



Bilag 5

Notat om henvendelser modtaget i høringsperioden

Der er modtaget 10 henvendelser i forbindelse med den offentlige høring af lokalplanforslaget i perioden fra den 1. marts til den 26. april 2021, jf. bilag 4. "Henvendelser modtaget i høringsperioden".

Ændringer i lokalplanen

På baggrund af høringen og dialog med bygherre foreslås ændringer i redegørelse, tegningsbilag og lokalplanbestemmelser:

I afsnittet "Udbygningsaftalen" efter afsnit 1:

"Københavns Kommune har modtaget en opfordring fra By & Havn til at indgå frivillig udbygningsaftale, og parternes dialog har udmøntet sig i et udkast til en aftale om infrastruktur anlæg.

Ved aftalen forpligter By & Havn sig til at etablere en sammenhængende stiforbindelse for gående og cyklende i begge retninger fra Stubbølbgade til lokalplanområdet med tilknytning til stiforbindelserne indenfor lokalplanområdet. Dette er en følge af ønsket om gode forbindelser til lokalplanområdet".

ændres til:

"Grundejer By & Havn har henvendt sig til Københavns Kommune med ønske om at indgå en udbygningsaftale om etablering af en sikker stiforbindelse for gående og cyklende mellem Tunnelfabrikken og Indre Nordhavn. Borgerrepræsentationen godkendte den 4. februar 2021 udkast til udbygningsaftale sammen med udkast til lokalplan med kommuneplantillæg og miljørapport.

Københavns Kommune er efterfølgende blevet opmærksom på, at den valgte rute for stiforbindelsen er uhensigtsmæssig, da Vejdirektoratet vil skulle krydse stiforbindelse med tung trafik (dump trucks) til jordtransport i forbindelse med anlæg af Nordhavnstunnelen. Dette vil forringe sikkerheden for de bløde trafikanter.

For at sikre en tilfredsstillende sikkerhed for de bløde trafikanter på stiforbindelsen, har Københavns Kommune været i dialog med By & Havn og Vejdirektoratet om at tilpasse ruten for stiforbindelsen, så konflikten med jordtransporten til Nordhavnstunnelen undgås."

6. september 2021

Sagsnummer
2019-0319409

Dokumentnummer
2019-0319409-21

Plan, Analyse, Ressourcer og
CO2-reduktion
Byplan Nord
Njalsgade 13
Postboks 348
2300 København S

EAN-nummer
5798009809452

I afsnittet "Bilag IV-arter, herunder flagermus" tilføjes efter afsnit 6:

"Der vil således blive foretaget afværgeforanstaltninger for at forhindre, at områdets økologiske funktionalitet for grønbrogede tudse forringes. Der opsættes paddehegn hele vejen rundt om byggepladsen herunder arealer, hvor der er større materialeoplæg og jordarbejder og det sikres, at der ikke er individer på byggepladsen, inden anlægsarbejdet går i gang. Dette kan fx ske ved etablering af faldfælder inden for området, hvorefter de indfangede tudser skal genudsættes uden for området. Der etableres overvintringssteder i lokalplanområdet i form af stenbunker, som tudserne kan skjule sig i (jf. lokalplanens § 8. stk. 6, Byrum B). Bunkerne skal svare til de overvintringssteder i form af stenbunker og tilsvarende, som fjernes i forbindelse med projektet. Fjernelse må ikke ske i paddernes overvintringsperiode (oktober til april), nye overvintringssteder etableres senest 1. juli. Realisering af lokalplan og kommuneplanstillæg forudsætter, at bygherre har opnået en dispensation hos Miljøstyrelsen ved en eventuel indsamling og flytning af tudserne, da det ellers ikke vil være muligt at gennemføre de nødvendige afværgeforanstaltninger."

I § 6, stk. 2, b) tilføjelse nederst: "Teknik- og Miljøudvalget kan meddele dispensation til, at byggefeltet D kan rykkes inden for det område, der er vist på lokalplantegning nr. 5 a." og

"Kommentar

Teknik- og Miljøudvalget har mulighed for at dispensere til byggefeltet D's placering når den nærmere placering af Metro er fastlagt. Dette kan ske med henblik på, at byggefeltet placeres så tæt på Nordsøvej som muligt under hensyn til bl.a. støj- og vibrationer".

Lokalplantegninger nr. 2a,2b,2c, 3a,4, 5 a,5b,6, 7a, 7b,7c,8a:

Byggefelt D rykkes ca. 20m mod syd og tilføjes et stiplede område omkring byggefeltet med signaturen: "Teknik- og Miljøudvalget kan meddele dispensation til, at byggefelt D kan rykkes inden for området."

§8. stk. 5, sidste afsnit:

"Der skal indrettes minimum 27.000 m² opholdsareal, hvor støjniveauet ikke må overstige 58 dB fra vejtrafik og 64db fra jernbanetrafik, ændres til: Sætningen udgår. Forvaltningen finder det hensigtsmæssigt, at den nærmere angivelse af størrelsen på opholdsarealet og vurdering heraf skal foretages i forbindelse med byggesagsbehandlingen.

Som følge af byggefelt D, foreslås rykkes 20m mod syd tilpasses de bestemmelser der vedrører byrummene omkring byggefeltet. Se nærmere i afsnit nedfor samt skema:

Derudover er der foretaget mindre ændringer af redaktionel karakter i lokalplanen.

Baggrunden for ændringerne uddybes nedenfor.

Ændringerne i forhold til byggefelt D placering er sendt i supplerende høring hos grundejere, bygherre og Metro. Resultatet af denne høring forventes forelagt TMU, som et selvstændigt notat.

Henvendelser fra myndigheder og andre offentlige instanser

HOFOR – Henvendelse nr. 10

HOFORs kommentar til forslaget gælder for alle de forsyningsselskaber, der administreres af HOFOR A/S. HOFOR har én kommentar angående fjernvarmeforsyning til den pågældende lokalplan. Grundet arbejdet med Nordhavnstunnelen vil varmeforsyningen af Tunnelfabrikken sandsynligvis ske med en midlertidig løsning i form af en transportabel varmecentral (TVC) i de første år. Det er endnu ikke afklaret præcis, hvilken løsning der vælges, og hvor en TVC kan placeres. HOFOR ønsker derfor, at der sikres mulighed for opstilling af en TVC i en periode på ca. 5 år, indtil Nordhavnstunnelen er færdig og krydset Baltikavej/Kattegatvej er ombygget, og det dermed bliver muligt at etablere en egentlig fjernvarmeforsyning med ledninger fra Sundkrogsgade til Tunnelfabrikken.

