



FORVALTNINGERNES KOMMENTARER TIL HENVENDELSERNE

Der er inden for den offentlige høringsperiode indkommet i alt 16 henvendelser til "Århusgadekvarteret Vest" med kommuneplantillæg og 22 henvendelser til "Trælastholmen" med kommuneplantillæg. Nedenfor gennemgås og besvares henvendelserne.

"ÅRHUSGADEKVARTERET VEST I NORDHAVN"

1: Skatteministeriet har ingen bemærkninger til planforslagene.

2: En borger mener, at der med mulighederne for at skabe en ny og spændende bydel i København samt for at give mere plads til liv, kulturelle tilbud og grønne arealer, bør tillades decideret højhusbyggeri i op til mindst 80 m højde.

Svar: Bebyggelsesplanerne i planforslagene bygger på det projekt der er kommet ud af vinderforslaget fra den internationale arkitektkonkurrence om Nordhavn. Projektet for det indre Nordhavn består blandt andet af en tæt bebyggelse 3-6 etager, med enkelte høje bygninger. Det har ikke været intentionen at planlægge for byggeri i over 80 m højde.

3: En borger finder det glædeligt, at der indarbejdes krav til stueetagerne, men er betænkelig ved det lave antal parkeringspladser til biler, især til de besøgende. Der efterlyses et 'park-and-ride' anlæg i tilknytning til metroen.

Svar: Da lokalplansområdet anlægges som et S3 serviceerhvervsområde i et byudviklingsområde gælder kommuneplanens parkeringsnorm om højst en plads pr. 150m². Parkeringsdækningen er den samme i Århusgadekvarteret Vest som i områder under samme ramme i de andre udviklingsområder i København. Af det samlede antal pladser må maks. 10 % anlægges på terræn. Disse forbeholdes til afsætning, handikapparkering og korttidsparkering, hvor korttidsparkeringen især er målrettet besøgende. Da der kommer en centralt placeret metrostation og et udbygget cykelinfrastrukturanlæg er det planen og forventningen at besøgende til området først og fremmest vil ankomme med metro og cykel frem for med bil.

25-09-2013

Sagsnr.
2009-173407

Dokumentnr.
2009-173407-48

Sagsbehandler
Kristian Elleby Sundquist

Plan og Byrum

Njalsgade 13
Postboks 447
2300 København S

Telefon
3366 1328

E-mail
AX91@tmf.kk.dk

EAN nummer
5798009482044

Det har fra Københavns Kommunes side ikke været aktuelt at drøfte etableringen af separate parkeringsanlæg der særligt skulle understøtte park 'n' ride i forbindelse med den ny metrostation.

4: Borgere/elever ved Gefions Gymnasium har lavet et projekt, i form af et idéoplæg, der beskriver hvad der kan gøres for at skabe et attraktivt Nordhavn. Oplægget beskriver blandt andet et 'grønt bælte' i form af et stort drivhus, et nyt shopping center, havnebad, sportsaktiviteter, multifunktionelle kunstgræsbaner og haver på bygningernes tage.

Svar: Forvaltningerne har på baggrund af indholdet i henvendelsen ikke fundet grund til at ændre i de aktuelle planforslag, men er glade for at modtage indspil udefra, hvad angår idéer til og udformningen af, det fremtidige Nordhavn.

5: En borger peger på at der er alt for få parkeringspladser, da man må påregne mange beboere med både en og to biler. Der foreslås en parkeringsdækning på mindst 2 biler pr. 150 m² hvoraf et større antal bliver offentlige parkeringspladser. Kvarteret omkring Amerika Plads fremhæves som eksempel på problemerne ved og konsekvenserne af for få parkeringspladser.

Svar: Da lokalplanområdet udlægges som et S3 serviceerhvervsområde i et byudviklingsområde, gælder kommuneplanens parkeringsnorm om højest en plads pr. 150m². I København bygges der ikke noget sted med en parkeringsnorm som genererer flere parkeringspladser end højest en plads pr. 100 m².

Parkeringsnormen i de nye byudviklingsområder er fastlagt på baggrund af, at områderne har en god kollektiv trafikbetjening og/eller der satses på en tæt, funktionsblandet og bæredygtig byudvikling. I den indre del af Nordhavn som lokalplanforslaget er en del af er begge forhold tilfældet.

6: En borger finder, at det er ikke klart hvad dette projekt går ud på.

Svar: Projektet går ud på, at udarbejde og vedtage en lokalplan for den vestlige del af Århusgadekvarteret, til brug for opførelse af ny bebyggelse samt metro.

7: Københavns Museum fremhæver, at planforslagene forudsætter en nedrivning af havnens vestre toldvagt og et toldkontor, hvorfor det efterfølgende vil være vanskeligere at aflæse områdets tidligere funktion og historiske udvikling. Museet finder det også vigtigt, at gadenavnene bevares. Københavns Museum vil gerne indgå i en dialog omkring hvordan områdets historie kan føres videre som ressource i bydelens videre udvikling og gør opmærksom på, at

museet skal kontaktes omgående i tilfælde af arkæologiske fund i forbindelse med anlægsarbejder.

Svar: Forudsætningerne for bebyggelsesplanen i Århusgadekvarteret Vest har været en bygningsmæssig fortætning i området, ny infrastruktur i form af den 'nye' Århusgade og 'cykelsupersti' samt anlæg af ny metrolinje til Nordhavn.

Anlæggelsen af ny metro og metrostation samt omlægning af infrastruktur, herunder nyt kryds og adkomstvej til Århusgadekvarteret gør, at det ikke er muligt at bevare de to bygninger i Århusgade 115 og 117.

Der er i det hidtidige arbejde med Nordhavnsprojektet lagt stor vægt på at opretholde en væsentlig del af den industrielle og historiske bygningsmasse i hele Århusgadekvarteret. Således opretholdes en række bygninger, herunder tre siloer, og bygningsmiljøer i lokalplan nr. 463 for Århusgadekvarteret. Forvaltningerne ser i øvrigt positivt på en dialog med Københavns Museum omkring, hvordan Nordhavnens historie kan føres videre i bydelens videre udvikling.

8: Østerbro lokaludvalg ser positivt på forslagets løsning omkring indpasning af metrostationerne, men er betænkelig ved de steder, hvor der åbnes for at bygge højere end de maksimalt 20-24 m, der generelt opereres med. Lokaludvalget mener således, at højden på de høje bygninger bør reduceres samt, at højde og form på den høje bygning ved Sundkrogsvej bør bearbejdes.

Lokaludvalget ser gerne, at der etableres en aktivitetshal for 12-17 årige samt ældre- og ungdomsboliger i området.

Svar: Bebyggelsesplanen for det indre Nordhavn indeholder en tæt bebyggelse i 3-6 etager og enkelte høje bygninger der refererer til havnens karakter. Bebyggelsesplanen er et vigtigt udgangspunkt for hvordan indre Nordhavns egenart og skala skal ses og opleves, og Århusgadekvarteret er en del af denne plan. Samtidigt er der en intention om at kunne fortætte omkring metrostationerne, blandt andet af hensyn til princippet om stationsnærhed, som kommunen generelt arbejder ud fra.

Forvaltningerne vurderer, at de høje bygninger i området, er blevet bearbejdet og udformet så de tilfører kvaliteter til bebyggelsesplanen, samtidigt som de bidrager til mere byliv omkring metrostationerne.

