriserer området – fra det særlige kulturmiljø omkring Skovshoved By og Kystvejen til havnens fremskudte placering på en pynt. Visualiseringerne giver mulighed for at vurdere de nye anlæg, der etableres i forbindelse med havneudvidelsen, de nye byggemuligheder jf. Lokalplan nr. 340 og konsekvenserne af ændringerne af areal-anvendelse, beplantning og bebyggelse, der åbnes for på den eksisterende havn.

De visuelle vurderinger viser, hvordan der kan opnås væsentlige forbedringer i samspillet imellem Kystvejen, den bagvedliggende Skovshoved By, Skovshoved Havn og Øresund. Specielt havneområderne syd for Søndre Havnevej - fremstår i dag med en meget lukket karakter. Visualiseringerne viser, at den valgte havneudvidelse, som gentager og viderebearbejder Skovshoved Havns funktionalistiske og klare frembygning på kysten, kan fastholde den nuværende havns særlige kvaliteter i forhold til kystlandskabet.

Kystens udformning, sedimenter og havvand

Da kysten på begge sider af Skovshoved Havn er befæstet med sten større end 30 cm kan kysterosion på disse strækninger udelukkes. Ved strandparkerne Bellevue og Charlottenlund består stranden af sand, og kan derfor i udgangspunktet nemmere eroderes end de befæstede strækninger. Det forventes, at kystforholdene for strandene ved Bellevue og Charlottenlund ikke vil ændres mærkbart som følge af havneudvidelsen af Skovshoved Havn.

Ved at flytte havneindsejlingen af Skovshoved Havn ud på større dybde forventes det, at der er mindre mobilt sand omkring indsejlingen og at sedimentationen omkring indsejlingen bliver mindre end den er i dag. Under alle omstændigheder vurderes sedimentation ikke at være et problem ved den nye havneindsejling.

Natur og Bilag IV-arter

Det naturlige plante- og dyreliv i området er begrænset. Det skal dog sikres, at planforslagene ikke kommer til at påvirke dyrearter, der er beskyttede af habitatdirektivets bilag IV. De bilag IV-arter som kunne forekomme i området er marsvin og flagermus.

Forekomsten af marsvin i Øresund nær Skovshoved Havn er så sporadisk, at arten ikke vil blive påvirket af projektet.

Hvis planerne vedtages og realiseres, vil der ikke ske påvirkninger af eventuelle flagermus, under forudsætning af at der tages de nødvendige hensyn under anlægsfasen.

Jordbund og forurening

Ved en eventuel omlægning/ombygning af Kystvejen langs Skovshoved Havn, kan der foregå anlægsarbejde, der medfører flytning af jord, som kan være forurenede. Molerne og havnearealet, som opbrydes/bortgraves, må forventes at være forurenede med en lang række stoffer, der stammer fra mange års havneaktiviteter.

For de arealer, der er kortlagt som forurenede, gælder at Gentofte Kommune skal ansøges om tilladelse til ændret arealanvendelse. Skal jorden bortskaffes fra matriklen, skal den anvises til en godkendt modtager på baggrund af analyser af evt. forureningsindhold i jorden. Det er Gentofte Kommune, der skal anvise jorden. Jorden kan enten undersøges som led i anlægsarbejdet eller forud for at arbejdet sættes i gang (forklassificering). For at undgå unødvendige ophold i arbejdet, kan der udarbejdes en jordhåndteringplan forud for igangsættelse af jordarbejde.

Skal jorden bibeholdes på matriklen, er det som udgangspunkt ikke nødvendigt at undersøge jorden. Overvågning af forureningstilstanden vil sikre, at forureningen ikke spredes og at den forurenede jord ikke havner utilsigtede steder.

Trafikale forhold

Det forventes, at Kystvejen vil blive indsnævret fra fire til to kørespor, og at hastigheden forventes nedsat fra 60 km/t til 50 km/t i forbindelse med en ombygning af Kystvejen. Det vurderes, at omkring 600 biler pr. døgn vil flytte fra Kystvejen til Ordrup Jagtvej og Strandvejen med den nuværende trafik. Ved en fremskrivning af trafikken til år 2020 vil der i alt blive flyttet 720 biler pr. døgn fra Kystvejen til Ordrup Jagtvej og Strandvejen, svarende til ca. 360 biler hvert sted.

Tabel 2-1 Sammenligning af virkninger på trafikken på Kystvejen med og uden udbygning af Skovshoved Havn på normale dage og dage med spidsbelastning (event).

	Trafik 2011		Trafik 2020		Trafik 2020 med havneudvidelsen	
	normal dag	event	normal dag	event	normal dag	event
Kystvejen syd for Skovshoved Havn	8400	8600	9100	9400	9250	9850

I en fremtidig situation med 220 nye bådpladser vurderes det, at der ved en større begivenhed kommer op til 2.500 gæster til havnen. Det svarer til omkring 2.000 bilture, dvs. 1.000 biler. Den maksimale parkeringskapacitet i spidsbelastningssituationer er 800 p-pladser (inklusive flexpladserne). Ved sådanne større enkeltstående arrangementer må det derfor forventes, at nogle biler vil parkere i områder op til havnen. Der vil dog blive tale om en betydelig udvidelse af antallet af parkeringspladser i forhold til i dag, hvor der er 285 pladser på havnearealet.

Selvom der planlægges for fremtidige større aktiviteter på havnen, og dermed et større antal bilture, vurderes der ikke at blive en ringere trafikafvikling ved de planlagte krydsændringer - heller ikke hvis Kystvejen reduceres fra fire til to spor.

Søndre Havnevej forventes lukket for biltrafik. Dermed bliver Nordre Havnevej eneste vejforbindelse mellem Strandvejen og Kystvejen på strækningen ud for Skovshoved Havn. Desuden er det foreslået, at adgangen til havnen suppleres med et nyt signalreguleret kryds i den sydlige del af havnen. Det forudsættes, at den biltrafik, der i dag kører til havnen ad Søndre Havnevej, i stedet benytter Nordre Havnevej.

Når Søndre Havnevej lukkes for biltrafik, skal det være tydeligt for fodgængerne og cykler at de skal stoppe, når de kommer til Kystvejen. Her vil krydsning af vejen fortsat være reguleret af et lyssignal.

I lokalplanen er det foreslået, at der etableres en ny adgangsvej til havnen umiddelbart syd for den eksisterende Søndre Havnevej (hvor der i lokalplanen er foreslået et signalreguleret fodgængerfelt). Af hensyn til kø på Kystvejen fra signalkrydset bør udkørslen placeres i en passende afstand fra fodgængerfeltet.

Samlet set vurderes projektet ikke at medføre væsentlige trafikale ændringer.

Kommunalbestyrelsen og Realdania har i samråd besluttet, at afholde en konkurrence omkring den endelige udformning af Kystvejen. Projektet skal være i overensstemmelse med lokalplanforslaget og har titlen "Kysten i Skovshoved - forbindelse mellem by og havn". Når konkurrenceprojektet er valgt, vil der blive foretaget en VVM-screening af dette, for at kunne afgøre om vejprojektet er VVM-pligtigt.

Støj og vibrationer

Ændringerne af trafikken på Kystvejen som følge af havneudvidelsen vil ikke medføre hørbare ændringer af støjbelastningen fra vejtrafik ved havnen og i området langs Kystvejen.

Den forventede forøgelse af trafikken på Strandvejen og Ordrup Jagtvej vil være så lille i forhold til den eksisterende trafik på vejen, at trafikstøjniveauet forventes at stige mindre end 1 dB i forhold til den nuværende situation. En forøgelse af støjniveauet med mindre end 1 dB er normalt ikke hørbar.

I anlægsfasen forventes Gentofte Kommunes støjgrænser at kunne overholdes. Støj fra anlægsarbejdet må dog stadig forventes at kunne give gener for beboere i nærheden af havnen i dele af anlægsperioden. Da nedramning foregår i god afstand fra beboelse, forventes der ikke at forekomme vibrationsgener fra anlægsaktiviteterne.

Støjgener i forbindelse med anlægsarbejde kan reduceres ved at vælge mindre støjende anlægsmetoder. I stedet for meget støjende ramning af spuns med faldhammer kan der i stedet benyttes vibrator, hvilket kan reducere støjbelastningen med op til 10 dB. Ved nedvibrering af spuns kan man undgå den særligt generende impulsstøj, som kommer fra faldhammeren.

Befolkning og sundhed

På baggrund af miljørapportens øvrige vurderinger af påvirkninger, er det vurderet, om mulige miljøpåvirkninger fra f.eks. ændringer i trafik, støj, luft og rekreative interesser kan påvirke befolkningen og menneskers sundhed.

Skovshoved Havn er en lystbådehavn, der er kendetegnet ved at have mange rekreative aktiviteter, samt at være et område de lokale beboere benytter. Mens anlægsarbejdet står på, kan der forekomme mindre støjgener for de beboere, der er bosat eller opholder sig tættest på anlægsområdet, samt gener for eventuelle vinterbadere og vandskiaktiviteter.

Ved en realisering af lokalplanforslaget for udvidelse af Skovshoved Havn er ikke identificeret væsentlige påvirkninger for mennesker. Den mest markante påvirkning vurderes at komme fra den øgede trafikmængde, men vurderingen er, at for-

øgelsen er så begrænset, at det ikke vil have væsentlige konsekvenser i forhold til øget trængsel, støj eller luftforurening, der kan påvirke menneskerne i området. Samlet set vurderes det, at den største ændring for mennesker, vil være det øgede udbud af rekreative aktiviteter på havnen, som må forventes af komme både borgere, besøgene og lokale erhvervsdrivende til gode.

3 Lovgrundlag, proces og omfang af miljøvurderingen

Kommuneplantillægget og lokalplanforslaget for udvidelse af Skovshoved Havn er omfattet af loven om miljøvurdering af planer og programmer. Aktiviteten er opført på bilag 4, 1g Landindvinding fra havet i LBK nr. 936 af 24. september 2009 Lov om miljøvurdering af planer og programmer.

Miljørapporten skal indeholde en vurdering af planens sandsynlige virkninger på miljøet, en beskrivelse af planlagte foranstaltninger til at undgå, begrænse eller opveje eventuelle negative miljøpåvirkninger samt en beskrivelse af behov for overvågning af planens miljømæssige virkninger. Berørte myndigheder høres to gange i løbet af processen:

- > Ved fastlæggelsen af miljøvurderings fokusområder, omfang og detaljeringsgrad (scoping) forud for gennemførelsen af miljøvurderingen.
- > I den offentlige høringsfase, hvor også VVM-redegørelsen for projektet om udvidelse af Skovshoved Havn offentliggøres.

Ved endelig vedtagelse af kommuneplantillægget og lokalplanen skal Gentofte Kommune udarbejde en sammenfattende redegørelse for:

- > Hvordan miljøhensyn er integreret i kommuneplantillægget og lokalplanen, og hvordan miljørapporten og de udtalelser, der er indkommet i offentlighedsfasen, er taget i betragtning.
- > Hvorfor den vedtagne plan er valgt på baggrund af de rimelige alternativer og 0-alternativet, der også har været behandlet.
- > Hvordan kommunen vil overvåge de væsentlige miljøpåvirkninger af planens realisering.

3.1 Metode og afgrænsning for miljøvurderingen

Gentofte Kommune har gennemført høring af relevante myndigheder i perioden 10. oktober 2011 - 25. oktober 2011. Følgende emner indgår i miljørapporten:

- > Arkitektur: Beskrivelse af kvaliteten af eksisterende arkitektur.

- > Kulturhistoriske forhold: Undersøgelse af og beskrivelse af områdets kulturarv og historie.
- > Kystnærhed og visuelle forhold: Beskrivelse af visuelle forhold.
- > Natur og Bilag IV-arter: Beskrivelse af strengt beskyttede arter i henhold til habitatdirektivets bilag IV.
- > Jordbund og forurening: Beskrivelse af jordbundsforhold og kendskab til jordforurening.
- > Trafikale forhold: Beskrivelse af den fremtidige afvikling af trafikken. Påvirkning af trafikstøj og vibrationer samt styring/afvikling af trafikken ved virkeliggørelsen af lokalplanen.
- > Støj og vibrationer: Beskrivelse af støjpåvirkning på omgivelserne og evt. luftforurening ved virkeliggørelse af lokalplanen, etablering af opfyldningsarealet.
- > Kystens udformning, sedimenter og havvand: Beskrivelse af kystens strøm- og sedimentforhold.
- > Befolkning og sundhed.

For hvert miljøemne er behandlet:

- > Metode
- > Eksisterende forhold og 0-alternativet
- > Miljøpåvirkninger af Kommuneplantillæg 16/09 og Lokalplan nr. 340 for Skovshoved Havn
- > Afværgeforanstaltninger og overvågning.

Behandlingen af miljøemnerne er geografisk afgrænset til at omfatte det område, der ligger inden for afgrænsningen af forslag til Lokalplan nr. 340 for Skovshoved Havn. For enkelte miljøemner har det været nødvendigt at inddrage tilstødende områder, eksempelvis til beskrivelse af kystens udformning og strømforhold. I denne miljøvurdering er der fokuseret på forskellen mellem 0-alternativet og planforslagenes sandsynlige indvirkninger på miljøet. De sandsynlige indvirkninger på miljøet skal i denne sammenhæng forstås som den tilstand, der sandsynligvis vil være i planområdet, hvis alle aktiviteterne i lokalplanforslaget bliver realiserede.

0-alternativet svarer til situationen i dag med de planer, der gælder for området. Det betyder også, at der i 0-alternativet vil være en række eksisterende miljøpåvirkninger, eksempelvis støj fra trafik til havneområdet og til de eksisterende virksomheder, klubber og øvrige havneaktiviteter.

4 Formål med planerne og gældende planforhold

4.1 Gældende planforhold i området

4.1.1 Kommuneplanrammer

I Kommuneplan 2009 har Gentofte Kommune fastlagt den overordnede arealanvendelse for afgrænsede rammeområder, der danner grundlag for lokalplanlægningen. I gældende kommuneplan udgør Skovshoved Havn enkeltområde 2. F9, der er udlagt som rekreativt område - lystbådehavn.