Forvaltningens bemærkninger

HOFOR's oplysninger tages til efterretning.

Miljø- og Fødevareministeriet ved Miljøstyrelsen- henvendelse nr. 8.

Miljøstyrelsen, Arter og Naturbeskyttelse, har med henvisning til, at kommuneplanlægning skal ske i overensstemmelse med lovgivningen om beskyttelseshensyn og bestemmelser for de internationalt beskyttede arter, herunder varetagelsen af forbuddet mod at beskadige eller ødelægge IV-dyrearters yngle- og rasteområder samt bilag IV- plantearters voksesteder, bemærkninger til planforslagene.

Miljøstyrelsen vurderer, at man ikke har fuldstændigt kendskab til den grønbrogede tudses spredningsmønstre i området. Da grønbroget tudse er særdeles mobil anser Miljøstyrelsen det for sandsynligt, at tudserne vil kunne indvandre til byggepladsen i hele lokalplanområdets afgrænsning. Styrelsen henstiller derfor til, at der opsættes paddehegn hele vejen rundt om lokalplanområdets afgrænsning og ikke kun den østlige del. Derudover skal det sikres, at alle individer er fjernet fra byggepladsen inden anlægsarbejdet går i gang. Der skal derfor etableres faldfælder inden for området, hvorefter de indfangede tudser skal genudsættes uden for området.

Der henstilles til, at en naturkyndig biolog fører tilsyn i tilknytning til etablering af rastesteder, paddehegn, opsætning og tømning af faldfælder samt genudsætning af padder. Der gøres opmærksom på, at der i overensstemmelse med artsfredningsbekendtgørelsen gælder et forbud mod forsætlig indfangning og drab af vildtlevende dyr omfattet af habitatdirektivets bilag IV. Der må heller ikke ske transport af individer af arter som er omfattet af habitatdirektivets bilag IV.

Det er muligt at søge dispensation fra den omhandlede artsfredningsbekendtgørelsen fra § 10, stk. 1, nr. 1 og § 11, stk. 1, jf. § 12, nr. 6 i samme bekendtgørelse. Såfremt det vurderes at der er behov for at indsamle og opbevare grønbroget tudse, eller potentielt kan ske drab af individer skal der søges dispensation hos Miljøstyrelsen.

Forvaltningens bemærkninger

Forvaltningerne skønner i overensstemmelse med bemærkningerne fra Miljøstyrelsen, at projektet er omfattet af planhabitatbekendtgørelsens § 7. I den "sammenfattende redegørelse for miljøvurderingen" beskrives derfor, hvilke afværgeforanstaltninger der skal etableres. Herunder, at der skal opsættes paddehegn hele vejen rundt om byggepladsen, herunder arealer, hvor der er større materialeoplag og jordarbejder inden for lokalplanområdets afgrænsning og ikke kun den østlige del. Derudover skal det sikres, at alle individer er fjernet fra byggepladsen, inden anlægsarbejdet går i gang.

Forvaltningerne har herefter vurderet "den økologiske funktionalitet", herunder om der vil være høj grad af sikkerhed for, at afværgeforanstaltningerne virker, og at de er etableret, inden de eksisterende rastesteder nedlægges, jf. klagenævnspraksis.

I afsnittet "Bilag IV-arter, herunder flagermus" i redegørelsen tilføjes efter afsnit 6, "Der vil således blive foretaget afværgeforanstaltninger for at forhindre, at områdets økologiske funktionalitet for grønbrogede tudse forringes. Der opsættes paddehegn hele vejen rundt om byggepladsen herunder arealer, hvor der er større materialeoplag og jordarbejder og det sikres, at alle individer er fjernet fra byggepladsen, inden anlægsarbejdet går i gang. Der etableres overvintringssteder i og udenfor lokalplanområdet i form af stenbunker m.v., som tudserne kan skjule sig i (jf. lokalplanens § 8. stk. 6, Byrum B). Bunkerne skal svare til de stenbunker, som fjernes i forbindelse med projektet.

Såfremt der er behov for at indsamle og opbevare grønbroget tudse, eller potentielt kan ske drab af individer, kræves der derudover dispensation fra artsfredningsbekendtgørelsens § 10. Denne administreres af Miljøstyrelsen, det forudsættes derfor, at bygherrer om nødvendigt har søgt og opnået dispensation hos Miljøstyrelsen fra den omhandlede artsfredningsbekendtgørelsens § 10, stk. 1 nr. 1 og § 11 stk. 1 jf. § 12 nr. 6 i samme bekendtgørelse. I så fald vil realisering af lokalplan og kommuneplanstillæg forudsætte, at de omtalte dispensationer kan opnås, da det ellers ikke vil være muligt at gennemføre de nødvendige afværgeforanstaltninger".

I den "Sammenfattende redegørelse for miljøvurderingen" jf. bilag 10, er beskrevet hvordan miljøhensyn er integreret i planen, og hvordan miljørapporten og de udtalelser, der er indkommet i offentlighedsfasen, er taget i betragtning, og hvorfor planen er valgt på baggrund af de rimelige alternativer, der har været behandlet, og hvordan myndigheden vil overvåge de væsentlige indvirkninger på miljøet af planen. Med denne redegørelse og de ændringer, der er foreslået i planerne, finder forvaltningen, at der er foretaget en miljøvurdering af planerne, som kan danne grundlag for, at planerne vedtages endeligt.