Lokalplanen udelukker ikke, at der opføres boliger. Det er dog forvaltningernes vurdering, at bebyggelsens udformning og den forventelige høje andel af erhverv betyder, at det vil være vanskeligt at indpasse små boliger til ældre og unge. Det vil være muligt at placere

en aktivitetshal i f.eks. "Århusgadekvarteret", men det kræver ejere og en finansiering, som ikke reguleres i lokalplanen.

9: PFA ønsker ændringer af en række bestemmelser, så det understreges, at de ikke gælder for den eksisterende 'Marina Park' bygning, herunder hegn omkring bygningen, der ligger i området i dag. Dernæst ønskes der en omformulering af kravet til stueetageres udformning hvad angår den nye tilbygning.

Svar: PFAs forslag til ændringer af en række af lokalplanens bestemmelser vedrører ønske om, i hver enkel bestemmelse, at præcisere at lokalplanens regulering kun gælder for nye bebyggelser. Hertil skal bemærkes, at en lokalplans bestemmelser kun har virkning for fremtidige forhold, og at lovligt eksisterende forhold kan opretholdes og fortsætte uhindret. Dette fremgår af lokalplanmaterialet under afsnittet "Lokalplanens endelige retsvirkninger". Der er derfor ikke behov for at indarbejde de foreslåede rettelser i lokalplanen.

Hvad angår hegning af rummene omkring PFAs bygning, er det forvaltningernes holdning, at hegn vil have en negativ virkning på de omkringliggende gade- og byrum. Som supplement til ovenstående kommentar, kan det derfor nævnes at det hverken er ønskeligt eller i tråd med tankerne om brugen af kvarteret, at der findes indhegnede arealer.

Bestemmelsen for udformning af områdets stueetager bygger på den egenart og de krav der er stillet til disse i lokalplanen for "Århusgadekvarteret". Det er således vigtigt at se den vestlige del som en del af det samlede kvarter. Det skønnes ikke, at bestemmelserne om stueetager er til hinder for en god og fornuftig udarbejdning af den nye bebyggelse.

10: En borger anfægter, at opførelsen af en høj bygning på hjørnet Kalkbrænderihavnsgade/Århusgade hvilket vil forstærke støjproblemerne for de boliger der ligger vest for S-banen.

Svar: Byggefeltet til 'hjørnebygningen', kan delvis bebygges i maksimalt 36 m højde og skal ellers trappes ned til maksimalt 20 m. Det er placeret ca. 100 m fra nærmeste bebyggelse på den anden side af jernbanen. I mellem disse bebyggelser ligger Kalkbrænderihavnsgade og jernbanetraceet, der ligger på et hævet terræn. I forhold til den nuværende og fremtidige situation er det vurderet, at en bygning der punktvis kan gå op i 36 m højde, på dette sted, ikke i væsentlig grad vil påvirke støjforholdene for bebyggelserne på den anden side af baneterrænet.

11: En borger peger på behovet for almene boliger, og kritiserer i denne sammenhæng, at der afsættes arealer til kanaler, som ikke kan bebygges, uden at der afsættes arealer til almene boliger til tilpassede priser. Dette til trods for, at By & Havn er ejet af det offentlige og at de offentligt ejede boligselskaber ikke synes at kunne løse de boligsociale problemer med den nuværende andel af almene boliger.

Der peges på et løsningsforslag, der indebærer en ændring af By & Havns forretningsbetingelser, så man sikrer, at ca. 30 % af boligarealet sælges til opførelse af almene boliger, - til en pris der gør at de kan opføres. Det fremhæves, at alternativet til dette er, at de slet ikke opføres. Der peges på, at almene boliger endeligt, via Landsbyggefonden og Staten, er samfundets eje og at prisfastsættelser dermed slutteligt vil ligne en intern overførsel mellem offentlige virksomheder.

Dernæst anfægtes tilkørselsforholdene til Nordhavnen, hvor der efterlyses bedre forbindelser til det overordnede vejnet, da det i dag udelukkende er Sundkrogsgade der forbinder Kalkbrænderihavnsgade med Nordhavn. Det nævnes, at Sundkrogsgade synes underdimensioneret til at håndtere det kommende trafikpres med lastbiler og Mammut-vogntog, hvilket vil gå ud over sikkerheden for cyklister og gående.

Der peges på et løsningsforslag, der indebærer, at enten flytte cykel- og gangsti eller udvide vejen. Derudover må der inden for få år etableres en fast forbindelse til Nordhavnen i forlængelse af den kommende Nordhavnsvej, fortrinsvis via en tunnel fra Strandvænget til Baltikavej, og at By & Havn betaler for en sådan forbindelse.

Svar: Kanaler i Nordhavn er et bærende element i vinderforslaget fra konkurrencen om udvikling af Nordhavn fra 2009, og som bebyggelsesplanen for Indre Nordhavn tager udgangspunkt i. Det er forvaltningernes vurdering, at kanalerne er med til at øge Nordhavns attraktivitet og medfører en højere ejendomsværdi.

Udviklingsselskabet By & Havn I/S er oprettet i henhold til "Lov om Metroselskabet I/S og Arealudviklingsselskabet I/S". By & Havn ejes af Københavns Kommune (55 pct.) og Staten (45 pct.). I henhold til lovens § 15, stk. 4 skal By og Havn drives på et forretningsmæssigt grundlag. Det betyder, at almene boligselskaber som udgangspunkt skal ligestilles med andre købere af byggeret i Nordhavn.

Lokalplaner kan i henhold til planloven kun regulere den fysiske indretning og anvendelsen af bygninger, og kan ikke fastlægge ejerforhold. I lokalplanerne for "Århusgadekvarteret Vest" og "Trælstholmen" kan der således fastlægges bestemmelser for udgravning af kanaler, men ikke for boligers ejerforhold eller pris.

Borgerrepræsentationen har siden 2010 årligt bevilget grundkapitallån, som de almene boligselskaber har kunnet byde på. Der er via byudviklingsaftalen til Lokalplan for "Århusgadekvarteret i Nordhavn", Lokalplan 463, aftalt reservation til 110 almene boliger, som pt. er ved at blive realiseret. Københavns Kommune har som mål at 20 pct. at boligerne i byen skal være almene, hvilket også gælder for byudviklingsområderne og Nordhavn.

Som det fremgår af §4 stk.2 i lokalplanforslagene for både "Århusgadekvarteret Vest" og "Trælastholmen" udbygges Sundkrogsgade til at have et samlet vejprofil på op til 35 m og indrettet med både cykelstier, fortove og vejtræer forude de fornødne kørespor og svingbaner. Lokalplanforslagenes krav til vejbredde og vejindretning er stillet ud fra hensyntagen til både den nuværende og fremtidige trafikbelastning i Nordhavn.

For at fremme udviklingen i området har By & Havn anmodet om at indgå en udbygningsaftale i overensstemmelse med planlovens §21b. Københavns Kommune forventer at indgå en aftale med By & Havn om anlæggelsen af infrastrukturanlæggene 'Det Grønne Loop' (cykel- og gang delen) og udbygningen af Sundkrogsgade.

Det er i dag ikke muligt at køre med modulvogntog til og fra Nordhavnen og det kræver en politisk beslutning hvis det skal blive lovligt. Sundkrogsgade og Kalkbrænderihavnsvej er indrettet således, at det vil være muligt for modulvogntog at køre til Nordhavn via Nordhavnsvej når denne åbner. Der er endnu ikke truffet politisk beslutning om en forlængelse af Nordhavnsvej ud til Nordhavn og derfor er der heller ikke afgjort hvilken udformning den måtte få og præcis hvor den vil blive tilsluttet.