Rammerne for enkeltområde 2. F9 foreskriver, at bebyggelsesprocenten maksimalt må være 25, bestående af bygninger i én etage med en maksimal højde på 6 meter, som dog ikke gælder for værftsbygninger. Kommuneplanen giver desuden mulighed for en havneudvidelse svarende til en fordobling af det nuværende antal bådpladser efter regionalplanmyndighedens godkendelse. Der skal jf. kommuneplanen være dækning af eget parkeringsbehov inden for området.

Generelt for de rekreative områder, herunder Skovshoved Havn gælder det, at der ikke må opføres bebyggelse, bortset fra enkelte, mindre bygninger i tilknytning til områdets funktion. Der kan åbnes mulighed for bebyggelse til kulturelle formål, museum, kursusvirksomhed, restaurationsvirksomhed, offentlige - og private institutioner af almennyttig karakter, særlige erhvervsformål og administration af særlig karakter, kioskfunktioner, boligformål af særlig karakter samt klublokaler til fritidsaktiviteter.

4.1.2 Lokalplaner

Lokalplan 252 er gældende for den nordlige del af Skovshoved Havn og afgrænses mod vest af Kystvejen, mod nordøst af Øresund og mod syd af jollepladsen og havnebassinet.

Lokalplanens formål er at fastsætte bestemmelser for den fremtidige bebyggelse og anvendelse af den nordlige del af havnens arealer. Lokalplanen blev udarbejdet for at give mulighed for etablering af restaurant og klubhuse.

4.1.3 Kystnærhedszonen/kystnære områder

Skovshoved Havn ligger i byzone og er derfor ikke omfattet af Kystnærhedszonen. Planlovens¹ regler for de kystnære dele af byzoneområder gælder, og på den baggrund har Kommunalbestyrelsen udpeget 95 kystnære enkeltområder, der ligger ud til kysten eller indgår i et samspil med kystlandskabet. Skovshoved Havn er et af de udpegede områder.

Ved udarbejdelse af lokalplaner inden for de udpegede kystnære enkeltområder skal der foretages en vurdering af det planlagte byggeri i forhold til den kystlandskabelige helhed, bevaringsværdige helheder i bystrukturen, naturinteresser på de omgivende arealer, nødvendige infrastrukturanlæg og offentlighedens adgang til kysten.

4.2 Formålet med Kommuneplantillæg 16/09

Formålet med Kommuneplantillæg 16/09 er at fastsætte de overordnede rammer for lokalplanlægning i området.

De nuværende rammer ændres, så der bliver mulighed for en havneudvidelse med 26.900 m² opfyld på søterritoriet. Der bliver også mulighed for opførelse af op til 6.300 m² ny bebyggelse. Området må anvendes til rekreativt område og lystbådehavn, herunder offentlige formål, havnerelaterede funktioner, erhverv, herunder detailhandel samt kloakpumpestation, spildevandsanlæg og tankstation.

4.3 Formålet med Lokalplan nr. 340 for Skovshoved Havn

Formålet med Lokalplan nr. 340 for Skovshoved Havn er at give mulighed for en udvidelse af Skovshoved Havn.

Ifølge lokalplanforslaget giver havneudvidelsen mulighed for ca. 220 nye bådpladser. De nye ydermoler udformes med samme karakter som de eksisterende, men parallelforskydes mod øst.

Indsejlingen til havnen udformes med en fritliggende bølgebryder som i dag. For at beskytte mod bølgepåvirkninger skal der etableres dækmoler umiddelbart bag indsejlingen. Indsejlingens udformning skal sikre, at den intensive trafik ind og ud af havnen med store og små både, robåde, kajaker mv. gøres let og overskuelig. Samtidig sikres det, at havnen under ekstreme vejrlig er sikker at anløbe.

¹§ 5 a, stk. 4 i Lov om planlægning - Planloven LBK nr 937 af 24/09/2009

Med havneudvidelsen øges havnens multianvendelige rekreative arealer fra ca. 5.000 m² til ca. 12.000 m². I den nordlige del af havnen anlægges der et eventområde. På de rekreative arealer kan der etableres legepladser mv. Langs vandet anlægges en sammenhængende offentlig promenade, som forbindes med promenader omkring havnebassinet og langs Kystvejen. På ydermolerne etableres siddemuligheder til tilskuere, der ønsker at følge de maritime arrangementer.

Ved en omlægning af Kystvejen overføres ca. 12 meter af den østlige del af vejprofilen til havneområdet, men forbliver vejareal. Der skal etableres to nye adgangsgivende kryds til havnen henholdsvis ud for Nordre Havnevej og ud for den sydligste afgrænsning af havnen. Der etableres interne køreveje til havnens nordlige del og havnens sydlige del. Søndre Havnevej kan lukkes for biltrafik og der etableres herfra en fodgængerforbindelse til havneområdet.

Der skal etableres nye p-pladser på havnen, således at parkeringskapaciteten øges fra 285 pladser til 350 pladser, der kan anvendes hele året. Herudover giver planen mulighed for, at der på arealer, der anvendes til vinteropbevaring af både kan disponeres over yderligere 300 p-pladser i sommerhalvåret. Den nuværende parkering langs Kystvejen nedlægges, men genetableres på havnens område.

Lokalplanforslaget giver mulighed for opførelse af ny bebyggelse i form af offentlige formål og havnerelaterede funktioner i havnens nordlige del. Derudover er der fastlagt et byggefelt til opførelse af et multihus og et havnehus på den centrale del af havnen (havnepladsen). I den sydlige del gives mulighed for opførelse af bebyggelse til havnerelateret erhverv og detailhandel. Endelig kan der uden for lokalplanens byggefelter opføres små bygninger, eksempelvis sommerkiosker og vinterbadehuse.

Havnens eksisterende og nye bebyggelse må ifølge lokalplanen anvendes til rekreativt område, lystbådehavn, herunder offentlige formål, havnerelaterede funktioner, havnerelateret erhverv, havnerelateret detailhandel samt kloakpumpestation, spildevandsanlæg og tankstation.

Lokalplanen sikrer offentlig adgang til havnen, fastlægger overkørsler fra Kystvejen til havneområdet, fastlægger promenader og kajarealer til rekreative formål. Herudover fastlægges placering og udformning af ny bebyggelse, parkeringsarealer, rekreative arealer og nye aktiviteter.

Bevaringsværdige og fredede bygninger samt bevaringsværdige træer sikres for at fastholde områdets særlige miljøkvaliteter.

For at forbedre badevandskvaliteten langs Øresunds kyst reserverer lokalplanen et areal til etablering af underjordiske spildevandsbassiner i den nordlige og sydlige del af havnen. Det forventes ikke, at spildevandsbassinerne etableres samtidigt med udvidelsen af Skovshoved Havn.

Bebyggelsesprocenten for havneområdet må i henhold til Kommuneplanen ikke overstige 25 %.

5 Arkitektur

5.1 Metode

Beskrivelserne af områdets samlede arkitektoniske udtryk og de enkelte bygningers karakter og betydning er baseret på følgende kilder, foruden besigtigelse på stedet den 2. marts 2012:

- › Gentofte – atlas over bygninger og bymiljøer (2004)
- › Gentofte Kommunes kommuneplan 2009
- › Relevante lokalplaner (Lokalplan nr. 252 og Byplanvedtægt nr. 21)
- › Arkitektonisk værdivurdering, Skovshoved Havn og nærområde (2012)
- › Fredede og Bevaringsværdige Bygninger (Kulturstyrelsens database).

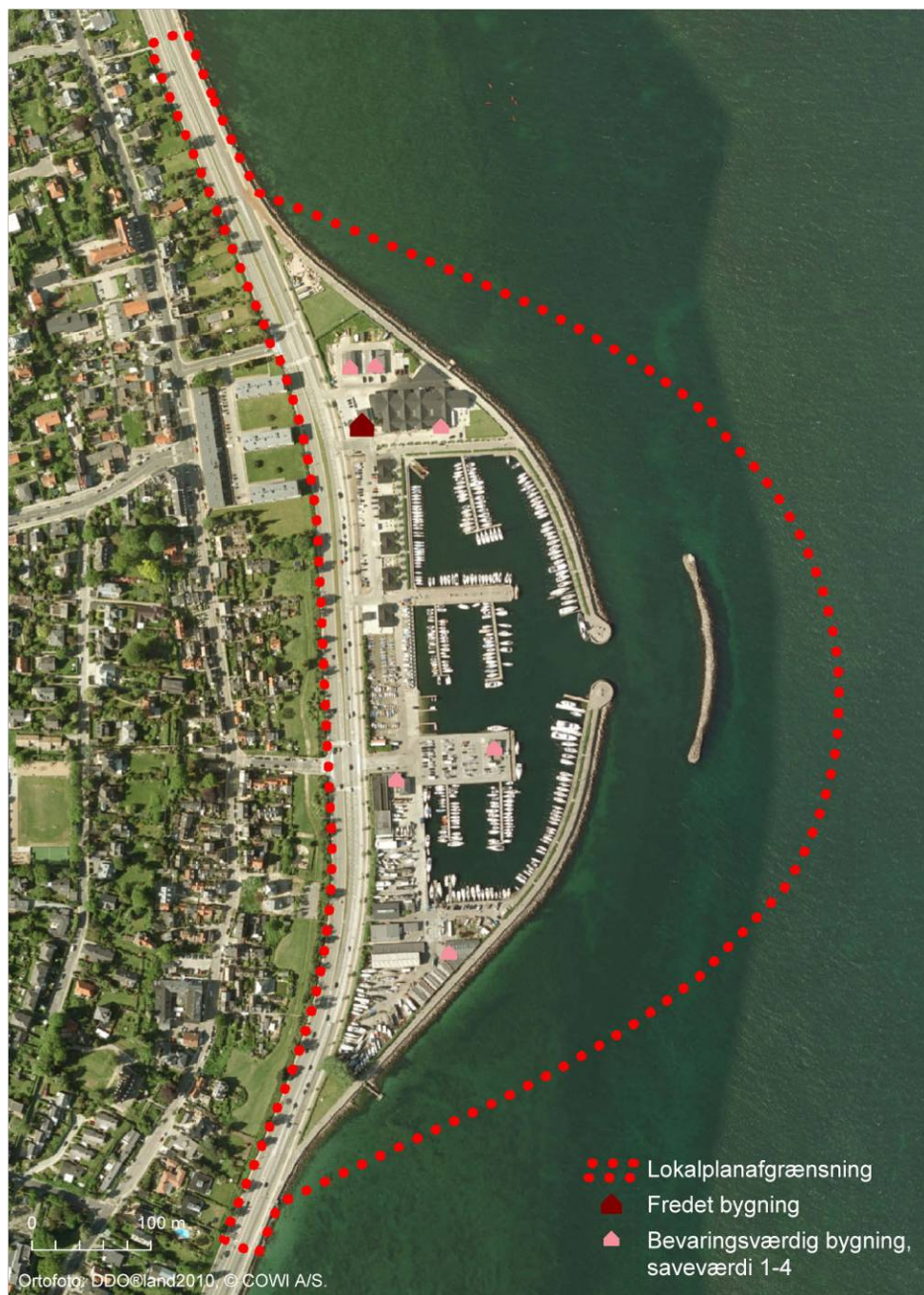
Beskrivelsen af de eksisterende forhold kan sidestilles med 0-alternativet i forbindelse med den følgende vurdering af lokalplanens miljøvirkninger.

For en vurdering af miljøpåvirkninger af forslag til kommuneplantillæg og forslag til Lokalplan nr. 340 for Skovshoved Havn er der taget udgangspunkt i områdets eksisterende arkitektur. Virkningen af de ændringer, som lokalplanen medfører, er vurderet på baggrund af, om udvidelsen af havnen er i overensstemmelse med den eksisterende arkitektur eller om projektet kan få væsentlig betydning for områdets samlede arkitektoniske udtryk.

5.2 Eksisterende forhold og 0-alternativet

Skovshoved Havn er anlagt i 1937 i forbindelse med anlæggelse af Kystvejen. Kun for den nordlige del af havnen foreligger der en gældende lokalplan. Lokalplanen blev udarbejdet i forbindelse med, at man i 2005 ønskede at udbygge klubfaciliteterne på Skovshoved Havn. I lokalplanen er der fastsat retningslinjer, hvis man ønsker at istandsætte eller ændre på de eksisterende bygninger. Eksempelvis må de i lokalplanen nævnte bevaringsværdige bygninger ikke nedrives.

Inden for havneområdet findes flere bevaringsværdige bygninger, der er registreret ved brug af SAVE-metoden i forbindelse med udarbejdelse af kommuneatlas for Gentofte Kommune (2004). Med metoden tildeles bygningerne værdier mellem 1-9, hvor 1 er højeste værdi. 1-3 betyder høj bevaringsværdi, 4-6 middel bevaringsværdi og 7-9 lav bevaringsværdi.



Figur 5-1 *Oversigtskort over Skovshoved Havn og placeringen af havnens fredede og bevaringsværdige bygninger.*

Tankstationen, der er tegnet af Arne Jacobsen, blev opført i 1938, året efter at Kystvejen blev anlagt. Det var planlagt, at de gamle fiskerhuse i Skovshoved skulle erstattes af en moderne bebyggelse, som Arne Jacobsen også havde tegnet. Planerne blev imidlertid bremset af 2. verdenskrig og kraftig modstand fra de lokale be-

boere. Bebyggelsen blev derfor aldrig opført. Tankstationen er et godt eksempel på Arne Jacobsens modernistiske funkisstil og er i dag fredet. Den er især kendt for sin paddehat, der sikrer, at de benzintankende bilister afskærmes mod regn og blæst. I dag er selve bygningen indrettet til iskiosk, mens det fortsat er muligt at tanke benzin ved standerne.

Klubhusene i nord er registreret som bevaringsværdige. Samtidig med at havnen blev anlagt, blev klubhusanlægget etableret for at huse havnens klubber og en restaurant. I 2010 blev klubhusene udvidet mod nord, hvor der også blev opført et nyt, bygvedliggende klubhus til vandskiklubben.