Metroselskabet – Henvendelse nr. 5

Metroselskabet gør opmærksom på, at lokalplanforslaget indeholder en konflikt med en af de linjeføringer til den fremtidige Nordhavnsmetro, der pt. undersøges af Metroselskabet, Københavns kommune og By & Havn. Strukturplanen for Nordhavn er pt. under revision for så vidt angår linjeføring for metrobetjening af området, der er affødt af Københavns Kommunes ønske om bevaring af "Nordhavnstippen" som naturområde. En af de linjeføringer, der p.t. undersøges, går på en højbane langs den sydlige side af Nordsøvej og vil således være i konflikt med lokalplanforslagets bebyggelse benævnt "fabrikshusene" samt byrummet "Haven". En højbane svarende til metroen ved Orientkaj har en konstruktionsbredde på 19,78 m. Derudover er der behov for en permanent afstand mellem højbane og nærmeste bebyggelse. Den skal muliggøre opførelse og senere vedligeholdes, brandslukning mv af den nærmeste bebyggelse og begrænse miljøgener i den nærmeste bebyggelse i form af støj, vibrationer indblik m.v. Normalt regner Metroselskabet med en minimumsafstand på 25 m fra nærmeste spor til facade. Der er dog mulighed for at justere på denne afstand afhængig af bebyggelsens udformning efter nærmere aftale med Metro.

Forvaltningerne har efterfølgende udarbejdet et nyt forslag til bebyggelsesplanen og været i dialog med Metroselskabet. Forslaget er beskrevet nederst under forvaltningens bemærkninger og kommenteret af Metroselskabet.

I e-mail af 22. juni 2021, understreger Metroselskabet, at metrolinjeføringer i den igangværende screeningsfase ikke er detaljeret undersøgt, og at der vil kunne være behov for at justere linjeføringen. Metrolinjeføringerne tilpasses i senere faser, når vidensniveauet øges indenfor forhold som for eksempel jordbundsforhold, konstruktionstyper, ledninger og konstruktioner under jord, anlæg for banevedligehold og -drift. Det er Metroselskabets umiddelbare skøn, at den af forvaltningerne foreslåede (nye) løsning respekterer servitutgrænsen, når der tages udgangspunkt i den anførte linjeføring. Det er dog afgørende for Metroselskabet at understrege, at metrolinjeføringer i en screeningsfase ikke er detaljeret undersøgt, og at der vil kunne være behov for at justere linjeføringen. Det er selskabets erfaring, at metrolinjeføringerne tilpasses i senere faser, når vidensniveauet øges indenfor forhold som for eksempel jordbundsforhold, konstruktionstyper, ledninger og konstruktioner under jord, anlæg for banevedligehold og -drift. Det er således på dette stadie ikke givet, at de viste byggefelter vil ligge uden for 25 meter servitutgrænsen for en færdig

metrolinjeføring. Der udsendt en supplerende høring vedr. ændringerne. Resultatet af høringen vil blive vedlagt sagen som et separat notat.

I forbindelse med anlæggelsen af metroen, vil der skulle etableres en metroarbejdsplads langs metrostrækningen. Med en metrolinje langs Nordhavnstippen vil dette kunne berøre Nordhavnstippen i anlægsperioden.

Ligeledes vil der være behov for servitutbestemmelser i forhold til Nordhavnstippen, hvor der ikke må findes træer eller anden beplantning langs metrolinjen, som anses at være til fare for metroen.

Endelig bemærker Metroselskabet, at selskabet finder det hensigtsmæssigt i nye byudviklingsområder at planlægge byen efter at de grundlæggende infrastrukturanlæg er fastlagt. Det indebærer blandt andet risici for senere ekspropriation, når der planlægges med så tæt en margin i forhold til en metrolinjeføring undersøgt på screeningsniveau.

Forvaltningens bemærkninger

Med henblik på at imødekomme Metroselskabets bemærkninger under hensyn til projektet for Tunnelfabrikken og sikre, at der ikke vil opstå en fremtidig konflikt med placeringen af byggefeltet for "fabrikshusene" samt byrummet "Haven" og metroens mulige linjeføring, foreslås, at byggefeltet D rykkes 20 m mod syd og byrummet "Haven" tilpasses metrolinjen. Dette er i overensstemmelse med det af forvaltningernes foreslåede forslag til justering af bebyggelsesplanen. Forslaget er kommenteret af Metroselskabet den 22. juni 2021, se ovenfor. Ændringerne i forhold til byggefelt D's placering er endvidere sendt i supplerende høring hos grundejere, bygherre og Metro. Resultatet af denne høring forventes forelagt TMU, som et selvstændigt notat

Ifald den af Metroselskabet nævnte linjeføring skulle vælges, må det derudover forventes, at Nordsøvej langs metrolinjen i området omkring Tunnelfabrikken skal forskydes mod syd, således at metrolinjen placeres i Nordsøvejs nuværende tracé, og således nord for den forlagte Nordsøvej. Herved opnås størst mulig afstand mellem boliger og metrolinjen. By og Havn har i denne sammenhæng tilkendegivet, at de i givet fald vil finansiere omlægningen af Nordsøvej.

For så vidt angår spørgsmålet vedrørende, at en metrolinje langs Nordhavnstippen vil kunne berøre Nordhavnstippen i anlægsperioden samt spørgsmålet vedr. om der vil være bevaringsværdige træer eller anden beplantning i Nordhavnstippen langs med metrolinjen, som kan være til fare for Metro, bemærker forvaltningen, at den nærmere placering af midlertidige arbejdsarealer og de udfordringer den konkrete placering giver, må klarlægges i en senere fase. I fald man vælger en linjeføring langs med Nordhavnstippen, bemærkes det, at arbejdsarealerne bør søges anlagt syd for den planlagte metrolinje, idet forvaltningerne skønner, at arbejdsarealerne om nødvendigt kan

etableres på Nordsøvej (på Nordsøvejs nuværende eller fremtidige område), der i en midlertidig periode vurderes at kunne lukkes.

I forhold til Metroselskabet's bemærkning om, at det blandt andet for at undgå risici for senere ekspropriation er hensigtsmæssigt i nye byudviklingsområder at planlægge byen efter, at de grundlæggende infrastrukturanlæg er fastlagt, bemærker forvaltningerne, at dette vanskeliggøres af, at projekt for Tunnelfabrikken tager udgangspunkt i en ombygning og bevaring af den eksisterende Tunnelfabrik. Endvidere henviser forvaltningerne til Metroselskabets oplysning om, at det er selskabets erfaring, at metrolinjeføringerne tilpasses i senere faser, når vidensniveauet øges samt, at minimumsafstanden på 25 m fra nærmeste spor til facade kan justeres afhængig af bebyggelsens udformning efter nærmere aftale med Metroselskabet.