12: Friluftsrådet glæder sig over den nye kanal mellem Kalkbrænderihavnen og Inderhavnen samt at lokalplanforslagene synes at prioritere "livet mellem husene" højt. Derudover gøres der opmærksom på, at der mangler arealer til boldspil i København og at der derfor er behov for en helhedsplan for etablering af sportsarealer til især kluborganiseret boldspil. I mangel af en helhedsplan, anbefaler Friluftsrådet, at der samlet set for de 3 (inklusive "Levantkaj Vest i Nordhavn") lokalplanområder, yderligere indarbejdes et grønt parkareal med mulighed for at etablere naturgræs- såvel som kunstgræsbaner.

Svar: Der er ikke reserveret større arealer til naturgræs- eller kunstgræsbaner i "Århusgadekvarteret Vest" eller på "Trælastholmen". Bebyggelsesplanen for disse lokalplanområder fokuserer på andre muligheder og rum til sport og rekreation end

deciderede fodboldbaner. I arbejdet med den videre udvikling af Nordhavnen vil der tages højde for ønsker og behov i forbindelse med etablering af større arealer til blandt andet boldbaner.

13: Metroselskabet I/S redegør i deres henvendelse for; baggrunden for anlægget af Nordhavnsmetroen, gennemførelsen af anlægsprojektet og koordinering af interesser, oplysninger om varetagelse af metroens sikkerhed, samt endeligt en række bemærkninger til lokalplanens redegørelsesafsnit og til konkrete lokalplanbestemmelser.

Bemærkningerne til lokalplanen, er først og fremmest knyttet til, at Metroselskabet ønsker ejendommene langs Nordhavnsmetroen pålægges servitutter, og at indretning og anvendelse af arealer mm. i tilknytning til metroen aftales og afklares med Metroselskabet. Dernæst ønsker Metroselskabet, at indgå som part i udbygningsaftalen for området, og at selskabet undtages for medlemspligt af grundejerforeninger.

Svar: Indledningsvist skal det bemærkes, at Metroselskabet har deltaget i udviklingen af lokalplanforslaget, og derfor har haft rig mulighed for at kommentere på forslaget under udarbejdelsen.

Til de nu under høringen fremsendte bemærkninger skal bemærkes, at den af selskabet foreslåede tekst om metroservitutter i området foreslås indarbejdet i lokalplanens redegørelse under afsnittet "forholdet til anden planlægning" samt i redegørelsens afsnit om udbygningsaftaler, en tekst om, at der skal indgås drifts- og anlægsaftaler mellem Københavns Kommune, By & Havn og Metroselskabet om metroforpladsen.

Metroloven har forrang for lokalplanens bestemmelser, herunder med sikring af metroens sikkerheds krav, gennem eksempelvis lysning af servitutter. De af selskabet foreslåede ændringer af lokalplanens bestemmelser er procesvejledninger for fremtidige bygherrer og ikke egentlige bestemmelser. Det vurderes derfor ikke nødvendigt eller hensigtsmæssigt at foretage sådanne ændringer i lokalplanens bestemmelser, herunder angive servitutområdet på lokalplanens tegninger.

Da alle fælles anliggender i området skal håndteres gennem grundejerforeningen, kan forvaltningerne ikke anbefale, at Metroselskabet undtages for medlemspligt af grundejerforeningen. I hvilket omfang Metroselskabet skal bidrage til økonomien i grundejerforeningen fastlægges i vedtægterne og er lokalplanen uvedkommende.

Hvad angår udbygningsaftalen, vurderer forvaltningerne ikke, at det er hensigtsmæssigt, at Metroselskabet bliver part i udbygningsaftalerne. I stedet foreslås at ændre aftalerne således, at det af aftalerne fremgår, at By og Havn skal etablere og finansiere metroforpladserne, men at udformning, etablering, overdragelse og drift af metroforpladserne vil ske i drifts- og anlægsaftaler (overenskomster) mellem By og Havn, Metroselskabet og Københavns Kommune.

14: HOFOR kommer med en bemærkning om, at varmeinstallationer skal dimensioneres til lavtemperaturfjernvarme hvis bygningerne skal tilsluttes fjernvarme.

Svar: Københavns Kommune, HOFOR og By og Havn har indgået et Nordhavn Energipartnerskab, som har til formål at bidrage til indfrielse af visionen om, at Nordhavn er førende på nye energiløsninger på bydels- og bygningsniveau.

Lavtemperaturfjernvarme er som navnet antyder fjernvarme med en lavere temperatur på vandet end normal fjernvarme. Det muliggøres bl.a. af, at nye bygninger i Nordhavn bygges efter stadig skrappe energikrav og derved kan nøjes med en lavere fremløbstemperatur på fjernvarmevandet.

15: Kultur- og Fritidsudvalget har tiltrådt en indstilling udarbejdet af Kultur- og Fritidsforvaltningen om udvikling af kultur- og fritidsfaciliteter i Nordhavn. Høringssvaret består af generelle bemærkninger til udviklingen af kultur- og fritidslivet i Indre Nordhavn samt et afsnit om lokale fokusområder med forslag til nye kultur- og fritidsfaciliteter i de 3 lokalplanforslag ”Århusgadekvarteret Vest”, ”Trælastholmen” og Levantkaj Vest” i Nordhavn.

Svar: De konkrete forslag til havnebad, maritimt idrætscenter, skoleidrætshal, kunstgræsbaner og bydelshus vedrører ikke de aktuelle lokalplanområder, men er dels emner der er medtaget i den allerede vedtagne lokalplan for Århusgadekvarteret, dels emner der kan inddrages i de fremtidige planer i Nordhavn. Hvad angår etablering af faciliteter til kultur- og idrætsevents samt indretning af arealer omkring metroen til bevægelse, skal det nævnes, at Metropladsen på Trælastkaj og 'Den urbane sportsplads' er steder hvor sådanne funktioner er tænkt ind i lokalplanforslagene. For at sikre, at indretning af metropladserne bliver belyst fra flere sider, aftales der endvidere i byudviklingsaftalen en særlig proces for pladserne, hvor Københavns Kommune, By & Havn og Metroselskabet deltager i proceduren for udformningen af et ambitiøst program. Kultur- og Fritidsforvaltningen vil kunne inddrages i denne proces.

16: Østerbro Havnekomité spørger om kontorbyggeriet i Københavns Havn har fremmet det liv, man ønsker langs havnen. Der ønskes en status over behovet for nyt kontorareal i København, at der udarbejdes en opgørelse over hvor meget der står ledigt samt en prognose for behovet for kontorer, inden lokalplanerne vedtages.

Der udtrykkes endvidere bekymring for betydningen af de økonomiske rammer der er givet for udviklingen af Nordhavn, herunder By & Havns gæld, hvilket ifølge havnekomitéen præger den konkrete lokalplan.

Havnekomitéen peger på, at man i stedet for at placere en metrostation ved Østerport bør ombygge Nordhavn Station til et trafikknudepunkt, blandt andet fordi det fremlagte forslag ses at ville medføre for lange forbindelsesafstande og for mange fysiske barrierer. Derudover mener havnekomitéen, at der ikke bør placeres et parkeringshus op til metrostationen.