De nordligere beliggende bygninger, der huser en kloakpumpestation, er også registreret som bevaringsværdige. I den sydlige og centrale del af havnen ligger bevaringsværdige bygninger, der i dag rummer havnekontoret, tankstation for både samt P. Nordbjærgets Bådeværft.



Figur 5-2 *Billederne viser fra venstre mod højre havnekontoret, tankstation for både samt P. Nordbjærgets Bådeværft.*

Havnen, Kystvejen og Skovshoved by er blevet vurderet i forhold til den arkitektoniske helhedsværdi af arkitekt Christian Olesen (Olesen, 2012). Den arkitektoniske værdivurdering kan ses af bilag 1. Af den arkitektoniske analyse fremgår det, at havnens orientering og de rundede molers symmetriske form med den fritliggende dækmole "bananen", er nogle af de væsentlige karaktertræk i området. Ligeledes er flere af bygningernes svensk-røde farve et vigtigt særkende. Muligheden for at promenerer på molerne i hele havnens udstrækning anses også som et særligt karaktertræk.

Havnen fremstår sammenhængende i sit udtryk, omend den i forhold til anvendelser er opdelt i en mere teknisk del med bådeværft, vinterpladser og de gamle haller i syd, en bred midtermole og jollernes og speedbådenes søsætningsplads i midten og endelig klubhusene, p-pladser samt restaurant/café-faciliteter i nord.

5.3 Virkninger af Kommuneplantillæg 16/09 og Lokalplan nr. 340 for Skovshoved Havn

Havnens afgrænsning af de to buede moler, der ligger i forlængelse af kystbefæstningen langs Kystvejen, er gentaget i lokalplanforslaget. Skovshoved Havn er placeret som en pynt på den åbne Øresundskyst mellem Charlottenlund og Bellevue. Med havneudvidelsen udbygges denne pynt, og overgangen fra den øvrige kystlinje til havneanlægget vil være med en skarpere vinkel end i dag. Det vurderes, at lokalplanens udformning, hvor molerne forskydes, er i overensstemmelse med

havnens arkitektoniske udtryk. Det betyder samtidig, at langt de fleste af de eksisterende landarealer kan opretholdes, uden direkte at blive påvirkede af planen.

På ydersiden af den nordlige mole gives der mulighed for etablering af en vandpolobane. Et tiltag der gavner friluftslivet med en ny typeanvendelse, men som omvendt bryder molernes karakteristiske lige linjer. Kystens lige linje er dog også i dag afbrudt, eksempelvis af en badebro i syd (jf. Figur 5-3).



Figur 5-3 Den sydlige mole, hvor en badebro i dag bryder den lige linje. I horisonten ses København.

De bevaringsværdige bygninger i nord vil ikke blive påvirket, og der er såvel i den gældende lokalplan som i den foreslåede lokalplan indarbejdet retningslinjer for at sikre, at bygningernes ydre karakter ikke ændres.

Bygningerne i den centrale og sydlige del af havnen er ikke beskyttet gennem lokalplanen, og kan derfor fjernes. Det drejer sig om Skovshoved Havn 4 og 14, der i dag huser hhv. havnekontoret og en værftsbygning. Bygningerne er ikke i sig selv afgørende for opretholdelse af miljøet, og det vurderes ikke at være et væsentligt tab, såfremt disse bygninger fjernes. Kommuneplantillægget fastsætter retningslinjer om, at bebyggelsesprocenten ikke må overstige 25 %, hvilket også i fremtiden vil sikre, at området fremstår åbent. I lokalplanen er der fastlagt byggefelter og inden for et af disse vil kunne opføres et nyt havnekontor.

Ifølge lokalplanen må ny bebyggelse i den nordlige del af havnen opføres i én etage på maksimalt 4,5 meter. Øvrig ny bebyggelse må opføres i to etager på max. 9 meter. Forslag til Lokalplan nr. 340 åbner således op for nye muligheder, idet gældende plan har en begrænsning på maksimalt én etage og 6 m.

Havnens autenticitet og havnemiljø kan blive påvirket, når de eksisterende uderum og nogle bygninger erstattes af ny arkitektur. Ændringer i havnemiljøet har ikke

direkte effekt på de enkelte bygninger, men kan få betydning for den indbyrdes sammenhængskraft og for bygningernes tilknytning til miljøet.

De mest markante påvirkninger er fremskydningen af molerne, mulig fjernelse af enkelte bevaringsværdige bygninger samt mulighed for opførelse af ny bebyggelse på den centrale del af havnen. Dog opretholdes størstedelen af havnens arkitektoniske særtræk og opskaleres endda til også at rumme de nye landområder. Selvom en udvidelse af havnens areal og opførelse af nye bygninger i dette omfang vil påvirke arkitekturen og omgivelserne, vurderes planen at være i overensstemmelse med de bærende arkitektoniske karaktertræk for Skovshoved Havn i dag.

5.4 Afværgeforanstaltninger og overvågning

Da der i lokalplanen allerede er indarbejdet retningslinjer for fremtidens byggeri, er der ikke behov for at opstille afværgeforanstaltninger eller overvågning i forhold til havnens arkitektoniske forhold.

6 Kulturhistoriske forhold

6.1 Metode

Skovshoved Havn og Kystvejen er anlagt på fyldjord og det landområde, der er omfattet af lokalplanen, blev først skabt i 1937. Til at beskrive områdets kulturhistoriske værdier er der indhentet oplysninger om oldtidsfund, marin-arkæologiske fund, fredninger og kulturmiljøer fra:

- > Kulturstyrelsens databaser (Fund og Fortidsminder)
- > Gentofte Kommunes Kommuneatlas og Kommuneplan 2009
- > Arkitektonisk værdivurdering Skovshoved Havn og nærområde (2012)

På baggrund af den eksisterende viden er påvirkningerne vurderet, herunder påvirkning på eksisterende kulturarv og havneudvidelsens indpasning i det eksisterende kulturmiljø.

6.2 Eksisterende forhold og 0-alternativet

Skovshoved var oprindeligt et fiskerleje, hvor fiskerne trak deres både op på stranden. Dengang lå fiskerhusene direkte ned til Øresund, og på stranden var der ophalerpladser, stejlepladser mv. Husene lå lidt længere inde i land i et tæt mønster og omsluttede den sandede Strandvej. Ind imellem den tætte bebyggelse opstod et antal stier og tværveje, der ledte ned til kysten.

Strandvejen var imidlertid allerede i 1920'erne en flaskehals for trafik til og fra København, og man besluttede derfor at anlægge Kystvejen. Samtidig var der planer om at bortsanere fiskerlejets små huse og realisere en plan om ny bebyggelse, som arkitekten Arne Jacobsen stod bag. Planen mødte lokal modstand og blev aldrig realiseret.

Mens fiskeri engang var hovedbeskæftigelsen og omdrejningspunktet for beboerne i Skovshoved by, er der i dag kun enkelte fritidsfiskerbåde tilbage i havnen. Havnen anvendes overvejende til rekreative aktiviteter, men har stadig en samlende funktion for lokalområdets befolkning.

Der er ikke registreret fortidsfund på det marine område og der er ingen fredede fortidsminder inden for planområdet.

Af kulturhistoriske elementer findes to mindsten og den fredede tankstation, der er tegnet af Arne Jacobsen. Tankstationen er beskrevet under kapitlet om arkitektur.



Figur 6-1 De to mindsten er placeret ved hhv. forgreningen af den sydlige mole og ved spidsen af den nordlige mole.

6.3 Virkninger af Kommuneplantillæg 16/09 og Lokalplan nr. 340 for Skovshoved Havn

Skovshoved Havn har en fyldig kulturhistorisk betydning, mens områdets materielle kulturarv er begrænset. Miljøpåvirkningerne på de bevaringsværdige bygninger og havnens uderum og pladser, der er med til at forme det eksisterende kulturmiljø, er beskrevet og vurderet under kapitlet om arkitektur. Her vurderes påvirkningerne på de kulturhistoriske elementer samt den overordnede påvirkning på havnen som kulturmiljø. I kraft af, at molerne ved realisering af lokalplanen forskydes søværts, vil den ene mindsten skulle flyttes. Såfremt stenen genopstilles, vurderes påvirkningen ikke at være væsentlig. Det er derfor indarbejdet som afværgeforanstaltning, at stenen genopstilles på havneområdet. Havnens anden mindsten påvirkes ikke af planen.

Skovshoved bys kulturhistorie er knyttet til kysten og havnens udvikling. Den primære ændring som lokalplanen muliggør, er at molerne forskydes søværts. Lokalplanen vil have begrænsede påvirkninger ind mod land og byens tilstand vil ikke blive ændret ved havneudvidelsen. Påvirkningen vurderes derfor ikke som væsentlig for kulturmiljøet ved Skovshoved by.

I kraft af, at der fortsat vil være aktivitet i den nye havn, hvorved grundlaget for havnens miljø opretholdes, og at den nye plan i høj grad er udviklet i tråd med det

eksisterende kulturmiljø, vurderes påvirkningerne på områdets kulturhistoriske forhold ikke at være væsentlige.

6.4 Afværgeforanstaltninger og overvågning

Det vil blive sikret, at mindsteningen for Ebbe Munck med realisering af Lokalplan nr. 340 for Skovshoved Havn vil blive genopstillet på havneområdet.

Derudover vurderes der ikke at være behov for yderligere afværgeforanstaltninger eller overvågning i forhold til områdets kulturhistorie.

7 Kystnærhed og visuelle forhold

De visuelle påvirkninger af havnens udbygning og de fremtidige udviklingsmuligheder inden for det eksisterende havneområde er nærmere beskrevet i en særskilt bilagsrapport, 'Visuelle forhold og kystnærhed' udarbejdet for Gentofte Kommune af Hasløv & Kjærsgaard.

7.1 Metode

Kystlandskabets morfologi og kulturmiljøer er beskrevet ud fra foreliggende kilder og gennemførte besigtigelser. Resultatet af besigtigelserne er sammenfattet i en landskabsanalyse, hvor der med udgangspunkt i registrering af de visuelle forhold i kystområdet baseret på kortanalyser og en gennemfotografering af karakteristiske miljøer, er udpeget 10 lokaliteter, hvorfra der er gennemført visualiseringer.

Vurderingen af de visuelle påvirkninger er udført med udgangspunkt i fotorealistiske visualiseringer af den fremtidige situation efter en udvidelse og omdannelse af Skovshoved Havn.

7.2 Eksisterende forhold og 0-alternativet

De eksisterende forhold og 0-alternativet er nærmere beskrevet i forbindelse med landskabsanalysen. Den understreger, at den visuelle oplevelse i kystområdet formes af Skovshoved Havn som en pynt på den åbne kyst i samspil med den åbne kystvej nord og syd for byen. Den oprindelige Skovshoved By ligger som en smal bebyggelsesbræmme på et fladt forland ud mod kysten og Skovshoved Havn. Den oprindelige kystkrænt bag ved byen er markeret af store bebyggelser og grønne træk.

7.3 Virkninger af Kommuneplantillæg 16/09 og Lokalplan nr. 340 for Skovshoved Havn

Det vurderes på grundlag af de gennemførte visualiseringer, at den markante og karakteristiske placering af Skovshoved Havn som en pynt på den åbne kyst kan fastholdes med det udbyggede anlæg.

Set fra Øresund vil den udvidede havn og de fremtidige bebyggelsesforhold ikke ændre det karakteristiske, at den bagvedliggende kystskrænt og de store bebyggelser på denne er det dominerende træk.

I samspillet mellem Kystvejen, Skovshoved Havn og Skovshoved By viser visualiseringerne, hvordan der med ændringer af eksisterende beplantning mellem Kystvej og havneområdet og placering af nye bebyggelser kan skabes forbedringer med visuelle åbninger og forbindelseslinjer imellem by, Kystvejen, havn og Øresund.

Visualiseringerne viser, at det er muligt på dele af havnen at arbejde med bygningsvolumener med op til 2 etages højde, uden at den åbning, der generelt vil ske imellem byen, Kystvejen, havnen og Øresund påvirkes negativt.

7.4 Afværgeforanstaltninger og overvågning

Det vurderes ikke, at der er behov for at gennemføre særlige afværgeforanstaltninger ud over de reguleringsmuligheder, der vil blive for den kommende udvikling på havnen i Lokalplan nr. 340.

8 Kystens udformning, sedimenter og havvand

8.1 Metode

På baggrund af kendskab til de eksisterende forhold for kysten ved og omkring Skovshoved Havn, er havneudvidelsens betydning vurderet for materialetransport og kystens udformning.

8.2 Eksisterende forhold og 0-alternativet

De eksisterende forhold beskrives ikke selvstændigt i denne miljøvurdering, men indgår indirekte i vurderingen af projektets virkninger. For beskrivelse af de eksisterende forhold henvises til redegørelsen "VVM for udvidelse af Skovshoved Havn" (Gentofte Kommune 2012c).

8.3 Virkninger af Kommuneplantillæg 16/09 og Lokalplan nr. 340 for Skovshoved Havn

De principielle effekter af havneudvidelsen på nabokystlinjen kan i værste fald enten være øget erosion af havbunden og tilbagetrækning af kystlinjen eller øget aflejring af sand, som følge af ændringer af bølge- og strømforhold.

Kysten på begge sider af havnen er befæstet med skråningsbeskyttelse langs Kystvejen. Stenene er større end 30 cm og vil derfor ikke blive flyttet. Kysterosion på disse stræk kan derfor udelukkes. Der kan dog stadig forekomme ændringer af kystprofilen længere ude som følge af havneudvidelsen, men små ændringer vil ikke have signifikant betydning. I alle tilfælde vurderes havnen kun at få minimal betydning for havbundens morfologi langs kysten på begge sider af havnen.

Ved strandparkerne Bellevue og Charlottenlund består stranden af sand, som er påvirket af de fremherskende bølge- og strømforhold. Afstanden fra den nye havn til strandene er henholdsvis 1,5 km og 2 km.