For at give mulighed for at byggefelt D alligevel kan rykkes tættere på end den normale minimumsafstand på 25 m fra nærmeste spor til facade, og/eller hvis der vælges en linjeføring, der muliggør en placering af byggefelt D længere mod nord, vil det være en forudsætning, at Udvalget dispenserer fra byggefeltets placering.

Forvaltningerne foreslår derfor, at:

§ 6, stk. 2, b) tilføjes nederst: "Teknik- og Miljøudvalget kan meddele dispensation til, at byggefeltet D kan rykkes inden for den stiplede linje, uden for det viste byggefelt på lokalplantegning nr. 5 a."

Og:

Kommentar

Teknik- og Miljøudvalget har mulighed for at dispensere til byggefeltet D's placering når den nærmere placering af Metro er fastlagt.

Dette kan ske med henblik på, at byggefeltet placeres så tæt på Nordsøvej som muligt under hensyn til bl.a. støj- og vibrationer.

På lokalplantegninger nr. 2a, 2b, 2c, 3a, 4, 5a, 5b, 6, 7a, 7b, 7c, 8a rykkes byggefelt D 20 m mod syd og tilføjes et stiplet område omkring byggefeltet med signaturen: "Teknik- og Miljøudvalget kan meddele dispensation til, at byggefelt D kan rykkes inden for området." Se bilag 1.

I § 6, stk. 2, b) tilføjes nederst: "Teknik- og Miljøudvalget kan meddele dispensation til, at byggefeltet D kan rykkes inden for den stiplede linje, uden for det viste byggefelt på lokalplantegning nr. 5 a."

Som følge af at byggefelt D foreslås rykket 20 m mod syd, tilpasses de bestemmelser der vedrører byrummene omkring byggefelt D i § 8 "Ubebyggede arealer" i lokalplanteksten:

I § 8, stk. 6, under "Byrum C", sidste afsnit, ændres fra:

"Der skal være mindst ét legeareal til leg/fysisk aktivitet med et samlet areal på mindst 400 m² med siddemulighed.
Der skal være mindst 5 stk. faste bænke".

Til:

*"Der skal være mindst ét legeareal til leg/fysisk aktivitet med et samlet areal på mindst 300 m² med siddemulighed.
Der skal være mindst 3 stk. faste bænke."*

I § 8, stk. 6, under "Byrum D", anden afsnit, ændres fra

"Byrum måles fra kantzonens yderkant.
Mindst 60 % af det på tegning 7a viste areal skal være bede med beplantning."

Til:

*"Byrum måles fra kantzonens yderkant.
Mindst 40 % af det på tegning 7a viste areal skal være bede med beplantning."*

I § 8, stk. 7 under "Kantzone d", første afsnit, ændres fra:

"Kantzonen skal have en dybde målt vinkelret på facaden på 1,2 m"

Til:

"Kantzonen skal have en dybde målt vinkelret på facaden på mindst 1,2 m."

Kantzone d, tredje og fjerde afsnit, ændres fra:

"Ved boliganvendelse skal der være et hævet areal til terrasse/trappe på højst 5 m², med en højde på højst 0,8 m målt i forhold til det omgivende terræn.

Det hævede areal må hegnes med hæk, åbent gitter hegn eller lignende. Hegn må højst være 1,7 m høje målt i forhold til det omgivende terræn."

Til:

"Ved boliganvendelse skal der være et hævet areal til terrasse/trappe på højst 5 m², med en højde på mellem 0,6 - 0,8 m målt fra terræn.

Det hævede areal må hegnes med hæk, åbent gitter/hegn eller lignende. Hegn må højst være 1,7 m høje målt i forhold til det omgivende terræn."

Og der tilføjes et sjette afsnit:

"Mellem det hævede areal og vejareal skal kantzonen indrettes med solitære træer."

I § 8, stk. 7. "Kantzone e", første, tredje, fjerde og femte afsnit, ændres fra:

"Kantzonen skal have en dybde målt vinkelret på facaden på 3 m.

Ved boliganvendelse skal der være et hævet areal til terrasse/trappe på højst 5 m², med en højde på højst 0,8 m målt fra terræn og en dybde på højst 1,2 m målt fra facaden.

Det hævede areal må hegnes med hæk, åbent gitter/hegn eller lignende. Hegn må højst være 1,7 m høje målt i forhold til det omgivende terræn.

På terræn må der hegnes med hæk, åbent gitter/hegn eller lignende. Hegn må højst være 1 m høje målt i forhold til det omgivende terræn."

Til:

"Kantzonen skal have en dybde målt vinkelret på facaden på mellem 2 - 3 m.

Ved boliganvendelse skal der være et hævet areal til terrasse/trappe på højst 5 m² pr boligenhed, med en højde på mellem 0,6 - 0,8 m målt fra terræn og en dybde på højst 1,2 m målt fra facaden. Der skal være adgang til terræn fra kantzonen.

Det hævede areal må hegnes med hæk, åbent gitter/hegn eller lignende. Hegn på hævede arealer må højst være 1,7 m høje målt i forhold til det omgivende terræn.

På terræn må der hegnes med hæk, åbent gitter/hegn eller lignende. Hegn på terræn må højst være 1 m høje målt i forhold til det omgivende terræn."

Udviklingsselskabet By & Havn I/S- Henvendelse nr. 4

By & Havn fremsender bemærkninger til Tunnelfabrikken – Forslag til lokalplan, kommuneplantillæg og miljørapport vedrørende bilparkering.