Havnekomitéen synes der mangler stillingtagen til faktuelle forhold omkring begrønningen i området. Der opfordres til at Københavns Kommune igangsætter et arbejde med at udforme en rekreativ plan for Nordhavn som definerer konkrete principper for de offentlige grønne områder, mht. placering i forhold til boliger, tilgængelighed, og hvilke behov de enkelte grønne områder skal tilgodese samt at der udarbejdes en overordnet kunstplan for udviklingsområderne.

Endeligt mener Havnekomiteen at Borgerrepræsentationen bør finde en alternativ finansiering af metroen. f.eks. en finansiering via kørselsafgift.

Svar: Det er forvaltningernes vurdering, at de nye lokalplanområder er mindre egnede til boliger, da de ligger umiddelbart op ad hovedtrafikåren i Nordhavn – Sundkrogsgade. Herudover har København brug for forskellige områder til lokalisering af erhverv, da virksomheder har forskellige behov. Nordhavn giver således nogle muligheder, som Ørestad ikke giver.

For øjeblikket er efterspørgslen på erhvervsbyggeri lav, men det vil ændre sig, og så er det vigtigt at byen også kan tilbyde lokalisering i Nordhavn, der byder på andre forhold end f.eks. Ørestad.

Behovet for planlægning af nyt kontorareal vurderes i kommunen i forbindelse med revision af kommuneplanen, dvs. ved udarbejdelse af Kommuneplan 2011 og igen ved Kommuneplan 2015.

Opgraderingen af Nordhavn station i forbindelse med udviklingen af Nordhavn består bl.a. i en ny forbindelse til over Kalkbrænderihavnsvej, omlægning af veje omkring Århusgade og forbedret adgang til Nordhavn st. samt forlængelse af perron på stationen. Omkostningerne til opgraderingen er ca. 174 mio. kr. Hertil

kommer den nye metro til Nordhavn inklusiv to nye stationer til 2,3 mia. kr. Det er forvaltningens vurdering, at Nordhavns st. forbedres optimalt i forhold til de givne finansieringsmuligheder. Parkeringshuse placeres ud fra hensynet til den overordnede parkeringsstrategi for indre Nordhavn, der blandt andet indebærer centralt placerede parkeringshuse på udvalgte steder. Dette skal sikre nærhed til boliger, arbejdspladser og offentlig transport.

Der er arbejdet med, at give området, der i dag fremstår uden begrønning, et tydeligt grønt præg, jf. bestemmelser om grønne facader og vægge (§6), byrum (§7) og de ubebyggede arealer (§)

Bebyggelsesplanen for "Århusgadekvarteret Vest" bygger på at være del af en tæt bebyggelse med mindre, intime by- og gaderum, og med god adgang til kanaler og bassiner i kvarteret. De større og mere åbne områder er derfor ikke planlagt til at ligge inden for dette lokalplanområde. Københavns Kommune arbejder løbende med, at se på mulighederne for rekreative arealer i Nordhavn.. I lokalplanen for "Århusgadekvarteret Vest" har fokus har været på den nye metroplads, udformningen af Århusgade og arealerne omkring 'cykelsuperstien'. Der er pt. ingen planer om at arbejde med en decideret kunstplan for Nordhavn.

Finansiering af metroudbygningen fastlægges ud fra en forhandling mellem Metroselskabets ejere, dvs. Københavns Kommune, Staten og Frederiksberg Kommune, og vedtages ved lov. Skal metroen f.eks. finansieres via kørselsafgifter kræves en ændring af skattelovgivningen. Folketinget har endnu ikke ændret lovgivningen, så det blev muligt at etablere et system med kørselsafgifter i Københavns Kommune.

"TRÆLASTHOLMEN I NORDHAVN"

1: Skatteministeriet har ingen bemærkninger til planforslagene.

2: En borger mener, at der med mulighederne for at skabe en ny og spændende bydel i København samt for at give mere plads til liv, kulturelle tilbud og grønne arealer, bør tillades decideret højhusbyggeri i op til mindst 80 m højde.

Svar: Bebyggelsesplanerne i planforslagene bygger på det projekt der er kommet ud af vinderforslaget fra den internationale arkitektkonkurrence om Nordhavn. Projektet for det indre Nordhavn består blandt andet af en tæt bebyggelse 3-6 etager, med enkelte høje bygninger. Det har ikke været intentionen at planlægge for byggeri i over 80 m højde.

3: En borger finder det glædeligt, at der indarbejdes krav til stueetagerne, men er betænkelig ved det lave antal parkeringspladser til biler, især til de besøgende. Der efterlyses et 'park-and-ride' anlæg i tilknytning til metroen.

Svar: Da lokalplansområdet anlægges som et S3 serviceerhvervsområde i et byudviklingsområde gælder kommuneplanens parkeringsnorm om højst en plads pr. 150m². Parkeringsdækningen er den samme i Århusgadekvarteret Vest som i områder under samme ramme i de andre udviklingsområder i København. Af det samlede antal pladser må maks. 10 % anlægges på terræn. Disse forbeholdes til afsætning, handikapparkering og korttidsparkering, hvor korttidsparkeringen især er målrettet besøgende. Da der kommer en centralt placeret metrostation og et udbygget cykelinfrastrukturanlæg er det planen og forventningen at besøgende til området først og fremmest vil ankomme med metro og cykel frem for med bil.

Det har fra Københavns Kommunes side ikke været aktuelt at drøfte etableringen af separate parkeringsanlæg der særligt skulle understøtte park 'n' ride i forbindelse med den ny metrostation.

4: En borger finder det afgørende, at den nye bydel udnytter den unikke adgang til vandet, og finder det således glædeligt, at der planlægges en kanal til de mange roere, og at det er noget der vil bringe liv til bydelen.

Svar: Kanalerne bringer vandet tættere på byen og inddeler området i mindre kvarterer. Det er forvaltningernes vurdering, at kanalerne er med til at øge Nordhavns attraktivitet og give flere københavnere mulighed for at opholde sig og bo tæt ved vandet.

5: En borger ønsker at fremhæve planerne om at anlægge kanaler som værende fint i trit med Københavns tradition for 'indre vandveje', og som noget der vil give masser af rekreative muligheder for byens borgere og områdets beboere.

Svar: jf. svar til nr. 4.

6: Østerbro Lokaludvalg finder det positivt, at forslaget indeholder planlægning af en roerkanal der forbinder kystområderne og inderhavnen. Da sejlturen mellem de to områder nu er blevet længere, opfordrer udvalget til at realisering af denne del af lokalplanen prioriteres højt.

Lokaludvalget er tilfreds med, hvordan cykelstiforløbet følger metrolinjen i 'det grønne loop' og mener derfor den overflødig gør en eventuel bro over Kalkbrænderihavnen.

Lokaludvalget ser gerne, at deres forslag til en fremtidig udformning af Kalkbrænderiløbskaj, som er blevet positivt modtaget blandt foreninger og andre, tænkes ind i den videre planlægning. Udvalget beder endvidere om, at der gøres tilstrækkeligt for, at det historiske krananlæg umiddelbart nord for lokalplanområdet, bevares.

Lokaludvalget vurderer, at et par af bebyggelserne i planen har så små gårdrum, at lyset i store dele af året måske ikke trænger tilstrækkeligt ned og at bygningshøjderne her derfor bør sænkes. Lokaludvalget er generelt betænkeligt ved, at der nogle steder åbnes mulighed for at gå i højden, dvs. højere op end de 20-24 m, som der generelt opereres med og mener således, at højden på bebyggelsen over metrostationen bør sænkes af hensyn til modstående karréer.