Bølger der ender på disse strande skal komme fra en meget spids vinkel for at være påvirket af den nye havn. Det forventes, at udvidelsen af Skovshoved Havn ikke resulterer i væsentlige ændringer i bølgeklimate ved de to badestrande. Bølger med en så spids indfaldsvinkel vil refraktere (afbøjes mod stranden) mod kysten og derfor kun have meget begrænset indflydelse på strandens form.

Det forventes derfor, at de kystmorfologiske forhold ved strandene ved Bellevue og Charlottenlund ikke vil ændres mærkbart på grund af havneudvidelsen.

Der er en mindre sedimentation omkring indsejlingen til den eksisterende havn, som fremstår som lyse områder ved indsejlingen. Ved at flytte havneindsejlingen ud på større dybde forventes det, at der er mindre mobilt sand omkring indsejlingen og at sedimentationen omkring indsejlingen bliver mindre end den er i dag. Under alle omstændigheder vurderes sedimentation ikke at være et problem ved den nye havneindsejling.

Projektet vil ikke medføre ændret sandvandring, aflejring af sand eller øget opskyl af tang i forhold til det der sker i området under de nuværende forhold.

8.4 Afværgeforanstaltninger og overvågning

Der vurderes ikke at være behov for afværgeforanstaltninger i forhold til kystens udformning eller dynamik, som følge af en realisering af lokalplanen for udvidelse af Skovshoved Havn.

9 Natur og Bilag IV-arter

9.1 Metode

Arter der er strengt beskyttede af habitatdirektivets bilag IV, er vurderet på baggrund af eksisterende viden om potentielle levesteder. Eventuelle afværgeforanstaltninger, der kan gennemføres af hensyn til disse arter, er beskrevet nedenfor.

9.2 Eksisterende forhold og 0-alternativet

Habitatdirektivet stiller krav om, at medlemsstaterne skal træffe de nødvendige foranstaltninger til at indføre en streng beskyttelsesordning i det naturlige udbredelsesområde for de dyre- og plantearter, der er nævnt i direktivets bilag IV. De danske regler fremgår af miljøministeriets "Bekendtgørelse om udpegning og administration af internationale naturbeskyttelsesområder samt beskyttelse af visse arter" (BEK nr. 408 af 01. maj 2007).

Bestemmelserne i habitatdirektivet betyder, at følgende er forbudt med hensyn til dyrearterne:

- > Alle former for forsætlig indfangning eller drab af individer af disse arter i naturen
- > Forsætlig forstyrrelse af disse arter, i særdeleshed i perioder, hvor dyrene yngler, udviser yngelpleje, overvintrer eller vandrer
- > Forsætlig ødelæggelse eller indsamling af æg i naturen
- > Beskadigelse eller ødelæggelse af yngle- eller rasteområder.

Det skal derfor vurderes, om der er bilag IV-arter, der kan blive skadet ved gennemførelse af planforslaget. Følgende strengt beskyttede arter (bilag IV-arter) har potentiel udbredelse i området omkring Skovshoved Havn:

- > Toldflagermus

- > Dværgflagermus
- > Langøret flagermus
- > Skimmelflagermus
- > Brunflagermus
- > Marsvin
- > Markfirben

Det er dog næppe sandsynligt at markfirben forekommer i området, da arten sjældent lever nær bymæssig bebyggelse.

I VVM-redegørelsen for havneudvidelsen er det vurderet, at forekomsten af marsvin nær Skovshoved Havn er så sporadisk, at arten ikke vil blive påvirket af projektet (Gentofte Kommune 2012).

Det kan ikke udelukkes, at der kan være enkelte individer af de nævnte arter af flagermus i området.

9.3 Virkninger af Kommuneplantillæg 16/09 og Lokalplan nr. 340 for Skovshoved Havn

Hvis planerne vedtages og realiseringen heraf gennemføres, vil der ikke ske påvirkninger af bilag IV arter, under forudsætning af at nedennævnte afværgeforanstaltninger gennemføres.

9.4 Afværgeforanstaltninger og overvågning

For at tage hensyn til eventuelle forekomster af flagermus i området skal anlægsarbejde der involverer fældning af træer og nedrivning af bygninger tilrettelægges, så det ikke finder sted i de perioder, hvor flagermusene får unger eller er i vinterdvale. Det kan endvidere være nødvendigt, at kompensere for tab af mulige yngle- og rastetræer ved opsætning af kasser til flagermus og/eller boring af nye huller i eksisterende træer. Disse skal naturligvis etableres i området, inden der sker rydning af eksisterende træer. Træer med egentlige huller må kun fældes i september-oktober, og træer med konstaterede eller sandsynlige forekomster af flagermus skal fældes fra 1-3 timer efter mørkets frembrud på en aften med temperatur over 10° C, ingen nedbør og vindhastighed på < 8 m/s.

Det vurderes at der ikke er behov for særlig overvågning af bilag IV-arter.

10 Jordbund og forurening

10.1 Metode

Jordbund og forurening beskrives for området omfattet af lokalplanen. Hele havnen og Kystvejen er anlagt på fyldjord i 1938.

Oplysninger om jordbund og jordforurening er indhentet fra:

- › Miljøministeriets database Miljøportalen
- › Region Hovedstadens registrering af mulig forurening (lokalitet 157-02001)
- › Region Hovedstadens registrering af forurenede jord (lokalitet 157-02001)

Planforslagenes virkning på den eksisterende forurenede jordbund er vurderet. Til vurderingen anvendes projektets udformning, som det er beskrevet i Lokalplan nr. 340 for Skovshoved Havn.

10.2 Eksisterende forhold og 0-alternativet

Skovshoved Havn er anlagt med fyldjord på havbund i 1937. Skovshoved Havn og Kystvejen ligger i byzone, og hele området er derfor som udgangspunkt områdeklassificeret. Områdeklassificeret jord betyder, at jorden antages at være lettere forurenede, som følge af placeringen inden for byzone eller erhvervsområder.

Der er også kendskab til jordforurening på vidensniveau 1 (V1) og 2 (V2) i havneområdet i henhold til jordforureningsloven (LBK nr. 1427 af 4. december 2009, Bekendtgørelse af lov om forurenede jord). V1- og V2-kortlagte områder ses af Figur 10-1.



Figur 10-1 Kortlagt jordforurening (efter Region Hovedstaden 2012).

Vidensniveau 1 (V1) betyder, at der er kendskab til nuværende eller tidligere forurenende aktiviteter på grunden. Størstedelen af havneområdet øst for Kystvejen, dvs. matr. 76a og 76b Skovshoved, er kortlagt på vidensniveau 1 (markeret med blåt på Figur 10-1). Arealet udgør 57.454 m².

De registrerede forurenende aktiviteter består typisk af båd- og havnerelateret aktiviteter og omfatter, jf. Region Hovedstaden (2010a):

- > Tanke m. benzin, petroleum, fyrings- og dieselolie
- > Olieudskillere
- > Påfyldningsplads

- > Bådhaler og værksted m. slibning og lakering af både
- > Maskinværksted m. motorvask, oplag af spild-, smøre, og skæreolie, kølervæske, oliefiltre, svovlsyre, maling, brugte batterier og jern- og metalaffald
- > Båd- og motorreparation m. sprøjtemaling og -lakering, udendørs slibning, rensesvæske i lukkede kar, anvendelse af olieprodukter, lak, acetone, polyester mm.
- > Bådværft m. træbearbejdningsværksted, oplag og håndtering af spildolie, dieselolie, lak, fortynder, opløsningsmidler m.m.
- > Stejlepladser til tjæring af garn

Der er desuden påvist forurening med total kulbrinter i bortgravet jord, og det vurderes, at der også på vinteropbevaringspladser, hvor bådene er blevet påført bundmaling, kan forekomme forurening.

I to områder er der påvist forurening og disse er kortlagt et på vidensniveau 2 (V2). Områderne kan ses af Figur 10-1 som de røde områder. Det ene område er delvist beliggende på havneområdet delvist på Kystvejen og udgøres af tankstationen og de umiddelbare omgivelser, mens det andet er beliggende inden for havneområdet på matr. 76a og 7000aq Skovshoved. Grunden til at det er væsentligt at kende de V2-kortlagte områder er, at forureningen kan have skadelig virkning på mennesker og miljø ved fremtidig ændring af grundens anvendelse. Det samlede areal for de to områder udgør 1.470 m².

Ved det sydlige V2-kortlagte område, som ligger i forbindelse med havnekontoret på adressen Skovshoved Havn 4, blev der i 2003 konstateret et olieudslip fra en overjordisk 1.200 l olietank. Jord i det forurenede område blev afgravet og det skønnes, at der blev kørt 20-30 m³ jord væk. Der blev efterladt restforurening i jorden langs bygningens facade og under bygningen. For at opsamle restforureningen blev der udlagt dræn ca. 1 meter inde under bygningen. Drænet er tilknyttet en pvc-brønd, hvorfra der blev opsamlet ca. 800 l olie.

Efterfølgende undersøgelser af jordprøver, vandprøver og poremålinger har vist, at der er tegn på fri oliephase inden for et areal på 20-30 m². Det er vurderet, at der ligger 200-300 l olie i jorden og 100-500 l olie i fri fase ovenpå grundvandet (Region Hovedstaden 2010b).

Det andet V2-kortlagte område ligger under og i forbindelse med tankstationen der er designet af Arne Jacobsen på adressen Kystvejen 24, hvor der i 1986 blev bortgravet benzinfuren jord i forbindelse med opgravning af seks tanke. Der er i perioden 1996-2008 udført forureningsundersøgelser der har vist, at jorden og det sekundære grundvand er forurenede med totalkulbrinter med værdier, der overskrider Miljøstyrelsens kvalitetskriterier med hhv. faktor ca. 30 og 1900 (Region Hovedstaden 2010b). I forhold til det sekundære grundvand blev der i 2001 iværksat afværgeforanstaltninger. Undersøgelser har også påvist grundvandsforurening og benzen i indeklimamålinger. Region Hovedstaden vurderer på baggrund af undersøgelserne, at forureningen udgør ca. 3.000 tons.

De konstaterede V2-kortlagte forureninger har imidlertid ikke betydning for de to arealers anvendelse i dag, men såfremt anvendelsen ønskes ændret, kan der stilles krav til evt. oprensning af forureningen.

10.3 Virkninger af Kommuneplantillæg 16/09 og Lokalplan nr. 340 for Skovshoved Havn

I forbindelse med omlægning og delvist inddragelse af Kystvejen langs Skovshoved Havn, vil der foregå anlægsarbejde, som kan resultere i flytning af jord inden for det områdeklassificerede areal.

Molerne og havnearealet som opbrydes/bortgraves er V1 kortlagte. Bebyggelsen på det sydlige V2-kortlagte areal kan med lokalplanen fjernes og erstattes af en ny bebyggelse. På det V2-kortlagte areal ved tankstationen, gives der mulighed for, at 12 m af vejen overføres til havnens område, og der etableres en ny kørevej over arealet samt etableret rekreative arealer. Der er dog kun et begrænset sammenfald mellem det V2-kortlagte areal og det område lokalplanen giver mulighed for at ændre.

10.4 Afværgeforanstaltninger og overvågning

Såfremt realisering af lokalplanen kræver, at områdeklassificeret jord flyttes uden for ejendommen, skal det anmeldes til Gentofte Kommunes afdeling for Natur og Miljø.

For de V1- og V2-kortlagte arealer gælder, at Natur og Miljø-afdelingen skal give tilladelse til ændret arealanvendelse samt til anlægsarbejde i forbindelse med udvidelsen af havnen jf. jordforureningslovens § 8.

Såfremt lokalplanen realiseres, vil det i udgangspunktet være nødvendigt at undersøge den jord, der skal bortgraves, og som kan være forurenede. Skal jorden bortskaffes fra matriklen, skal den anvises til en godkendt modtager på baggrund af analyser af evt. forureningsindhold i jorden. Det er Gentofte Kommune, der skal anvise jorden. Jorden kan enten undersøges som led i anlægsarbejdet eller forud for at arbejdet sættes i gang. For at undgå unødvendige ophold i arbejdet kan der udarbejdes en jordhåndteringsplan forud for igangsættelse af jordarbejde.

Skal jorden bibeholdes på matriklen er det som udgangspunkt ikke nødvendigt at undersøge jorden.

Overvågning af jorden og forureningstilstanden vil sikre, at forureningen ikke spredes, og at den forurenede jord ikke havner utilsigtede steder. Dette fastlægges i den ovenfor nævnte jordhåndteringsplan.

11 Trafikale forhold

Skovhoved Havn skal udbygges med 220 nye bådpladser og Kystvejens profil vil blive ændret, ligesom der gives mulighed for omlægning af adgangsvejene. Formålet med denne trafikredegørelse er, at beskrive de trafikale ændringer. Trafikredegørelsen indgår både som en del af denne miljøvurdering af Kommuneplantillæg 16/09 og Lokalplan nr. 340 for Skovshoved Havn samt i VVM-redegørelsen for havneudvidelsen.

11.1 Metode

Grundlaget for vurdering af planernes påvirkning på trafikken er trafiktal for den nuværende situation, som sammenlignes med en fremtidig situation. I den fremtidige situation er trafikken fremskrevet til år 2020, hvor Lokalplan nr. 340 forventes at være gennemført og havnen færdigudbygget og taget i brug. Trafikmodellen, som anvendes til at anslå trafikmængderne i krydsene, er baseret på planmodelldata og på grundlag af spørgeskortanalyser fra starten af 2000.

Meget af trafikken til og fra havnen er sæsonbestemt, hvilket betyder, at der er mere trafik i sommerperioden, da flere benytter havnen på dette tidspunkt. Her er foretaget en vurdering på en spidsbelastning i sommerperioden, når der er flest i havnen. Gentofte Kommune og havnefogeden i Skovshoved Havn har skønnet et trafiktal for den nuværende situation, som bruges til at skønne den samlede trafik til havnen.