By & Havn bemærker, at det er et væsentligt formål for selskabet at skabe bæredygtig byudvikling, herunder har selskabet et fokus på, hvordan privat biltrafik kan begrænses. Planlægningen af Nordhavn bygger på en byudvikling, hvor CO₂-udslip begrænses ved en bæredygtig transport. Trafikstrukturen i Nordhavn er bygget op omkring en god metrobetjening, gode cykel- og

gangforbindelser, og at biltrafik skal være på de "bløde" trafikarters præmisser. Biltrafikken begrænses ved, at parkeringsanlæg placeres ved de overordnede veje, så de lokale gader og stræder friholdes for trafik. Nordhavn er planlagt med metrohøjbane i sammenhæng med et cykel-/gangloop. Trafikanter i loopet har i videst muligt omfang forrang for biltrafikken på de krydsende veje. Beslutningen om at etablere en Nordhavnstunnel vil sikre, at biltrafikken spredes på flere overordnede veje, fremfor "genvejskørsel" på lokale veje. Ambitionen er, at "trafikarternes" fordeling er i overensstemmelse med Københavns Kommunes målsætning om, at biltrafikken maks. må stå for 25 pct. af den samlede trafik, jf. Kommuneplan 2019.

Borgerrepræsentationen har i forbindelse med den politiske behandling af lokalplanforslaget for Tunnelfabrikken besluttet, at Tunnelfabrikken skal opfylde et parkeringskrav, der svarer til "bilfri by". Det betyder, at der kun må etableres ganske få parkeringspladser. Teknik- og Miljøforvaltningen har på den baggrund vurderet, at der må anlægges knap 10 pct. af det antal parkeringspladser, forvaltningen i forbindelse med lokalplanudarbejdelsen havde vurderet, at funktionerne i området vil afføde og fastsat parkeringsnormen efter.

Med Tunnelfabrikkens placering knap 1,5 km fra nærmeste metrostation og i et ekstensivt udnyttet område forudser By & Havn, at mange af dem, der kommer til at bo, arbejde og besøge Tunnelfabrikken, vil køre i bil til og fra området. Der er i området eksisterende p-pladser, men der vil givetvis også komme til at holde biler langs veje uden tilladelse til parkering. Dette vil være til gene for trafikanter og virksomheder. Byggetomter må også forventes at blive indtaget til parkering, ligesom der med tiden vil komme pres på parkering på naboområderne mod syd og vest, Svanemølleholm og Levantkaj. Beslutningen om, at Tunnelfabrikken skal være bilfri by, indikerer, at hele Nordhavn skal være bilfri. Det vil i givet fald og i runde tal betyde ca. 1.000 parkeringspladser i stedet for ca. 10.000 parkeringspladser til de resterende planlagte ca. 2 mio. etm. byggeri.

By & Havn savner svar på, hvordan Kommunen i den situation vil sikre, at Nordhavn forbliver en attraktiv bydel for beboere og virksomheder, og med en sikker og hensigtsmæssig trafikbetjening.

By & Havn ønsker følgende spørgsmål af bymæssig og miljømæssig karakter besvaret, før man træffer beslutning:

- En by uden parkeringspladser betyder umiddelbart, at der heller ikke er plads til elbiler og delebiler, men er det hensigtsmæssigt? Kunne man tænke mere i at gøre delebiler til et attraktivt og dermed reelt alternativ til egen bil?
- Hvordan forhindres det, at parkeringspladser i bykvartererne i Indre Nordhavn kommer under pres, og vil der i givet fald, som resultat heraf, blive flere bilture på det overordnede vejnet?

- Der er anlagt to metrostationer i Indre Nordhavn, og der er planlagt yderligere 3 - 4 stationer i Ydre Nordhavn. Er der regnet på, hvor mange flere brugere af metroen, "bilfri by" vil betyde, og om metroen kan håndtere de flere passagerer?
- Selvom der er set lovende eksempler på, at større virksomheders flytning til byområder med højklasset offentlig transportforsyning har betydet reduceret kørsel med privatbil, vil det være et stort skridt at fjerne muligheden for kørsel til jobbet med privatbil. Er det dokumenteret, at erhvervsvirksomheder fortsat vil finde Nordhavn attraktiv som lokation?
- Hvad vil det i sidste ende betyde for den bæredygtige by, som defineres som den blandede by med både boliger og erhverv, med så få parkeringspladser?
- Der bliver skabt bedre vejadgang til Nordhavn med anlæg af Nordhavnstunnellen. Hvilken betydning vil det få for hensigtsmæssigheden af tunnelen, hvis biltrafikken reduceres?
- Hvordan beregnes behovet for afsætningspladser og handicapparkeringspladser, når der i øvrigt ikke er p-pladser i byområdet?

By & Havn mener ikke, at der foreligger entydige svar på ovenstående spørgsmål. By & Havn foreslår derfor, at der sættes et undersøgelsesarbejde i gang, hvor alle faktorer af bilfri by sammentænkes med det at udvikle fremtidens bæredygtige by, både for beboere og medarbejdere. By & Havn og Københavns Kommune deltager eksempelvis allerede i et forskningsprojekt, hvor der undersøges bæredygtige mobilitetsløsninger som brug af delebiler, delecykler og kørsammenløsninger i bl.a. Nordhavn.

Mht. det konkrete lokalplanforslag for Tunnelfabrikken bemærker By & Havn, at der for nuværende som bekendt ikke er taget endelig beslutning om at videreføre metroen i Nordhavn, og at der under alle omstændigheder vil være en årrække, hvor der er mere end 600 m fra området til en metrostation (1.400 m til Orientkaj Station).

I denne periode vil der ifølge By & Havn alt andet lige være behov for flere parkeringspladser, end lokalplanen fastlægger. Derudover må de eksisterende terrænparkeringspladser på naboområdet forudses nedlagt, når den fortsatte byudvikling når dette område.

By & Havn henstiller til, at det genovervejes, om lokalplanen for Tunnelfabrikken skal reducere omfanget af parkeringspladser i det omfang, der er lagt op til med Borgerrepræsentationens beslutning om at gøre Tunnelfabrik-området til "bilfri by".

Forvaltningens bemærkninger

Overordnet set er det en politisk beslutning, om et område skal udvikles helt eller delvist bilfrit. Fordi Nordhavn udvikles med stort fokus på mobilitet, hvor man

primært skal benytte kollektiv trafik eller cykel, kan Nordhavn udvikles helt eller delvis bilfrit i overensstemmelse Kommuneplan 2019s administrationsgrundlag. Alle de overordnede kriterier er af forvaltningen vurderet som værende opfyldt.