Svar: Realisering af kanalen der forbinder Kalkbrænderihavnen med Orientbassinet er fastlagt i udbygningsaftalen med By og Havn i forbindelse med plangrundlaget "Udvidelse af Nordhavn og ny krydstogstterminal" vedtaget af BR den 11. februar 2010. Kanalen skal etableres når containerterminalen er flyttet. Forvaltningerne vurderer, at det ved evt. lokalplanlægning af området nord for Trælastholmen vil være hensigtsmæssigt at lade lokaludvalgets forslag til fremtidig udformning af Kalkbrænderiløbskaj indgå i arbejdet.

Bebyggelsesplanen for det indre Nordhavn indeholder en tæt bebyggelse i 3-6 etager og enkelte høje bygninger der refererer til havnens karakter. Bebyggelsesplanen er et vigtigt udgangspunkt for hvordan indre Nordhavns egenart og skala skal ses og opleves, og Trælastholmen er en del af denne plan. Samtidigt er der en intention om at kunne fortætte omkring metrostationerne, blandt andet af hensyn til princippet om 'stationsnærhed' som kommunen generelt arbejder ud fra.

Lokalplanforslaget indeholder ingen cykelbro over Kalkbrænderihavnen.

Da byggefelterne på Trælastholmen først og fremmest er tiltænkt erhverv, er det svært på forhånd at vurdere hvor små eller skyggefulde de enkelte gårdrum eller indendørs atriumgårde, bliver. Der vil under alle omstændigheder stilles krav til lysforholdene i forbindelse med opførelsen af de enkelte byggerier. Det vurderes at bebyggelsen på Trælastholmen har de samme muligheder for at skabe gode lysforhold til de enkelte funktioner som i eksempelvis Århusgadekvarteret.

Forvaltningerne vurderer, at den høje bygning over metrotracéet tilføjer en kvalitet til bebyggelsesplanen, og at den kan blive et flot referencepunkt i Nordhavnen. Samtidigt vil den kunne bidrage positivt til at aktivere den store metroplads der ligger omkring stationen og ud til Orientbassinets. Den endelige udformning af bebyggelsen på dette sted skal desuden fastlægges gennem en særlig proces hvor både By & Havn, med bygherre, og Københavns Kommune deltager.

7: Roklubben Skjold tilslutter sig høringssvaret fra Danske Studenters Roklub. (se henvendelse nr. 10) Herudover tilføjes en beskrivelse af roklubbens aktiviteter og målsætninger.

Svar: Kanaler i Nordhavn er et bærende element i vinderforslaget til idekonkurrencen om udvikling af Nordhavn, og noget som bebyggelsesplanen for Indre Nordhavn tager udgangspunkt i. De bringer vandet tættere på byen og inddeler området i mindre kvarterer. Det er forvaltningernes vurdering, at kanalerne er med til at øge Nordhavns attraktivitet og give flere københavnere mulighed for at opholde sig og bo tæt ved vandet. Det er et oplagt sted til etablering af kultur- og fritidstilbud med relation til vandet.

8: LO Faglige Seniorer mener der i Nordhavnen bør placeres gode boliger/boligkomplekser for ældre, med hertil knyttede funktioner som sundheds- og lægehus, kondirum, restaurant, cafeteria, forsamlingslokaler, bibliotek, biograf, svømmehal, indkøbscenter, skoler og børnehaver. I denne sammenhæng opstilles der forskellige kriterier for hvordan arbejdet med ældreboligprojekter bør tilrettelægges, hvordan boligerne bør udformes og for hvordan der må ses på mulighederne for indflytning og deltagelse i lokalmiljøet.

Svar: Lokalplanen udelukker ikke boliger til ældre. Det er dog forvaltningernes vurdering, at bebyggelsens udformning og den forventelige høje andel af erhverv betyder, at det vil være vanskeligt at indpasse små boliger. I "Århusgadekvarteret" er der rig mulighed for indpasning af små boliger såvel som et ældrecenter.

9: En borger peger på behovet for almene boliger, og kritiserer i denne sammenhæng, at der afsættes arealer til kanaler, som ikke kan bebygges, uden at der afsættes arealer til almene boliger til tilpassede priser. Dette til trods for, at By & Havn er ejet af det offentlige og at de offentligt ejede boligselskaber ikke synes at kunne løse de boligsociale problemer med den nuværende andel af almene boliger.

Der peges på et løsningsforslag, der indebærer en ændring af By & Havns forretningsbetingelser, så man sikrer, at ca. 30 % af boligarealet sælges til opførelse af almene boliger, - til en pris der gør at de kan opføres. Det fremhæves, at alternativet til dette er, at de slet ikke opføres. Der peges på, at almene boliger endeligt, via

Landsbyggefonden og Staten, er samfundets eje og at prisfastsættelser dermed slutteligt vil ligne en intern overførsel mellem offentlige virksomheder.

Dernæst anfægtes tilkørselsforholdene til Nordhavnen, hvor der efterlyses bedre forbindelser til det overordnede vejnet, da det i dag udelukkende er Sundkrogsgade der forbinder Kalkbrænderihavnsvej med Nordhavn. Der nævnes, at Sundkrogsgade synes underdimensioneret til at håndtere det kommende trafikpres med lastbiler og Mammut-vogntog, hvilket vil gå ud over sikkerheden for cyklister og gående.

Der peges på et løsningsforslag, der indebærer, at enten flytte cykel- og gangsti eller udvide vejen. Derudover må der inden for få år etableres en fast forbindelse til Nordhavnen i forlængelse af den kommende Nordhavnsvej, fortrinsvis via en tunnel fra Strandvænget til Baltikavej, og at By & Havn betaler for en sådan forbindelse.

Svar: Kanaler i Nordhavn er et bærende element i vinderforslaget fra konkurrencen om udvikling af Nordhavn fra 2009, og som bebyggelsesplanen for Indre Nordhavn tager udgangspunkt i. Det er forvaltningernes vurdering, at kanalerne er med til at øge Nordhavns attraktivitet og medfører en højere ejendomsværdi.

Udviklingsselskabet By & Havn I/S er oprettet i henhold til "Lov om Metroselskabet I/S og Arealudviklingsselskabet I/S". By & Havn ejes af Københavns Kommune (55 pct.) og Staten (45 pct.). I henhold til lovens § 15, stk. 4 skal By og Havn drives på et forretningsmæssigt grundlag. Det betyder, at almene boligselskaber som udgangspunkt skal ligestilles med andre købere af byggeret i Nordhavn.

Lokalplaner kan i henhold til planloven kun regulere den fysiske indretning og anvendelsen af bygninger, og kan ikke fastlægge ejerforhold. I lokalplanerne for "Århusgadekvarteret Vest" og "Trælastholmen" kan der således fastlægges bestemmelser for udgravning af kanaler, men ikke for boligers ejerforhold eller pris.

Borgerrepræsentationen har siden 2010 årligt bevilget grundkapitallån, som de almene boligselskaber har kunnet byde på. Der er via byudviklingsaftalen til Lokalplan for "Århusgadekvarteret i Nordhavn", Lokalplan 463, aftalt reservation til 110 almene boliger, som pt. er ved at blive realiseret. Københavns Kommune har som mål at 20 pct. af boligerne i byen skal være almene, hvilket også gælder for byudviklingsområderne og Nordhavn.