På baggrund af Vejdirektoratets rapport fra 2002 "Personer pr. bil" er antallet af personer pr. bil vurderet til at være 2 personer, da ture til havnen i høj grad er fritidsture og foregår i weekenderne eller ferieperioder. Til større events med mange tilskuere på havnen forventes det, at antallet af personer pr. bil vil være højere, såsom 2,5 personer pr. bil. Beregningerne af biltrafik, der er genereret af funktionerne i de nye bygninger er baseret på Miljøministeriets turrateprojekt (Miljøministeriet 1999).

I forhold til at vurdere kommuneplantillægget og lokalplanens virkninger på de trafikale forhold, er der foretaget kapacitetsberegninger for en fremtidig situation med en fuldt udbygget havn (2020). Trafikmodellens fordeling i vejkrydsene er lidt for grove til at bruge direkte i kapacitetsberegningerne. Derfor er der med ud-

gangspunkt i trafikmodellens tal blevet skønnet en mere detaljeret fordeling af trafikmængderne for svingbevægelserne. Det benyttede kapacitetsprogram er DanKap, som er udviklet af Vejdirektoratet og baseret på vejreglerne.

Beregningerne er gennemført for trafik i spidsbelastningstimerne både morgen- og eftermiddag for de normale situationer 2012 og 2020. Resultaterne fra DanKap består af belastningsgrader, gennemsnitlig forsinkelse samt kølængde for 5 % af spidsbelastningstimen for de enkelte kørespor.

11.2 Eksisterende forhold og 0-alternativet

11.2.1 Normal dag

Trafik til og fra havnen

Ifølge Havnefogeden kører der omkring 200 biler ind og ud af havnen på en gennemsnitlig dag, samt tung trafik på omkring 10 køretøjer pr. dag, hvilket svarer til omkring 5 % tunge køretøjer og en årsdøgntrafik (ÅDT) på omkring 440 personbilenheder (Pe).

Dertil kommer trafik til og fra tankstationen i den nordlige del af havnen. Ud fra erfaringstal er det vurderet, at en tankstation genererer omkring 700-900 bilture pr. døgn eller 3,5 % af trafikken (ÅDT) på den tilstødende overordnede vej. Denne tankstation adskiller sig på to punkter, dels er Kystvejens ÅDT lidt lavere end sammenligningsgrundlaget, dels er det kun muligt at dreje ind til anlægget for trafikken i nordgående retning. Derfor vurderes det, at der er omkring 300 bilture (150 biler) i forbindelse med tankstationen.

For en gennemsnitlig dag skønnes det, at der i alt til havn og tankstation kører ca. 740 personbilenheder ind og ud fra havneområdet.

Havnefogeden vurderer, at der på en travl sommerdag er omkring 1.000 gæster på havnen. Med gennemsnitligt to personer pr. bil, giver det 500 biler, som kører til og fra havnen - i alt 1.000 bilture. Dermed kan det antages, at der på en sommerdag i den nuværende situation er ca. 1.300 bilture i alt i forbindelse med havnen og tankstationen. Det svarer til, at ca. 650 biler kører ind og ud fra havneområdet.

Dette tal stemmer overens med Gentofte Kommunes trafikmodel, der viser en døgntrafik på i alt 1.600 køretøjer til og fra havnen.

Trafik i kryds

Kystvejen ved Skovshoved Havn er i dag en 4-sporet klasse 1 vej med en hastighedsbegrænsning på 60 km/t. Der er cykelsti og fortov i begge sider. Det vurderes, at trafikken på Kystvejen fordeler sig nogenlunde ens en sommerdag og på årsgennemsnit. Tallene fra trafikmodellen for de overordnede trafikmængder på vejene er blevet brugt til at skønne trafikstrømmene i krydsene. Omkring 350 biler kører ind og ud i den nordlige del af havnen (hovedsageligt pga. tankstationen) og 300 biler kører ind og ud ved Søndre Havnevej. Fordelingen af trafikanter er på denne bag-

grund, som vist i Figur 11-8. Trafikken til og fra de tre nuværende indkørsler til den nordlige del af havnen er lagt sammen.

I det sydlige kryds forventes det, at nogle af trafikanterne foretager et U-sving, for at komme til den nordlige indkørsel. Disse medtages i kapacitetsberegningerne, som venstresvingere mod den sydlige del af havnen, da kapacitetsprogrammet ikke kan regne med U-sving.

Det antages, at trafikken til havnen i weekender og sommerperiode i høj grad ankommer om morgenen. Det er skønnet, at 25 % af døgntrafikken ankommer i morgenspidstimen, og at 25 % kører ud i eftermiddagsspidstimen. Omkring 5 % antages at køre *fra* havnen om morgenen og *til* havnen om eftermiddagen. For tankstationen antages det at 13 % ankommer og kører i spidsbelastningstimen.

11.2.2 Trafik og parkering ved større begivenheder

Havnefogeden har vurderet antallet af gæster til større begivenheder, der afholdes på havnen. Det skønnes, at der er omkring 1.500 gæster, som ankommer i bil. Med 2,5 personer pr. bil giver det 600 biler, hvilket svarer til 1.200 bilture i den nuværende situation.

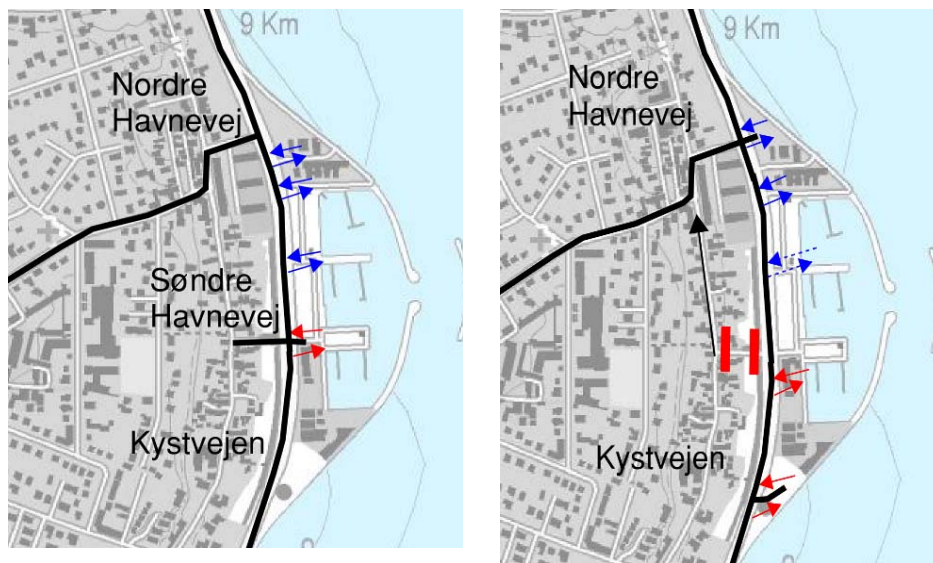
I dag er der 285 p-pladser i havnen. Derfor må nogle af tilskuerne i spidsbelastningssituationer parkere uden for havneområdet. For at beregne belastningen i krydsene efter en større begivenhed, antages det at 80 % af alle p-pladserne tømmes i løbet af den første time efter afslutning af en event. Dermed skal ca. 230 biler væk fra havnen i løbet af en time. Parkeringspladserne er fordelt med 125 p-pladser i den nordlige del af havnen og 160 p-pladser i den sydlige del. Der er ikke problemer med trafikafviklingen hverken ved den nordlige eller sydlige adgang til havnen.

11.3 Virkninger af Kommuneplantillæg 16/09 og Lokalplan nr. 340 for Skovshoved Havn

Ifølge forslag til Lokalplan nr. 340 for Skovshoved Havn foreslås Søndre Havnevej lukket for biltrafik. Dermed vil Nordre Havnevej blive den eneste vejforbindelse mellem Strandvejen og Kystvejen på strækningen ud for Skovshoved Havn. Desuden er det forslået, at adgangen til havnen suppleres med et nyt signalreguleret kryds i den sydlige del af havnen. Til at vurdere planens påvirkninger forudsættes det, at den trafik, der i dag kører fra Strandvejen til havnen ad Søndre Havnevej, i stedet vil benytte Nordre Havnevej.

Der findes tre indkørsler til den nordlige del af havnen i dag, i stedet bliver der en ny indkørsel via det signalregulerede kryds ved Nordre Havnevej, og en adgang ved tankstationen, samt en ekstra adgang, hvor der er mulighed for at åbne ved særlige begivenheder - vist med en stiple pil i Figur 11-1. Adgangen til den nordlige del er vist med blå pile og med røde pile til den sydlige del.

Adgangen til den sydlige del af havnen sker via det nye signalregulerede kryds - og muligvis også lige syd for den eksisterende Søndre Havnevej, hvor der kan etableres en højre ind/højre ud adgangsvej.



Nuværende situation

Fremtidig situation

Figur 11-1. Trafikkens adgang til havnen nu og i fremtiden (2020), når Søndre Havnevej lukkes. Trafikanter der i dag kommer ad Søndre Havnevej, forventes i stedet at benytte Nordre Havnevej. De blå pile viser indkørslerne til den nordlige del af havnen og de røde til den sydlige del.

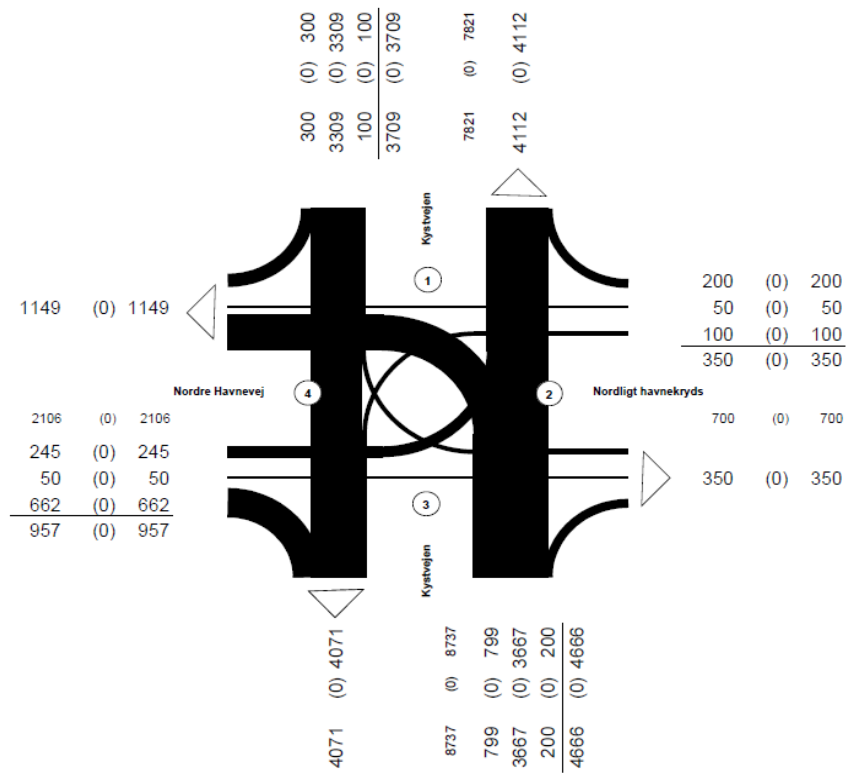
Vejen ud for Skovshoved Havn forudsættes indsnævret fra fire til to kørespor, ligesom det forudsættes at hastigheden nedsættes fra 60 km/t til 50 km/t i forbindelse med gennemførelsen af lokalplanen for Skovshoved Havn. Kommunen har foretaget en kørsel med trafikmodellen, hvor hastighedsnedsættelsen er gennemført. I følge trafikmodellen vil omkring 600 ture pr. døgn flytte fra Kystvejen til Ordrup Jagtvej. Ifølge modellen vil der også ske en overflytning af ture fra Kystvejen til Strandvejen. Gentofte Kommunes erfaringer fra tidligere anlægsarbejder på Kystvejen viser, at trafikken vil flytte til den nærmest tilgængelige rute dvs. i dette tilfælde Strandvejen, når der sker ændringer på Kystvejen. Strandvejen mellem Skovshovedvej og Teglgårdsvej er trafiksaneret til anbefalet 40 km/t, og Ordrup Jagtvej er ikke så attraktiv for den gennemkørende trafik, der i dag benytter Kystvejen. Baseret på Gentofte Kommunes erfaringer anslås det derfor, at ca. 300 biler flytter fra Kystvejen til Strandvejen (svarende til 150 biler i hver retning) og ca. 300 biler vil flytte til Ordrup Jagtvej.



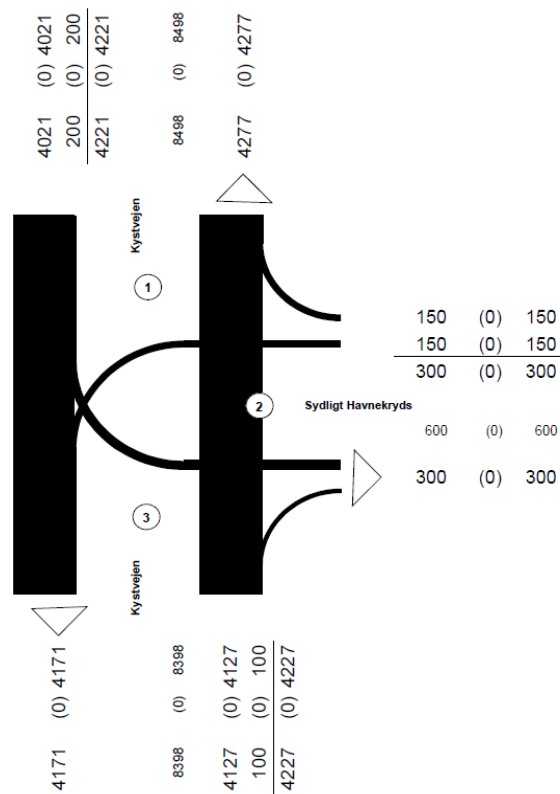
Figur 11-2 På kortet ses Kystvejen og Ordrup Jagtvej, hvor en del af trafikken overflyttes til ved realisering af planen.