For så vidt angår spørgsmålet om hensigtsmæssigheden i, at der ikke muliggøres parkeringspladser til elbiler og delebiler, og om man kan gøre delebiler til et attraktivt og dermed reelt alternativ til egen bil, bemærker forvaltningen, at der med lokalplanen fastlægges, hvor mange pladser til parkering der kan etableres. Med nuværende lovgivning kan der ikke udlægges parkering forbeholdt til el- eller delebiler. Kommuneplan 2019 giver mulighed for, at byudviklingsområder skal udvikles helt eller delvist bilfrie. Der skelnes ikke mellem konventionelle fossilbiler eller "0-emissionskøretøjer". Der er derfor ikke ud fra kommuneplanen og administrationsgrundlaget for helt og delvist bilfrie bydele i øvrigt mulighed for at fastlægge flere parkeringspladser, hvis de forbeholdes til el- eller delebiler.

For så vidt angår spørgsmålet om, hvordan det kan forhindres, at parkeringspladser i bykvartererne i Indre Nordhavn kommer under pres, og som resultat heraf, at der bliver flere bilture på det overordnede vejnet, bemærker forvaltningen, at når byudviklingsområder udvikles helt eller delvist bilfrit, vil der i nærområdet være eksisterende parkeringsnormer samtidig med, at de nye parkeringsnormer for lokalplanområdet bliver implementeret. Udviklingen skal derfor følges tæt. Hvis det viser sig, at der er væsentlige problemer med utilsigtet parkering på vejene i området, har forvaltningen som vejmyndighed mulighed for at indskrænke mulighederne for parkering på vejene i området, så trafikken kan afvikles sikkert.

For så vidt angår spørgsmålet om, hvorvidt der er regnet på, hvor mange flere brugere af metroen, "bilfri by" vil betyde, og om metro kan håndtere de flere passagerer, bemærker forvaltningen, at Kommunen sammen med Metroselskabet og By & Havn er ved at undersøge en tilpasning af den planlagte metrolinjeføring i Ydre Nordhavn, så Nordhavnstippen friholdes for byggeri, jf. Kommuneplan 2019. I denne undersøgelse vil de trafikale konsekvenser af "bilfri by" blive belyst.

For så vidt angår spørgsmålet om, hvorvidt det er dokumenteret, at erhvervsvirksomheder fortsat vil finde Nordhavn attraktiv som lokation, herunder spørgsmålet om hvor stor en betydning et højklasset offentlig transportsystem har i forhold til kørsel med privatbil, og hvad en bilfri by vil betyde for den bæredygtige by (defineres her som den blandede by med både boliger og erhverv), med få parkeringspladser, bemærker forvaltningen, at Nordhavn fra 2030 forventes at være betjent med Metro. Området vil indtil 2030 være busbetjent. I nærområdet til Tunnelfabrikken vil der derudover være muligheder for at anvende eksisterende parkeringspladser, indtil området bebygges, og parkeringspladserne eventuelt måtte nedlægges. Nordhavn, herunder Tunnelfabrikken, vurderes at have god adgang til det overordnede vejnet i forhold til varetransport.

Hvis virksomheder skal finde Nordhavn attraktiv og fastholde deres konkurrenceevne, er mobilitet naturligvis en af de vigtige parametre. En god kollektiv trafikbetjening og gode cykelforhold kan betegnes som bæredygtige og kan som udgangspunkt opveje fordelene ved privatbilisme. Virksomhederne er afhængige af et godt lokalt vejnet og en velfungerende kommunal kollektiv trafik. Det er derfor vigtigt, at medarbejdere og kunder nemt kan komme til en virksomhed, og at man kan få transporteret varer. Hvorvidt persontransporten foretrækkes at ske med kollektiv trafik/cykel eller i en bil er bl.a. afhængig af, om den kollektive betjening/cykelforbindelser er på samme niveau (fx tidsmæssigt) som biltransporten, men også af mere kulturelt betonende emner som virksomhedernes/medarbejdernes ønsker om fx et "grønt/bæredygtigt image", jf. i øvrigt forvaltningens bemærkning ovenfor om igangsættelse af undersøgelsen vedr. de trafikale konsekvenser af "bilfri by".

For så vidt angår spørgsmålet om, hvorvidt vejadgangen til Nordhavn via Nordhavnstunnellen stadigvæk vil være hensigtsmæssig, hvis biltrafikken reduceres, bemærker forvaltningen, at der i dag er kapacitetsmæssige udfordringer i krydset Kalkbrænderihavnsvej – Sundkrogsgade – Vordingborgsgade. Nordhavnstunnellen skal bl.a. sikre endnu en vejadgang til Nordhavn, så de nuværende kapacitetsudfordringer kan afhjælpes.

Forvaltningen vurderer derfor, at Nordhavnstunnellen er særdeles hensigtsmæssig og bemærker, at hvis trafikken reduceres i Nordhavn som en følge af "bilfri by", reduceres risikoen for, at der opstår trængselsmæssige udfordringer på Nordhavnsvej og Nordhavnstunnellen. Endvidere bemærker forvaltningen, at hvis biltrafikken til Nordhavn reduceres, kan det få betydning for kapaciteten på Sundkrogsgade, herunder behovet for en fremtidig 4-sporet Sundkrogsgade nord for Svanemølleholm. Den samlede biltrafik i Nordhavn vil i øvrigt være afhængig af, om den planlagte "Østlig Ringvej" bliver etableret som betalingsvej og hvilke andre trafiksaneringer, der implementeres på vejene i Indre By.

For så vidt angår spørgsmålet om, hvordan behovet for afsætningspladser og handicapparkeringspladser beregnes, når der i øvrigt ikke er p-pladser i byområdet, bemærker forvaltningen, at antallet af pladser til handicapparkering fastsættes efter en konkret vurdering, også set i forhold til de enkelte funktioner og muligheden for dobbeltudnyttelse af pladserne.

Vejdirektoratet – henvendelse nr. 9

Vejdirektoratet har som bygherre på Nordhavnstunnelen, der anlægges for Københavns Kommune, følgende bemærkninger til lokalplanforslaget og den tilhørende udbyningsaftale. Nordhavnstunnelen forventes taget i brug senest 2027. Projektet for Nordhavnstunnelen projekt er godkendt på detailbesigtigelsesforretningen den 7. april 2021.