Som det fremgår af §4 stk.2 i lokalplanforslagene for både "Århusgadekvarteret Vest" og "Trælastholmen" udbygges Sundkrogsgade til at have et samlet vejprofil på op til 35 m og

indrettet med både cykelstier, fortove og vejtræer forude de fornødne kørespor og svingbaner. Lokalplanforslagene krav til vejbredde og vejindretning er stillet ud fra hensyntagen til både den nuværende og fremtidige trafikbelastning i Nordhavn.

For at fremme udviklingen i området har By & Havn anmodet om at indgå en udbygningsaftale i overensstemmelse med planlovens §21b. Københavns Kommune forventer at indgå en aftale med By & Havn om anlæggelsen af infrastrukturanlæggene 'Det Grønne Loop' (cykel- og gang delen) og udbygningen af Sundkrogsgade.

Det er i dag ikke muligt at køre med modulvogntog til og fra Nordhavnen og det kræver en politisk beslutning hvis det skal blive lovligt. Sundkrogsgade og Kalkbrænderihavnsvej er indrettet således, at det vil være muligt for modulvogntog at køre til Nordhavn via Nordhavnsvej når denne åbner. Der er endnu ikke truffet politisk beslutning om en forlængelse af Nordhavnsvej ud til Nordhavn og derfor er der heller ikke afgjort hvilken udformning den måtte få og præcis hvor den vil blive tilsluttet.

10: Danske Studenter Roklub ser frem til etableringen af kanalen mellem Svanemøllebugten og Københavns Havn, da den for roklubberne i Svanemøllehavnen vil forkorte roturen til Københavns Havn og samtidigt forbedre sikkerheden for roerne væsentligt.

Roklubben gøre opmærksom på at det vil være bedst, hvis to både kan passere hinanden i kanalen. og at der sørges for en opdeling af et eventuelt svømme-/badeområde og færdselsarealer for roning og sejlad, så begge aktiviteter kan foregå sikkert.

Roklubben fremmer et ønske om at Nordhavnen bliver udstyret med gode idrætsanlæg, især søsportsanlæg, til både aktiviteter i bydelens vandrum og eventuelle internationale stævner.

Svar: Kanaler i Nordhavn er et bærende element i vinderforslaget til idekonkurrencen om udvikling af Nordhavn, og noget som bebyggelsesplanen for Indre Nordhavn tager udgangspunkt i. De bringer vandet tættere på byen og inddeler området i mindre kvarterer. Det er forvaltningernes vurdering, at kanalerne er med til at øge Nordhavns attraktivitet og give flere københavnere mulighed for at opholde sig og bo tæt ved vandet. Det er et oplagt sted til etablering af kultur- og fritidstilbud med relation til vandet.

Realisering af kanalen der forbinder Kalkbrænderihavnen med Orientbassinet er fastlagt i udbygningsaftalen med By og Havn i forbindelse med plangrundlaget "Udvidelse af Nordhavn og ny krydstogtsterminal" vedtaget af BR den 11. februar 2010. Kanalen skal etableres når containerterminalen er flyttet. I aftalen forpligter

By og Havn sig samtidig til at fastlægge dimensioner på kanalen ud fra dialog med roklubberne. Kanalen er i lokalplanen fastlagt til 30 meter, hvilket er nok til, at to robåde kan passere hinanden.

11: Roklubben Gefion ser frem til etableringen af kanalerne til Københavns inderhavn, da den vil betyde en væsentlig forbedring af roforholdene der iøjeblikket er meget påvirkede af anlægget af den nye krydstogtskaj.

Roklubben tilslutter sig høringssvaret fra Danske Studenters Roklub.
(se henvendelse nr. 10)

Svar: Jf. svar til Danske Studenters Roklub.

12: Roforeningen KVIK støtter op om høringssvarene fra Danske Studenters Roklub og de øvrige roklubber. Foreningen ser frem til den nye kanal, da den nuværende rotur udenom Nordhavnens udbygning har givet større sikkerhedsmæssige problemer forventet.

Svar: Jf. svar til Danske Studenters Roklub.

13: Østerbro Lokalråd peger på, at det må sikres, at den nye kanal graves med en tilstrækkelig bredde, så sejlere ikke kolliderer.

Lokalrådet anbefaler, at der gøres en indsats for, at indpasse ældre- og ungdomsboliger i området.

Til lokalplanen anbefales det, at bygningshøjden ikke overstiger 25 m, at der skal være krav til etablering af stinet og at metrostationer bygges før boligerne kan tages i brug.

Svar: Angående kanalbredde, jf. svar til Danske Studenters Roklub

Forvaltningerne vurderer, at de høje bygninger i området, er blevet bearbejdet og udformet så de tilfører kvaliteter til bebyggelsesplanen, samtidigt med at de bidrager til bylivet omkring metrostationerne.

Bortset fra byggefeltet til den høje bygning over metroen, så er maksimal bygningshøjde 25 m.

Lokalplanen kan ikke etapeopdele eller tidsplanlægge byggeret. Såfremt lovgivningens krav til f.eks. støj overholdes, er en ibrugtagningstilladelse for de enkelte bygninger ikke betinget af, at metroen er færdig. Det er planen, at anlæggelsen af metro vil gå i gang som det første, men derudover kan det f.eks. vise sig hensigtsmæssigt, at samtidig igangsætte konstruktionen af byggerier der ligger i direkte tilknytning til metroen.

Alle veje i lokalplansområdet anlægges med fortove. Stiforbindelsen i 'Det Grønne Loop' anlægges med reserveret gangareal og samtlige øvrige pladser anlægges med hensyntagen til de gående. Lokalplanforslaget sikrer med disse tiltag sammenhængende stiforbindelser og offentlige rum samt at alle offentlige rum i lokalplanområdet er tilgængelige for gående.

14: Hellerup Dameroklub ser frem til etableringen af kanalsystemer i Nordhavnsområdet, specielt den planlagte kanal i lokalplanforslaget, ikke mindst da forholdene efter starten på udbygningen af krydstogtskaj og containerterminal er blevet dårligere.

Roklubben mener etablering af kanalen bør kunne fremskyndes, selvom området i en periode skal være metrobyggeplads.

Roklubben tilslutter sig høringssvaret fra Danske Studenters Roklub hvad angår bredde af kanalerne og sikkerhedsforhold ved motoriseret trafik og badende.

Svar: Jf. svar til Danske Studenters Roklub.

15: Selskabet til Bevaring af Industrimiljøer fremhæver Nordhavnen som et enestående område, hvad angår havnenes historie, karakter og nuværende industrielle miljø. Der peges særligt på Union-kulkranerne som et havneanlæg hvor kraner, oplagspladser og kajmure spiller sammen, og minder om Danmarks storhedstid som en af verdens førende søfartsnationer. Selskabet ønsker således at Kulkran- anlægget med tilhørende brobane bliver bevaret.

Der argumenteres yderligere for, at den kulturarv der findes i Nordhavn er en medvirkende faktor for valg af virksomhedernes placering samt bosted for ressourcestærke familier.

Selskabet til Bevaring af Industrimiljøer ønsker således at støtte bevaringen af det industrielle kulturmiljø i Nordhavn og i sær det ovenfor nævnte brobaneforløb.