Omlægning af trafik

Det skønnes, at den fremtidige trafik fordeler sig i krydsene som vist på Figur 11-3 og Figur 11-4. Dertil kommer den trafik, der genereres af den planlagte udbygning af havnen, og som lægges til efterfølgende.



Figur 11-3. Svingbevægelser i det nye kryds i den nordlige del af havnen - døgntrafik

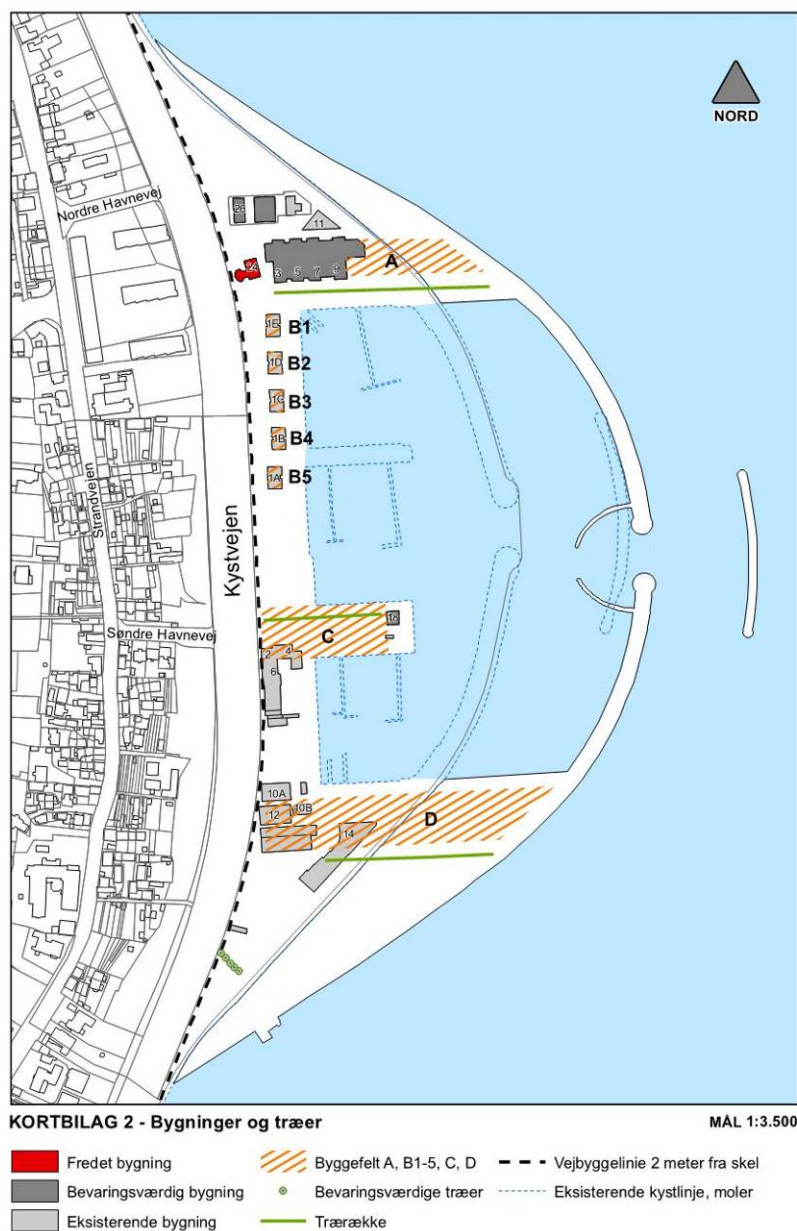


Figur 11-4. Svingbevægelser i det nye kryds i den sydlige del af havnen - døgntrafik

11.3.1 Normal dag - lokalplanen realiseret (2020)

Ifølge tyske normer er der 2-4 bilture pr. parkeringsplads i en lystbådehavn (FGSV 2012). Det stemmer overens med de kvantificerede tal for Skovshoved Havn. I en normal sommersituation er der i den nuværende situation i alt 1000 bilture ved 285 parkeringspladser, hvilket svarer til 3,5 bilture per parkeringsplads og 3 bilture pr. bådplads.

Det betyder, at der med 220 nye bådpladser kan forventes 660 nye bilture pr. døgn. Lokalplanen giver mulighed for flest ændringer og opførelse af nyt byggeri i den centrale og sydlige del af havnen. Derfor skønnes de 660 bilture at fordele sig med ca. 60 % af turene i forbindelse med den sydlige del af havnen og 40 % i den nordlige del.



Figur 11-5. Kortet viser bl.a. de områder, der er udpeget som byggefelter (Gentofte Kommune 2012b)

Ifølge forslag til Kommuneplantillæg 16/09 og Lokalplan nr. 340 for Skovshoved Havn er der mulighed for, at opføre nye bygninger med et samlet etageareal på 6.300 m². For at beregne trafikken for et fuldt udbygget scenario benyttes det fulde etageareal. Til beregningerne bruges som eksempel den fordeling mellem funktioner som erhverv, kulturelle formål og detailhandel, som det foreslås i den udarbejdede helhedsplan (Hasløv & Kjærsgaard 2011a).

Nygenereret biltrafik fra de nye bygningers funktioner er baseret på Miljøministeriets turrateprojekt, som opgør antal bilture per 100 etagemeter. Turraten for "erhverv" er skønnet at svare til turraten for "kontor", da det blandt andet omfatter havnekontor. Dermed kan de nye bygninger forventes at generere ca. 390 bilture per dag, se Tabel 11-1. Disse forventes også at fordele sig med 60 % til den sydlige del af havnen og 40 % til den nordlige.

Tabel 11-1. Antal bilture genereret pr. dag

	Andel	Etagemeter	Turrate/100 m ²	Ture/dag
Erhverv	76 %	4.790	3,9	190
Kulturelle formål	16 %	1.010	5,8	60
Havnerelateret detailhandel	8 %	500	28	140
Total	100 %	6.300	-	390

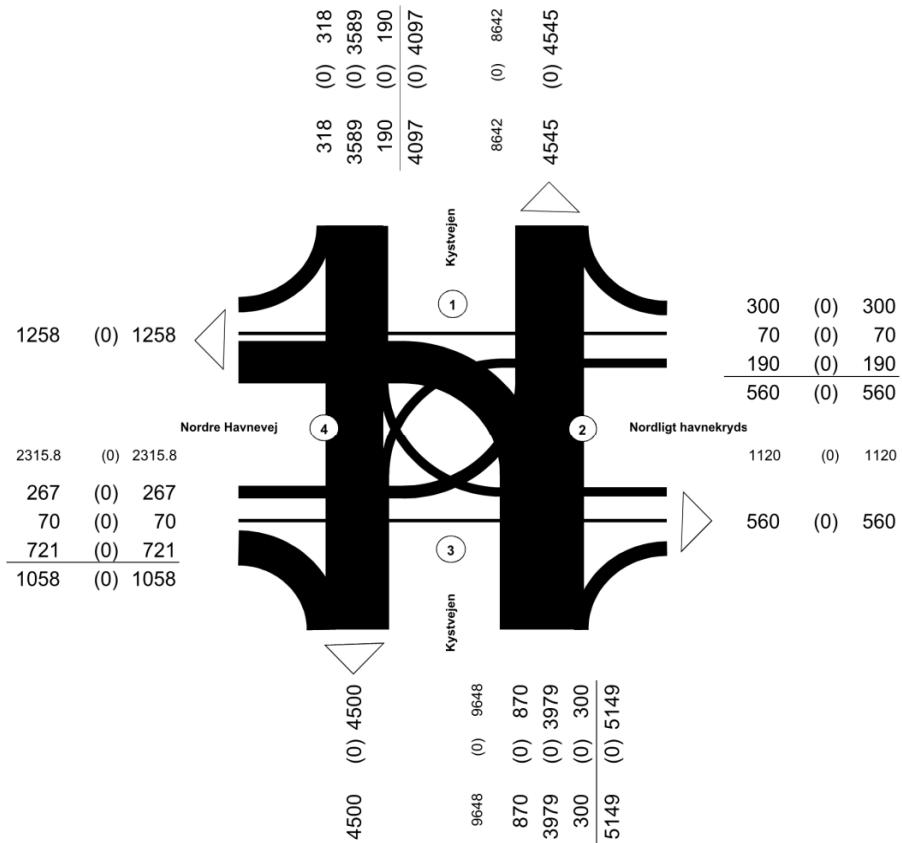
For en fremtidig situation med en fuldt udbygget havn forventes i alt 2.350 bilture. Det udgøres af 1.000 bilture som i den nuværende situation, 300 fra tankstationen, 660 fra nye bådpladser samt 390 fra byggeri. Fordelingen af trafikken antages igen at være som i den nuværende situation.

Fremskrivning af trafik til 2020

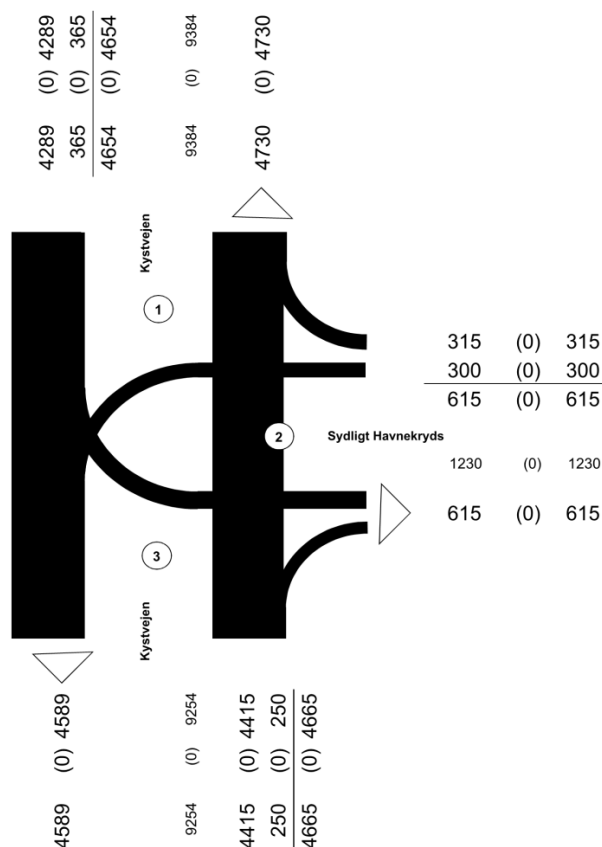
Det vurderes, at trafikstigningen på strækningen vil ligge på samme niveau som på det sekundære statsvejnet, da det er en større gennemgående rute (klasse 1). Dermed er der en årlig stigning på 2,1 % i perioden 2010-2015, og 2,0 % i perioden 2015-2020 (DTU 2010).

Gentofte Kommune har en snittælling på Kystvejen syd for Skovshoved på 7.623 biler. Fremskrevet til 2020, hvor havnen forventes fuldt udbygget, giver det en ÅDT på 9.146. Lastbiltrafikken udgør 7,6 %. Da hastigheden på strækningen forventes nedsat, og der dermed forventes at flytte omkring 300 biler til Strandvejen og 300 biler til Ordrup Jagtvej, er den fremtidige trafik på Kystvejen fratrukket disse. Den flyttede trafik er fremskrevet med samme procent, som den øvrige trafik. Der vil dermed blive flyttet 360 biler til Strandvejen og ca. 360 biler til Ordrup Jagtvej i år 2020..

Trafikken i krydsene i år 2020 kan ses på Figur 11-6 og Figur 11-7.



Figur 11-6. Svingbevægelser i det nordlige kryds ved Nordre Havnevej med en fuldt udbygget havn i år 2020 på en travl sommerdag - døgnniveau



Figur 11-7. Svingbevægelser i det nye sydlige kryds med en fuldt udbygget havn i år 2020 på en travl sommerdag - døgnniveau

11.3.2 Trafik og parkering ved større begivenheder i fremtiden

I en fremtidig situation med 220 nye bådpladser vurderes det, at der ved en større begivenhed kommer op til 2.500 gæster (antallet af gæster pr. bådplads er 4,6 personer, som i den nuværende situation). Dermed vil der i forbindelse med en større begivenhed være omkring 2.000 bilture. Der kan ikke parkere så mange biler i havnen på én gang, derfor må det forventes ved sådanne arrangementer, at tilskuere eller andre gæster til havnen parkerer i områder op til havnen.

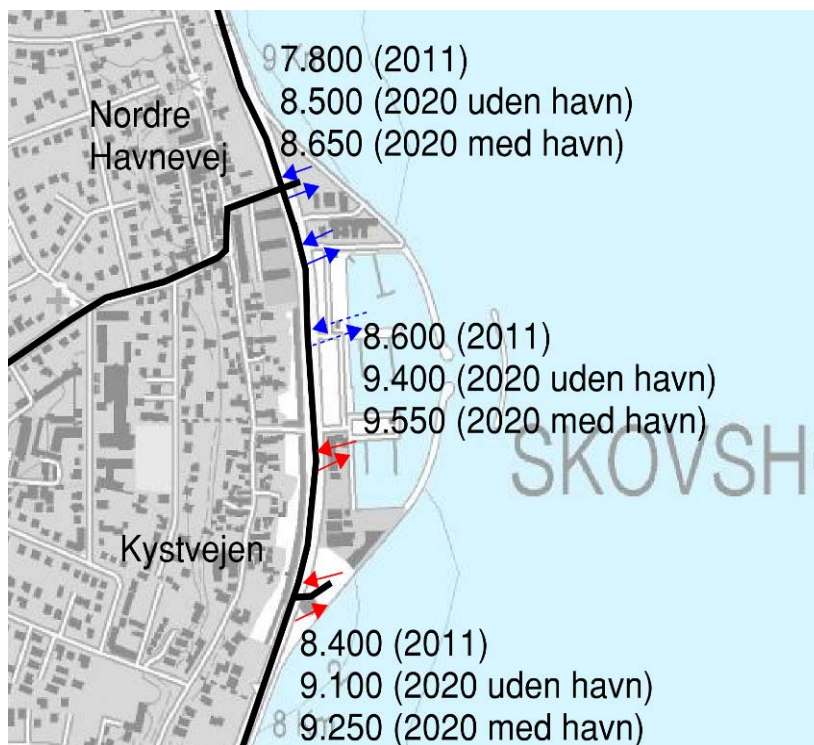
Til kapacitetsberegningerne forudsættes det derfor i stedet, at alle parkeringspladser er optaget. Når arrangementet er slut forlader 80 % af tilskuerne havnen i løbet af den første time. I lokalplanen er der lagt op til, at der kan være op til 650 p-pladser i en spidsbelastning i sommerperioden samt 150 p-pladser på de multianvendelige arealer - i alt 800 p-pladser. Med 80 % af parkeringspladsernes biler vil ca. 640 biler forlade havnen i løbet af en time. Desuden er der i lokalplanen givet mulighed for, at en vejadgang fra et af de nordlige parkeringsarealer kan åbnes ved særlige begivenheder.