Som en del af projektet ombygges krydset Baltikavej/Kattegatvej/ Oceanvej, som ligger delvist i det sydvestlige hjørne af lokalplanområdet, dvs. den østligste del af det ombyggede kryds ligger inden for det område, som lokalplanen for Tunnelfabrikken omfatter. Arbejdet med at ombygge krydset forventes igangsat primo 2025, herunder flyttes de to nuværende busstopsteder på Baltikavej til nordsiden af Oceanvej henholdsvis østsiden af Kattegatvej. Busstoppestedet på Oceanvej udføres med buslomme og busperron, inden for lokalplanområdet. Busstopstedet på Kattegatvej bliver etableret på det eksisterende vejareal uden buslomme og busperron.

Vejdirektoratet bemærker, at de er i dialog med Københavns Kommune og By & Havn omkring en nødvendig tilretning af udbygningsaftalen. Dette med henblik på at sikre en sammenhængende og sikker gang- og cykelstiforbindelse i begge retninger på tværs af tunneltracéet og frem til lokalplanområdet. Vejdirektoratet forventer at udbygningsaftalen kommer til at afspejle afsnittet om udbygningsaftalen og at dette afsnit tilrettes i det endelige lokalplanforslag.

Forvaltningens bemærkninger

Københavns Kommune og By & Havn har i dialog med Vejdirektoratet tilrettet den endelige udbygningsaftale.

Forvaltningen foreslår derfor, at den tilrettede udbygningsaftale (jf. bilag 6) godkendes, og at lokalplanens redegørelse vedr. "Udbygningsaftale" afsnit 2 ændres til: *"Grundejer By & Havn har henvendt sig til Københavns Kommune med ønske om at indgå en udbygningsaftale om etablering af en sikker stiforbindelse for gående og cyklende mellem Tunnelfabrikken og Indre Nordhavn. Borgerrepræsentationen godkendte den 4. februar 2021 udkast til udbygningsaftale sammen med udkast til lokalplan med kommuneplantillæg og miljørapport.*

Københavns Kommune er efterfølgende blevet opmærksom på, at den valgte rute for stiforbindelsen er uhensigtsmæssig, da Vejdirektoratet vil skulle krydse stiforbindelse med tung trafik (dump trucks) til jordtransport i forbindelse med anlæg af Nordhavnstunnelen. Dette vil forringe sikkerheden for de bløde trafikanter.

For at sikre en tilfredsstillende sikkerhed for de bløde trafikanter på stiforbindelsen, har Københavns Kommune været i dialog med By & Havn og Vejdirektoratet om at tilpasset ruten for stiforbindelsen, så konflikten med jordtransporten til Nordhavnstunnelen undgås."

Forvaltningen tager oplysningerne om en forventet ombygning af krydset Baltikavej/Kattegatvej/ Oceanvej til efterretning. Forvaltningen bemærker, at omlægningen vil kunne gennemføres i overensstemmelse med Vejlovgivningen og vurderer ikke, at oplysningerne giver anledning til ændringer i det aktuelle

lokalplanforslag, idet § 4, stk. 4 i lokalplanforslaget giver mulighed for ombygninger af vejkryds og etablering af buslommer.

Københavns Museum, henvendelse nr.1,

Københavns Museum oplyser, at selve opfyldslagene i området ikke vurderes at have arkæologisk interesse. Under opfyldslagene kan der dog være havbudslag med aktivitetsspor fra stenalderen eller skibsvrag. Museet vil derfor gerne kontaktes, før der finder jordarbejde sted. Hvis der ved jordarbejde påtræffes levn, skal Museet kontaktes omgående. På baggrund af eventuelle funds karakter vil museet vurdere, om fundene skal registres inden bortgravning. Herunder vil væsentlige fund medføre at jordarbejde i overensstemmelse med museumslovens § 26 vil blive standset midlertidigt. Museet står til rådighed ved en vurdering af kommende anlægsarbejder med henblik på, at man forud for anlægsarbejderne kan afklare behovet. Herved kan man som regel forhindre en midlertidig standsning af igangværende arbejde.

Forvaltningens bemærkninger

Oplysningerne tages til efterretning.

Øvrige høringsvar

Boligorganisationen fsb, henvendelse nr. 2

Boligorganisationen fsb anmoder om, at § 6, stk. 5 vedr. "det skrå højdegrænseplan", der omhandler, at bebyggelsens højde ikke må overstige 1 x afstanden til boligbebyggelse og 1,5 x afstanden til erhvervsbebyggelse, ændres og tilpasses i forhold den konkrete situation. Fsb mener ikke, at afstanden mellem facade og gavl i deres aktuelle situation ikke kan overholde afstandskravet. Herunder oplyser Boligorganisationen fsb, at den interne afstand i deres projekt mangler 1,3 m mellem facade og gavl for at kunne opfylde lokalplanens afstandskrav.

Fsb foreslår, at bestemmelsen ændres til: "Bebyggelsens højde ikke må overstige 1,5 x afstanden til erhvervsbebyggelse og ikke overstige 1 x afstanden til boligbebyggelse. Bebyggelsens højde kan overstige 1 x afstanden til boligbebyggelse, når det drejer sig om afstanden mellem en facade og en gavl, hvor højden på gavl er lavere end afstanden til boligbebyggelsen, hvor der er erhverv/fællesarealer i stueetagen, og hvor eventuelle vinduer i gavl ikke er de primære vinduer til boliger".

Forvaltningens bemærkninger

Lokalplanen fastlægger, som også oplyst af Boligorganisationen fsb i indsigelsen, at der ikke kan ligge boliger i de berørte stueetager jf. lokalplantegning nr. 2a "Anvendelse i stueetagen (1. etage)". På tegningen vises med blå farve, at der her skal ligge "serviceerhverv". Lokalplanbestemmelsen er derfor overholdt, idet afstanden kan betragtes som 1,5 x afstanden mellem erhvervsbebyggelser.

Boligetager fra 2. plan og opefter vil ikke blive berørt af skyggeforhold, der kan forringe boligkvaliteten. Forvaltningen skønner på den baggrund, at Boligorganisationen fsb's projekt som beskrevet i Boligorganisationen fsb's indsigelse i forhold til "det skrå højde grænseplan" vil kunne gennemføres som ønsket uden ændringer i lokalplanen.