Svar: Forvaltningerne er enige i vigtigheden af, at inddrage særlige havneanlæg i byplanlægningen, for dermed at både kunne bevare og udnytte det unikke industrielle havnemiljø som man kan finde flere steder i Nordhavnen. Det skal dog bemærkes, at de anlæg som henvendelsen omtaler, ligger udenfor lokalplanområdet for "Trælastholmen". Det er fra Forvaltningernes side vurderet, at der inden for gældende lokalplanområde ikke findes eksisterende anlæg eller miljøer af bevaringsværdig karakter.

16: Københavns Museum vil gerne have præciseret om etablering af den nye kanal mellem Kalkbrænderihavnen og Orientbassinet,

kommer til at påvirke området der ligger umiddelbart nord for, da dette område indeholder et bulkanlæg med en konstruktion for kran og transportbånd. Bymuseet mener dette anlæg er enestående i havne/industrisammenhæng og derfor bør bevares.

Københavns Museum vil gerne deltage i idéudvikling af området, således at bulkanlægget kan bevares på trods af udgravning til kanal.

Svar: Der skal udgraves en kanal mellem Orientbassinet og Kalkbrænderihavnen, der umiddelbart betyder, at bebyggelse der ligger i den zone hvor kanalen udgraves må fjernes. Kanalen vil komme til at ligge tæt på den af Københavns Museums omtalte krankonstruktion, men ikke direkte på dens areal. Københavns Kommune ser gerne en dialog med Københavns Museum omkring idéer for hvordan dette område bedst kan udvikles.

17: Metroselskabet I/S redegør i deres henvendelse for; baggrunden for anlægget af Nordhavnsmetroen, gennemførelsen af anlægsprojektet og koordinering af interesser, oplysninger om varetægelse af metroens sikkerhed, samt endeligt en række bemærkninger til lokalplanens redegørelsesafsnit og til konkrete lokalplanbestemmelser.

Bemærkningerne til lokalplanen, er først og fremmest knyttet til, at Metroselskabet ønsker ejendommene langs Nordhavnsmetroen pålægges servitutter, og at indretning og anvendelse af arealer mm. i tilknytning til metroen aftales og afklares med Metroselskabet. Dernæst ønsker Metroselskabet, at indgå som part i udbygningsaftalen for området, og at selskabet undtages for medlemspligt af grundejerforeninger.

Svar: Indledningsvist skal det bemærkes, at Metroselskabet har deltaget i udviklingen af lokalplanforslaget, og derfor har haft rig mulighed for at kommentere på forslaget under udarbejdelsen.

Til de nu under høringen fremsendte bemærkninger skal bemærkes, at den af selskabet foreslåede tekst om metroservitutter i området foreslås indarbejdet i lokalplanens redegørelse under afsnittet "forholdet til anden planlægning" samt i redegørelsens afsnit om udbygningsaftaler, en tekst om, at der skal indgås drifts- og anlægsaftaler mellem Københavns Kommune, By & Havn og Metroselskabet om metroforpladsen og pladsen under metrohøjbanen.

Metroloven har forrang for lokalplanens bestemmelser, herunder med sikring af metroens sikkerheds krav, gennem eksempelvis lysning af servitutter. De af selskabet foreslåede ændringer af lokalplanens bestemmelser er procesvejledninger for fremtidige bygherrer og ikke

egentlige bestemmelser. Det vurderes derfor ikke nødvendigt eller hensigtsmæssigt at foretage sådanne ændringer i lokalplanens bestemmelser, herunder angive servitutområdet på lokalplanens tegninger.

Da alle fælles anliggender i området skal håndteres gennem grundejerforeningen, kan forvaltningerne ikke anbefale, at Metroselskabet undtages for medlemspligt af grundejerforeningen. I hvilket omfang Metroselskabet skal bidrage til økonomien i grundejerforeningen fastlægges i vedtægterne og er lokalplanen uvedkommende.

Hvad angår udbygningsaftalen, vurderer forvaltningerne ikke, at det er hensigtsmæssigt, at Metroselskabet bliver part i udbygningsaftalerne. I stedet foreslås at ændre aftalerne således, at det af aftalerne fremgår, at By og Havn skal etablere og finansiere metroforpladserne, men at udformning, etablering, overdragelse og drift af metroforpladserne vil ske i drifts- og anlægsaftaler (overenskomster) mellem By og Havn, Metroselskabet og Københavns Kommune.

12: Friluftsrådet glæder sig over den nye kanal mellem Kalkbrænderihavnen og Inderhavnen samt at lokalplanforslagene synes at prioritere "livet mellem husene" højt. Derudover gøres der opmærksom på, at der mangler arealer til boldspil i København og at der derfor er behov for en helhedsplan for etablering af sportsarealer til især kluborganiseret boldspil. I mangel af en helhedsplan, anbefaler Friluftsrådet, at der samlet set for de 3 (inklusive "Levantkaj Vest i Nordhavn") lokalplanområder, yderligere indarbejdes et grønt parkareal med mulighed for at etablere naturgræs- såvel som kunstgræsbane.

Svar: Der er ikke reserveret større arealer til naturgræs- eller kunstgræsbaner i "Århusgadekvarteret Vest" eller på "Trælastholmen". Bebyggelsesplanen for disse lokalplanområder fokuserer på andre muligheder og rum til sport og rekreation end deciderede fodboldbaner. I arbejdet med den videre udvikling af Nordhavnen vil der tages højde for ønsker og behov i forbindelse med etablering af større arealer til blandt andet boldbaner.

19: DFDS er bekymret for, at adgangsforholdene til de eksisterende bebyggelser bliver yderligere forværret, både under udbygningen og efter færdiggørelsen af det nye lokalplanområde, ikke mindst da det endnu er uklart hvor og hvornår forbindelsen til Nordhavnsvej etableres. DFDS finder det væsentligt, at virksomhedens medarbejdere og kunder fortsat har uhindret adgang til DFDS House.

Svar: Som det fremgår af §4 stk.2 i lokalplanforslaget for Trælstholmen udbygges Sundkrogsgade til at have et samlet vejprofil på op til 35 m og indrettet med både cykelstier, fortove og vejtræer foruden de fornødne kørespor og svingbaner. Lokalplanens krav til vejbredde og vejindretning er stillet ud fra hensyntagen til både den nuværende og fremtidige trafikbelastning fra et udbygget Nordhavn. Der vil i omlægningen af Sundkrogsgade skulle tages hensyn til alle eksisterende overkørsler ind til eksisterende bebyggelse og kommer der ændringer, vil det skulle ske i samarbejde med de pågældende grundejere.

Der er endnu ikke truffet politisk beslutning om en forlængelse af Nordhavnsvej ud og derfor er der helle ikke afgjort hvornår den kommer eller hvilken udformning den måtte få og præcis hvor den vil blive tilsluttet Nordhavn.

Der vil i de kommende år pågå flere større anlægsarbejder i den inderste del af Nordhavn, både i forbindelse med metrobyggeriet og med den generelle byudvikling. De mange anlægsarbejder vil betyde at trafikken i perioder vil være påvirket af dette. Der vil i forbindelse med detailplanlægning af anlægsarbejderne blive gjort hvad der er muligt for at gøre generne så små som muligt. Det vil både under og efter anlægsarbejderne være et krav at der er fuld adgang frem til alle eksisterende ejendomme.

20: HOFOR kommer med en bemærkning om, at varmeinstallationer skal dimensioneres til lavtemperaturfjernvarme hvis bygningerne skal tilsluttes fjernvarme.