I Helhedsplanen (Hasløv & Kjærsgaard 2011) gives et eksempel på, hvordan parkeringspladserne kan fordeles i havnen. I den nordlige del af havnen er der 205 p-pladser og i den sydlige del af havnen er der 415 p-pladser. Det antages, at de 150

ekstra p-pladser på de multianvendelige arealer, fordeler sig med 50 pladser til den nordlige del af havnen og 100 pladser til den sydlige del. Såfremt lokalplanen realiseres som det udarbejdede forslag viser, vil der være ca. 210 biler, der forlader den nordlige del af havnen, og omkring 410 biler der forlader den sydlige del af havnen i løbet af en time.

11.3.3 Generel strækningsbelastning

Her er trafikken fremskrevet til 2020, så det svarer til en fremskrivning af tællingen fra 2011 syd for Skovshoved, som Gentofte Kommune har gennemført. Derudover er trafikken, der flytter til Strandvejen pga. hastighedsnedsættelsen fra 60 km/t til 50 km/t, trukket fra trafikken i 2020. Trafikken til og fra havnen er ikke fremskrevet, men den nygenererede trafik er inkluderet. På Figur 11-8 er trafikken fra 2011 og 2020 (både med og uden havneudvidelse) vist på de enkelte strækningsdele.



Figur 11-8. Forventet årsdøgntrafik (ÅDT) på Kystvejen tre steder på strækningen langs Skovshoved Havn ved en spidsbelastningssituation i år 2011 og 2020 uden og med udbygget havn. Begge retninger tilsammen.

Tabel 11-2 Sammenligning af virkninger på trafikken på Kystvejen med og uden udbygning af Skovshoved Havn på normale dage og dage med spidsbelastning (event).

	Trafik 2011		Trafik 2020		Trafik 2020 med havneudvidelsen	
	normal dag	event	normal dag	event	normal dag	event
Kystvejen syd for Skovshoved Havn	8400	8600	9100	9400	9250	9850

Samlet set vurderes projektet ikke at medføre væsentlige trafikale ændringer.

11.3.4 Kapacitet

Kystvejen ud for Skovshoved Havn indsnævres fra fire til to kørespor. I kapacitetsberegningerne for krydsene, er det - uanset denne reduktion af køresporenes antal - forudsat at der er en højresvingbane, en ligeudbane og en venstresvingbane i krydsene på Kystvejen. Da vejen er en klasse 1 vej, vil det ikke være hensigtsmæssigt at forsinke de ligeudkørende bilister med at vente på de svingende trafikanter. Venstresvingende skal vente på de ligeudkørende og højresvingende skal vente på cykler og fodgængere. Desuden kan nedbremsningerne medføre risiko for kollisioner.

Resultaterne for kapacitetsberegningerne beskrives ved serviceniveau, hvor A er næsten ingen forsinkelse, B er begyndende forsinkelse, C er ringe forsinkelse, D er nogen forsinkelse og E og F beskriver en stor forsinkelse eller sammenbrud.

11.3.5 Resultater for kapacitetsberegninger

I den nuværende situation er serviceniveauet A for Kystvejen i begge signalregulerede kryds og serviceniveau C og D for Nordre Havnevej og Søndre Havnevej. Det gælder både for en almindelig travl dag og på dage med større begivenheder. De i dag nordlige vigepligtsregulerede adgangsveje vil få lavere serviceniveau og en højere gennemsnitlig forsinkelse. Det vil dog være på samme niveau, som de øvrige sideveje, der har adgang ud til Kystvejen i signalregulerede kryds.

Der sker kun marginale ændringer i den fremtidige situation både for en normal dag og for dage med begivenheder på havnen. De nye kryds kan afvikle trafikken uden kapacitetsproblemer. I førsituationen kan ligeudkørende biler, der holder for rødt, fordele sig i to baner. I eftersituationen vil der være længere kølængder på Kystvejen ud for Skovshoved Havn, da de ligeudkørende nu skal samles i ét kørespor - alle i køen vil komme over i den følgende grønperiode. Ved kanaliseringen af krydsene bør det derfor sikres, at svingbanerne er lange nok til at forhindre tilbagestuvning, som kan blokere for de ligeudkørende.

Selvom der planlægges for fremtidige større aktiviteter på havnen, og dermed et større antal bilture, vurderes der ikke at blive en ringere trafikafvikling ved de planlagte krydsændringer - heller ikke hvis Kystvejen reduceres fra fire til to spor ud for Skovshoved Havn. Især ved anvendelse af nyere teknologi for signalanlæg med trafikstyring etc. er det sandsynligt, at trafikafviklingen kan blive lige så god eller bedre end i dag.

11.3.6 Trafiksikkerhed

Af helhedsplanen for Skovshoved Havn (Hasløv & Kjærsgaard 2011a) fremgår der et tværsnit, som et eksempel på en fremtidig profil. Kystvejens konkrete udformning planlægges først i en senere fase, hvor Gentofte Kommune i samarbejde med Realdania udskriver en arkitektkonkurrence. Formålet med konkurrenceprojektet er at genskabe kontakten mellem Skovshoved Havn og kysten nord og syd herfor. Samtidig skal der skabes en ny forbindelse på tværs af vejen. I det nedenstående er der foreslået afværgeforanstaltninger i forhold til trafiksikkerhed, som det anbefales at indtænke i den fremtidige udformning af vejen:

- > I krydsene bør der regnes med, at vejen har en større bredde end på øvrige strækninger, da det er anbefalet at der er både højre- og venstresvingsbane, og det kan derfor være nødvendigt med støtteheller for fodgængerne.
- > Cykelstien langs Skovshoved Havn er udpeget som en potentiel del af Cykel-superstinet langs Øresund. Med en eventuel reduktion af stibredden, kan det risikeres at cykelstien ikke længere lever op til minimumskravet på 2,8 m, og dermed ikke længere kan udpeges som Cykelsupersti.
- > Fortovsarealet er i dag meget bredt og derfor bør også ved en fremtidig udformning være god plads til de gående kan passere hinanden, da der i forbindelse med havnen kan være nogle fodgængere, der bruger fortovet til ophold.

Når Søndre Havnevej lukkes for biltrafik, skal det være tydeligt for fodgængerne og cykler, at de skal stoppe, når de kommer til Kystvejen. Her vil krydsning af vejen fortsat være reguleret af et lyssignal.

11.4 Afværgeforanstaltninger og overvågning

Det vurderes, at der ikke er behov for afværgeforanstaltninger eller overvågning i forhold til de trafikale forhold.

12 Støj og vibrationer

I forbindelse med gennemførelse af Kommuneplantillæg 16/09 og Lokalplan nr. 340 for Skovshoved Havn, kan ændringer i vejtrafikken og anlægsarbejdet forbundet med havneudvidelsen, påvirke områdets støjbelastning.

Udbygningen af Skovshoved Havn vil betyde ændringer i vejtrafikken, hvilket påvirker støjbelastningen fra trafikken i området. I det følgende afsnit er støjpåvirkningen fra trafik derfor vurderet.

Der vil i anlægsperioden forekomme støjpåvirkninger fra anlægsarbejdet. Der er gennemført støjberegninger for de forventede mest støjende anlægsaktiviteter.

12.1 Metode

Til vurdering af trafikstøj er der indhentet trafikdata fra Gentofte Kommune. Dette er sammenholdt med vurderinger fra trafikanalysen i kapitlet om trafikale forhold. På baggrund af disse oplysninger er den forventede ændring i støjbelastningen beregnet for Kystvejen og Ordrup Jagtvej.

Til vurdering af støjkonsekvenserne i anlægsfasen er der indhentet oplysninger fra Gentofte Kommune om den forventede mængde og type af entreprenørmaskiner, der vil indgå i anlægsarbejdet.

Til illustration af den forventede støjdbredelse fra anlægsarbejdet ved Skovshoved Havn er der etableret en 3-dimensionel model af havneområdet. Modellen er leveret på digital form af Gentofte Kommune og indlagt i støjberegningsværktøjet SoundPLAN og indeholder terræn, bygninger, veje, mv. På baggrund af støjberegningerne er der optegnet støjdbredelseskort for de mest støjende anlægsaktiviteter. Støjkilden er placeret på kortene i det punkt, hvor den pågældende anlægsaktivitet kommer tættest på boliger.

Støjen er beregnet som det energiækvivalente, A-vægtede lydtrykniveau, hvilket er almindeligt brugt til at beskrive støjbelastningen af en varierende støj.

12.2 Eksisterende forhold og 0-alternativet

Støjen i havneområdet og ved boligerne i nærheden består i dag primært af trafikstøj fra biltrafik på Kystvejen.

12.3 Virkninger af Kommuneplantillæg 16/09 og Lokalplan nr. 340 for Skovshoved Havn

12.3.1 Trafikstøj

Som beskrevet i kapitlet om trafikale forhold, forventes dele af trafikken på Kystvejen at flytte til Ordrup Jagtvej på grund af hastighedsnedsættelsen fra 60 til 50 km/t og indsnævring af vejen. Ændringerne af trafikken på Kystvejen som følger af havneudvidelsen vil ikke medføre hørbare ændringer af støjbelastningen fra vejtrafik ved havnen og i området langs Kystvejen.

Den forventede forøgelse af trafikken på Strandvejen og Ordrup Jagtvej vil være så lille i forhold til den eksisterende trafik på vejene, at trafikstøjniveauet forventes at stige mindre end 1 dB i forhold til den nuværende situation. En forøgelse af støjniveauet med mindre end 1 dB er normalt ikke hørbar.

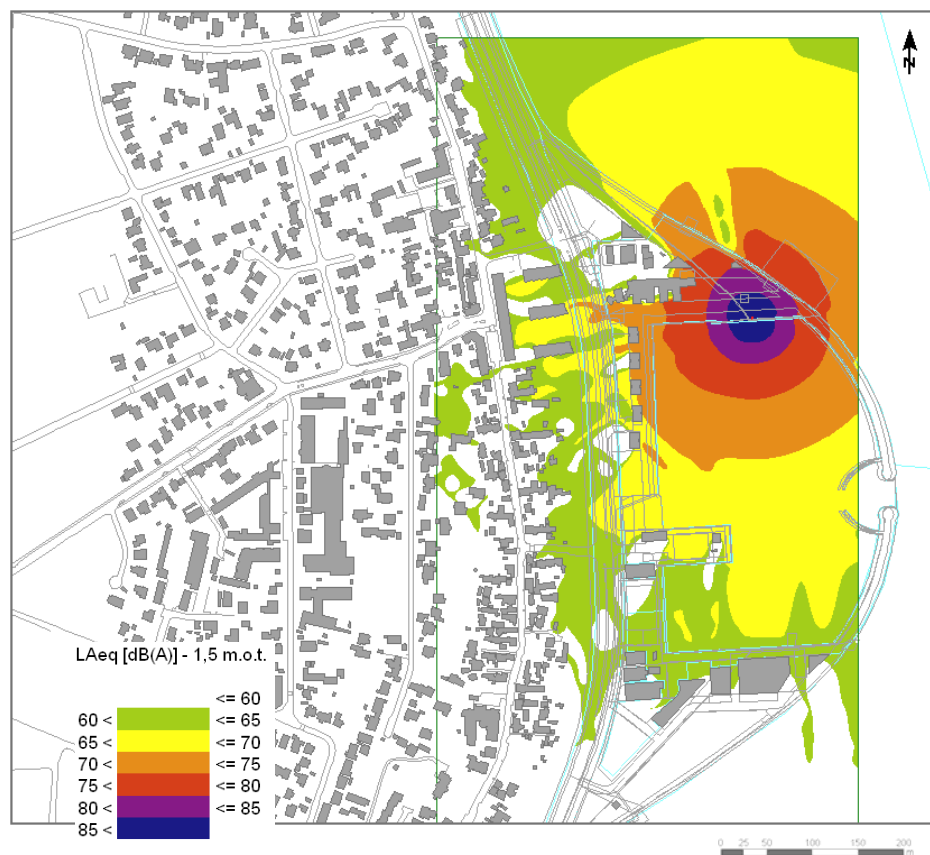
12.3.2 Støj fra anlægsarbejde

Karakteren af støjen fra anlægsarbejdet vil variere fra dag til dag gennem anlægsperioden, efterhånden som arbejdet skrider frem. Støjkilderne omfatter større entreprenørmaskiner, lastbiler, anlægsbåde- og pramme og rambukke til nedramning af spuns og pæle. Aktiviteterne forventes hovedsageligt at foregå i selve havneområdet, men det kan forventes, at de omliggende veje benyttes til transport med lastvogne. Anlægstidsplan med perioder for de enkelte anlægsaktiviteter fremgår af VVM-redegørelsen.

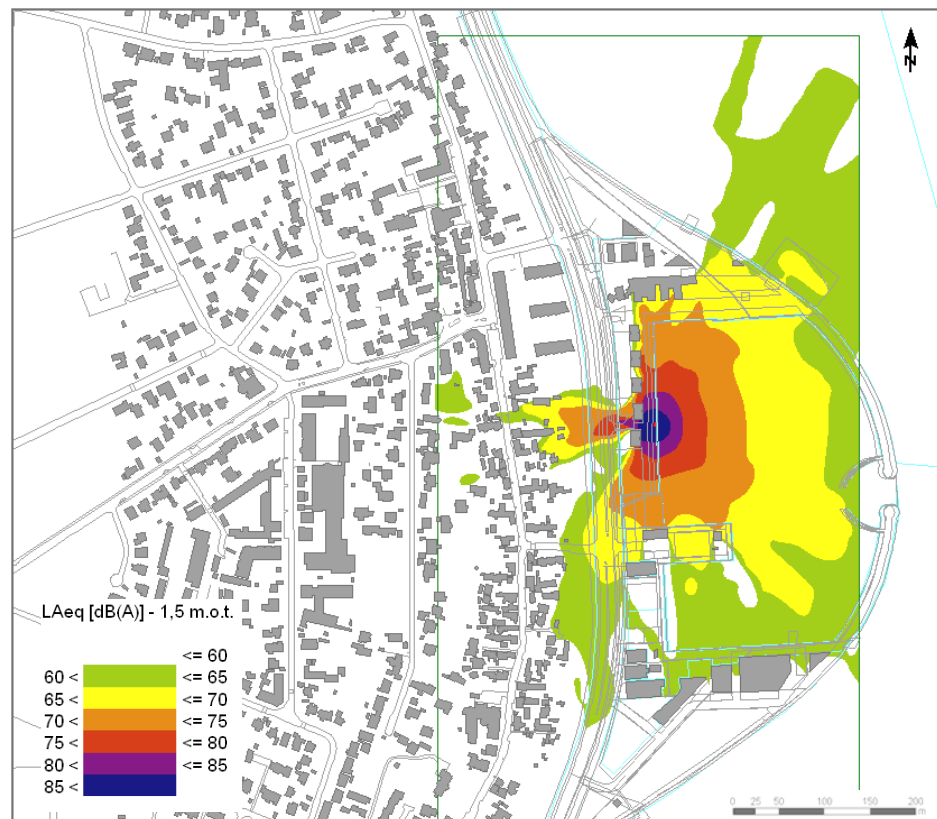
Gentofte Kommunes retningslinjer for støj fra anlægsaktiviteter foreskriver, at støjende arbejder kun må foregå i dagperioden 7.00-18.00 mandag til fredag og 7.00-14.00 lørdag, samt at støjen i denne periode ikke må overskride 70 dB(A) i beboelsesområder omkring byggepladsen. Desuden skal entreprenøren tilrettelægge arbejdet og vælge maskiner, så støjgener begrænses mest muligt (Gentofte Kommune 2008).

Ved havnearbejdet er det primært aktiviteter i forbindelse med nedramning af spuns og pæle, der kan give anledning til støjgener for de nærliggende beboere. De nedenstående figurer viser beregnede eksempler på støjbelastningen for typiske situationer med nedramning. Støjkildepositionerne er valgt som eksempler på worst-case situationer. På støjkortene (Figur 11-1 og Figur 12-2) kan det ses, at Gentofte Kommunes støjgrænser umiddelbart kan forventes at være overholdt ved boligerne vest for Kystvejen, så længe afstanden til beboelserne overstiger 150 meter for spunsramning og 100 meter for pæleramning. Ifølge den foreliggende beskrivelse af projektet vil der ikke forekomme anlægsarbejder nærmere end de

nævnte afstande til eksisterende boliger. Støj fra anlægsarbejdet må dog stadig forventes at give gener for beboere i nærheden af havnen i dele af anlægsperioden.



Figur 12-1 Eksempel på støjdbredelse i 1,5 meters højde fra nedramning af spuns i forbindelse med anlæg af indfavningsvægge ved brug af rambuk.



Figur 12-2 Eksempel på støjdbredelse i 1,5 meters højde fra pæleramning i forbindelse med etablering af bådebroer.

12.3.3 Vibrationer fra anlægsarbejde

Gentofte Kommunes retningslinjer for vibrationer fra anlægsaktiviteter foreskriver, at maksimalgrænsen for vibrationer fra anlægsaktiviteter ikke må overstige komfortgrænsen på 75 dB(KB) i beboelsesområder omkring byggepladsen. Desuden skal entreprenøren tilrettelægge arbejdet og vælge maskiner, så vibrationer begrænses mest muligt. For bygningskadelige vibrationer gælder en grænseværdi på 5 mm/sek for almindelige bygninger og 3 mm/sek for fredede bygninger.

Det er særligt aktiviteter i forbindelse med nedramning, der giver størst risiko for vibrationer i anlægsfasen. Da nedramning foregår i god afstand fra beboelse, forventes der ikke at forekomme vibrationsgener fra anlægsaktiviteterne. Med hensyn til bygningskadelige vibrationer for den fredede tankstation, vurderes grænseværdierne at kunne overholdes, idet den kritiske afstand i forhold til denne bygning vil være 25 m ved brug af rambuk. Den nærmeste afstand som nedramning af spuns og pæle vil foregå i udgør hhv. ca. 110 m og ca. 45 m.

12.4 Afværgeforanstaltninger og overvågning

Støjgener i forbindelse med anlægsarbejde kan reduceres ved at vælge mindre støjende anlægsmetoder. I stedet for meget støjende ramning af spuns med faldhammer kan der i stedet benyttes vibrator, hvilket kan reducere støjbelastningen med

op til 10 dB. Nedvibrering af spuns afgiver desuden ikke den særligt generende impulsstøj, som er kendetegnende for faldhammeren.

Det vil være muligt, at gennemføre overvågning af bygninger under de perioder, hvor der udføres de anlægsaktiviteter, som giver risiko for vibrationer. Dette kan f.eks. være ønskeligt af hensyn til de nærliggende huse, der er funderet direkte på sand, selvom de foreløbige beregninger viser, at der ikke vil være risiko for bygningskadelige vibrationer.

Når der forelægges en konkret plan for anlægsarbejdet og omfanget og placering af spuns kendes, vil Gentofte Kommune som bygherre beslutte hvor det vil være mest hensigtsmæssigt at gennemføre overvågning.

13 Befolkning og sundhed

13.1 Metode

Overordnet er den metodiske tilgang en struktureret kvalitativ gennemgang af både de direkte og indirekte konsekvenser, som projektets miljøforhold kan have for mennesker, som er recipient for miljøpåvirkninger. Fokus er rettet mod at lave en beskrivelse, der er let forståelig, og som giver mulighed for at få en hurtig og samlet indføring i, hvilken betydning projektets væsentlige miljøforhold kan få for befolkningen og menneskers sundhed.

Jævnfør lov om miljøvurdering af planer og programmer (LBK nr. 936 af 24. september 2009), skal miljørapporten give oplysninger om 'Den sandsynlige væsentlige indvirkning på... befolkningen, menneskers sundhed...'. Ud fra denne betragtning vurderes de direkte konsekvenser for mennesker, herunder eksempelvis påvirkninger af livskvalitet, levevilkår samt sundhed.

Analysen beskriver forholdene i området inden havnens udvidelse, samt de forventede konsekvenser af de miljøpåvirkninger, som realisering af Kommuneplantillæg 16/09 og Lokalplan nr. 340 for Skovshoved Havn vil betyde. Det vurderes, om mennesker i området påvirkes i forhold til livskvalitet, sundhed, og levevilkår (eksempelvis trafikale konsekvenser).

13.2 Eksisterende forhold og 0-alternativet

Skovshoved Havn ligger midt på kyststrækningen i Gentofte Kommune. Skovshoved by og havn ligger lige syd for Klampenborg og nord for Charlottenlund. Skovshoved er sammen med Klampenborg en af syv bydele i kommunen, som endvidere består af Dyssegård, Gentofte, Hellerup, Jægersborg, Ordrup-Charlottenlund samt Vangede.

På Skovshoved Havn findes bådværft, vinterpladser, haller i syd, bred midtermole, joller og speedbådes søsætningsplads i midten, samt klubhuse, p-pladser og restaurant/café faciliteter i nord. Disse faciliteter kendetegner brugen af havnen som lystbådehavn og til fritidsaktiviteter. Det kan forventes, at der vil være en effekt for de erhverv og mennesker, der benytter disse faciliteter.

13.3 Virkninger af Kommuneplantillæg 16/09 og Lokalplan nr. 340 for Skovshoved Havn

Generelt forventes ingen væsentlige negative påvirkninger for befolkningen som følge af realisering af lokalplanen for udvidelse af Skovshoved Havn. Overordnet set vil brugere og interessegrupper få bedre muligheder for at benytte havnefaciliteterne og rekreative interesser. Følgende afsnit summerer konklusionerne for kapitlerne om trafik og støj, og inddrager konklusioner fra VVM-redegørelsen (Gentofte Kommune 2012c) for emner, der er relevante for befolkningen og menneskers sundhed.

I anlægsfasen forventes det, at gældende støjgrænser vil blive overholdt for boliger vest for Kystvejen. Der vil dog blive støjgener for beboere i nærheden af havnen i dele af anlægsperioden (jf. kapitlet om støjforhold). I forhold til luftkvaliteten er det vurderet, at luftkvaliteten ikke vil blive væsentligt påvirket fra anlægsarbejdet. Den størst potentielle gene er fra ophvirvlet støv fra håndtering og tilkørsel af materialer. Disse forventes minimeret ved hjælp af afværgeforanstaltninger. Endelig vil der forekomme gener for udøvere af vandski og vinterbadere i form af begrænset eller forringet adgang i visse perioder under anlægsarbejdet.

I forhold til trafikale konsekvenser, forventes der ikke at blive ringere trafikafvikling i området end i dag, på trods af stigningen i antallet af bådpladser og andre aktiviteter (jf. kapitlet om trafikale forhold). I forhold til trafikikkerhed, er der listet en række afværgeforanstaltninger, således at der tages hensyn til de bløde trafikanter – gående og cyklister. Jævnfør trafikstudiet vil de trafikale forhold ved krydsændringerne ikke forværres, men tværtimod sandsynligvis forbedres.

I forhold til afholdelse af større events, herunder EM og VM, forventes de forbedrede parkeringsforhold at afhjælpe den nuværende trængsel af parkerede biler i lokalområdet ved sådanne events.

I forhold til støj, er det på grund af hastighedsnedsættelsen på Kystvejen fra 60 til 50 km/timen vurderet, at den samlede støjbelastning fra vejtrafik vil falde en smule. Omvendt vil den øgede trafik på Ordrup Jagtvej og Strandvej forøge støjniveauet på disse strækninger. Forøgelsen er meget lille – mindre end 1 dB, hvilket ikke betragtes som hørbart (jf. kapitlet om støjforhold). Støj fra motorbåde på havne forventes ikke at stige med opførelsen af den nye rampe, da der allerede i dag er gode forhold for motorbådssport og dermed forventes samme aktivitetsniveau.

I forhold til luftforurening, angives det i VVM-redegørelsens kapitel om luft og klima, at den øgede trafikmængde i højsæsonen ikke forventes at give anledning til væsentlig påvirkning af luftkvaliteten i området, og det forventes dermed heller ikke at have helbredsmæssige konsekvenser for de personer, der benytter havnen og havneområdet.

I forhold til friluftsliv og rekreative interesser er det i VVM-redegørelsen vurderet, at der ikke forventes negative påvirkninger i driftsfasen. Det forventes derimod, at havneudvidelsen vil komme havnens besøgende og lokalområdets beboere til gode, og at havnens rekreative værdi således øges.

13.4 Afværgeforanstaltninger og overvågning

Der er ikke identificeret yderligere afværgeforanstaltninger eller behov for overvågning for befolkningen, udover dem der er beskrevet i de andre kapitler i denne miljørapport.

14 Kumulative effekter

Der er ikke kendskab til andre planer eller projekter, der kan have betydning for kumulative effekter af forslaget til Kommuneplantillæg 16/09 og Lokalplan nr. 340 for Skovshoved Havn.

15 Referencer

COWI 2012: VVM af udvidelse af Skovshoved Havn, Scopingrapport (ikke udgivet)

DTU Transport 2010: Prognoseforudsætninger for trafikmodelberegninger, juli 2010

FGSV 2012: EAR 2012

Gentofte Kommune 2004: : [Gentofte – atlas over bygninger og bymiljøer](#)

Gentofte Kommune 2005: Lokalplan nr. 252 for den nordlige del af Skovshoved Havn

Gentofte Kommune 2008: Forskrift for udførelse af erhvervsmæssige bygge- og anlægsaktiviteter

Gentofte Kommune 2012a: Forslag til tillæg 16, Kommuneplan 2009 - en del af Gentofte-Plan

Gentofte kommune 2012b: Lokalplan 340 for Skovshoved Havn - Forslag

Gentofte Kommune 2012c: VVM for udvidelse af Skovshoved Havn

Gentofte Kommune 2012d: Statistik, link: http://www.gentofte.dk/Om-kommunen/Gentofte-i-tal/~/_/media/Nyt%20Gentofte%20dk/PDF/Om%20Kommunen/Gentofte%20i%20tal/Statistikh%C3%A6fte%202012%20opdateret%20medio%20februar%202012.ashx

Gentofte Kommune og Kulturarvsstyrelsen 2004: Gentofte - atlas over bygninger og bymiljøer, kortlægning og registrering af bymiljøer

Hasløv & Kjærsgaard 2011a: Helhedsplan for Skovshoved Havn og nærområde

Hasløv & Kjærsgaard 2011b: Anlægsbeskrivelse med oplysninger til brug for screening for VVM. Skovshoved Havn udvidelse

Miljøministeriet 1999: Miljøkapacitet som grundlag for byplanlægning - generel del

Olesen 2012: Arkitektonisk værdivurdering af Skovshoved Havn og nærområde, Gentofte Kommune

Region Hovedstaden 2010a: Registrering af mulig forurening, lokalitetsnummer 157-02001.

Region Hovedstaden 2010b: Registrering af forurennet jord, lokalitetsnummer 157-02001.

Vejdirektoratet 2002: Personer pr. bil, Rapport 268