Svar: Københavns Kommune, HOFOR og By og Havn har indgået et Nordhavn Energipartnerskab, som har til formål at bidrage til indfrielse af visionen om, at Nordhavn er førende på nye energiløsninger på bydels- og bygningsniveau.

Lavtemperaturfjernvarme er som navnet antyder fjernvarme med en lavere temperatur på vandet end normal fjernvarme. Det muliggøres bl.a. af, at nye bygninger i Nordhavn bygges efter stadig skrappe energikrav og derved kan nøjes med en lavere fremløbstemperatur på fjernvarmevandet.

21: Kultur- og Fritidsudvalget har tiltrådt en indstilling udarbejdet af Kultur- og Fritidsforvaltningen om udvikling af kultur- og fritidsfaciliteter i Nordhavn. Høringssvaret består af generelle bemærkninger til udviklingen af kultur- og fritidslivet i Indre Nordhavn samt et afsnit om lokale fokusområder med forslag til nye kultur- og fritidsfaciliteter i de 3 lokalplanforslag ”Århusgadekvarteret Vest”, ”Trælstholmen” og Levantkaj Vest” i Nordhavn.

Svar: De konkrete forslag til havnebad, maritimt idrætscenter, skoleidrætshal, kunstgræsbaner og bydelshus vedrører ikke de aktuelle lokalplanområder, men er dels emner der er medtaget i den allerede vedtagne lokalplan for Århusgadekvarteret, dels emner der kan inddrages i de fremtidige planer i Nordhavn. Hvad angår etablering af faciliteter til kultur- og idrætsevents samt indretning af arealer omkring metroen til bevægelse, skal det nævnes, at Metropladsen på Trælaskaj og 'Den urbane sportsplads' er steder hvor sådanne funktioner er tænkt ind i lokalplanforslagene. For at sikre, at indretning af metropladserne bliver belyst fra flere sider, aftales der endvidere i byudviklingsaftalen en særlig proces for pladserne, hvor Københavns Kommune, By & Havn og Metroselskabet deltager i proceduren for udformningen af et ambitiøst program. Kultur- og Fritidsforvaltningen vil kunne inddrages i denne proces.

22: Østerbro Havnekomité spørger om kontorbyggeriet i Københavns Havn har fremmet det liv, man ønsker langs havnen. Der ønskes en status over behovet for nyt kontorareal i København, at der udarbejdes en opgørelse over hvor meget der står ledigt samt en prognose for behovet for kontorer, inden lokalplanerne vedtages.

Der udtrykkes endvidere bekymring for betydningen af de økonomiske rammer der er givet for udviklingen af Nordhavn, herunder By & Havns gæld, hvilket ifølge havnekomitéen præger den konkrete lokalplan.

Der peges på, at man i stedet for at placere en metrostation ved Østerport bør ombygge Nordhavn Station til et trafikknudepunkt, blandt andet fordi det fremlagte forslag ses at ville medføre for lange forbindelsesafstande og for mange fysiske barrierer. Derudover mener havnekomitéen, at der ikke bør placeres et parkeringshus op til metrostationen.

Havnekomitéen synes der mangler stillingtagen til faktuelle forhold omkring begrønningen i området. Der opfordres til at Københavns Kommune igangsætter et arbejde med at udforme en rekreativ plan for Nordhavn som sikrer brede promenader langs alle kajer. Herudover at der defineres konkrete principper for de offentlige grønne områder mht. placering i forhold til boliger, tilgængelighed, og hvilke behov de enkelte grønne områder skal tilgodese. Samtidig foreslås der udarbejdet en overordnet kunstplan for udviklingsområderne.

Havnekomiteen er glad for at kanalen mellem Kalkbrænderihavnen og Inderhavnen bliver etableret, men er bange for at dele af den vil lige i skygge fra kontorbyggerierne det meste af dagen.

Endeligt mener Havnekomiteen, at Borgerrepræsentationen bør finde en alternativ finansiering af metroen. f.eks. en finansiering via kørselsafgift.

Svar: Det er forvaltningernes vurdering, at de nye lokalplanområder er mindre egnede til boliger, da de ligger umiddelbart op ad hovedtrafikåren i Nordhavn – Sundkrogsgade. Herudover har København brug for forskellige områder til lokalisering af erhverv, da virksomheder har forskellige behov. Nordhavn giver således nogle muligheder, som Ørestad ikke giver.

For øjeblikket er efterspørgslen på erhvervsbyggeri lav, men det vil ændre sig, og så er det vigtigt at byen også kan tilbyde lokalisering i Nordhavn, der byder på andre forhold end f.eks. Ørestad.

Behovet for planlægning af nyt kontorareal vurderes i kommunen i forbindelse med revision af kommuneplanen, dvs. ved udarbejdelse af Kommuneplan 2011 og igen ved Kommuneplan 2015.

Opgraderingen af Nordhavn station i forbindelse med udviklingen af Nordhavn består bl.a. i en ny forbindelse til over Kalkbrænderihavnsvej, omlægning af veje omkring Århusgade og forbedret adgang til Nordhavn st. samt forlængelse af perron på stationen. Omkostningerne til opgraderingen er ca. 174 mio. kr. Hertil kommer den nye metro til Nordhavn inklusiv to nye stationer til 2,3 mia. kr. Det er forvaltningens vurdering, at Nordhavns st. forbedres optimalt i forhold til de givne finansieringsmuligheder.

Parkeringshuse placeres ud fra hensynet til den overordnede parkeringsstrategi for indre Nordhavn, der blandt andet indebærer centralt placerede parkeringshuse på udvalgte steder. Dette skal sikre nærhed til boliger, arbejdspladser og offentlig transport.

Der er arbejdet med, at give området, der i dag fremstår uden begrønning, et tydeligt grønt præg, jf. bestemmelser om grønne facader og vægge (§7), byrum (§8) og de ubebyggede arealer (§9). Herudover kan det fremhæves, at der på Trælastholmen udgraves nye kanaler der giver bedre adgang til flere rekreative rum ved vandet.

Bebyggelsesplanen for "Trælastholmen" udgøres af en tæt bebyggelse med et mindre byrum, 'Kanalpladsen', og en større plads omkring den kommende metrostation ved Orientbassinet. Der er umiddelbar adgang til nye kanaler og til Orientbassinet der ligger ud mod Øresund. Der er ikke tænkt en standardbredde for kajkantener i Nordhavnsprojektet, da promenaderne langs vandet tværtimod skal kunne tilbyde noget forskelligt og være af forskellig karakter. Således vil der som oftest være også sol på én af kanalsiderne/promenaderne, afhængig af tidspunkt på døgnet.

Større og mere åbne områder er, blandt andet på grund af den tætte bebyggelsesstruktur, ikke planlagt til at ligge inden for dette

lokalplanområde. Københavns Kommune arbejder løbende med, at se på rekreative arealer i Nordhavn. Lokalplanen for "Trælastholmen" indeholder promenader og byrum ved vandet, hvorfor fokus har været på disse mere urbane byrum. Der er pt. ingen planer om at arbejde med en decideret kunstplan for Nordhavn.

Finansiering af metroudbygningen fastlægges ud fra en forhandling mellem Metroselskabets ejere, dvs. Københavns Kommune, Staten og Frederiksberg Kommune, og vedtages ved lov. Skal metroen f.eks. finansieres via kørselsafgifter kræves en ændring af skattelovgivningen. Folketinget har endnu ikke ændret lovgivningen, så det blev muligt at etablere et system med kørselsafgifter i Københavns Kommune.