Østerbro Lokaludvalg, henvendelse nr. 3

Østerbro Lokaludvalg er som udgangspunkt positivt indstillet for planforslaget, herunder mulighederne for kulturelle aktiviteter og de almene boliger, som planen åbner op for, men også for Borgerrepræsentationens beslutning om mindre parkering og en prioritering af den kollektive transport.

Dog savner Lokaludvalget, at der i projektet også indtænkes boliger for andre aldersgrupper, herunder seniorboliger. Dette for at skabe en blandet by.

Lokaludvalget fastholder synspunktet fra den indledende proces vedr. at der ikke bør bygges på den østlige side af Tunnelfabrikken, idet der skal reserveres mest mulig plads til den kommende naturpark.

Forvaltningens bemærkninger

Lokalplanen omfatter ikke områderne øst for Tunnelfabrikken og fastlægger således ikke byggemuligheder her. Desuden bemærker forvaltningerne, at en 100 ha stor naturpark i Ydre Nordhavn, herunder øst for Tunnelfabrikken, ikke er en del af kommuneplanens rammer eller i overensstemmelse med Strukturplan 2018 for Nordhavn. Det fremgår dog af kommuneplanen, at der øst for Tunnelfabrikken er et 'potentialeområde for nye store og mellemstore grønne områder'. Dette er i overensstemmelse med Strukturplan 2018, der viser et grønt område ved Tunnelfabrikken.

Det bemærkes, at lokalplanforslagets bestemmelser ikke er til hinder for, at der indtænkes boliger for andre aldersgrupper, herunder seniorboliger. Bygherre oplyser, at man finder, at området på nuværende tidspunkt ikke egner sig til seniorboliger på grund af Tunnelfabrikkens beliggenhed midt i et område, der i en årrække fortsat vil være udlagt til havneformål, og derfor kan synes isoleret i forhold til gangafstand til andre boligområder og servicefunktioner etc.

Tunnelfabrikken, henvendelse nr. 6

Selskabet bag Tunnelfabrikken ønsker ikke, at der etableres en cykelbane på "Servicevejen" (placeret vest for Tunnelfabrikken). Selskabet er bekymrede for sammenblandingen af cyklister og varebiler og lastbiler. Servicevejen er adgangsvejen til Tunnelfabrikken for al servicekørsel til Tunnelfabrikken, som varelevering til værksteder, butikker, kontorer, håndværkskørsel, levering af udstyr til events. Særlig i forbindelse med events vil der være store lastbiler med teknisk udstyr, som vil holde på servicevejen.

Selskabet bag Tunnelfabrikken har ønsket at undgå dette med den nærmere placering af Tunnelfabrikkens offentlige adgange. I lokalplanforslaget er der fastlagt en cykelsti på østsiden af Tunnelfabrikken, hvor alle hovedadgange til Tunnelfabrikken og boligernes er placeret. Dette for at give beboere, brugere og gæster den bedst mulige oplevelse.

VIA-trafik har for Selskabet bag Tunnelfabrikken undersøgt de forskellige cykelstier. Af undersøgelsen fremgår det, at den østligste cykelsti er den korteste vej i forhold til hovedadgangene til boligerne mod øst, og at der er den sikreste stiforbindelse. Undersøgelsen viser udfordringer ved placering af en cykelsti på Servicevejen, fx fordi der ikke er helleanlæg ud for Servicevejen, hverken på Oceanvej eller Nordsøvej. Dette gør det usikkert at krydse disse veje ud for servicevejen. Det bemærkes, at det er muligt at cykle vest for Tunnelfabrikken via Kattegatvej, der løber parallelt med Servicevejen knap 100 m vest for. Med baggrund i ovenstående vil Selskabet bag Tunnelfabrikken henstille til, at cykelbanen på servicevejen udgår af lokalplanforslagets Tegning 3b vejsnit, vejsnit A, B og C. Selskabet bag Tunnelfabrikken foreslår, at arealet i stedet tillægges "flexzonen", for at optimere forholdene for gående og den kørende trafik.

I forbindelse med lokalplanarbejdet har selskabet bag Tunnelfabrikken fået udarbejdet analyser af trafikken til og fra Tunnelfabrikken. Det forventes, at der vil arbejde op til 2.000 personer i Tunnelfabrikken og derudover dagligt flere hundrede gæster, som vil besøge Tunnelfabrikkens værksteder, butikker, spisesteder og kulturelle arrangementer. Dette er beregnet til gennemsnitlig ca. 2.500 daglige bilture. Det er herudfra beregnet, at der er ca. 400 biler i "spidstimen", når der er større events i Tunnelfabrikken. På baggrund af dette har Teknik- og Miljøforvaltningen tidligere vurderet, at der er et behov for 403 parkeringspladser i lokalplanområdet.

Det endelige forslag til lokalplanen fastlægger imidlertid, at der kun må være 35 parkeringspladser i lokalplanområdet, i det Borgerrepræsentationen har besluttet, at området skal være et "bilfrit byområde", hvor der kun må være p-pladser til afsætning og handicapparkering.

Når Tunnelfabrikken ibrugtages forventelig primo 2024, er der ingen metrostation i nærområdet (der er 1,5 km til nærmeste metrostation) og Metroen til Ydre Nordhavn forventes tidligst at kunne ibrugtages 2030. Dette medfører, at den kollektive trafikbetjening i en årrække vil være på et langt lavere serviceniveau end de forudsætninger, der ligger til grund for det bilfrie byudviklingsområde. Selskabet fremhæver, at det i tillægget til Miljøvurdering for Tunnelfabrikken bl.a. fremgår, at det i den mellemliggende periode, indtil den resterende del af metrolinjen er etableret må forventes, at langt flere vil anvende bilen. Selskabet bag Tunnelfabrikken med Via Trafik vurderer, at dette kan medføre u hensigtsmæssig parkering på veje og ubebyggede arealer i Ydre Nordhavn. Samtidig forventes Indre Nordhavn at mærke et øget pres på

parkeringsbelægningen på gadeplan og i parkeringshusene, da flere vil vælge at parkere bilen her og transportere sig på anden vis til Ydre Nordhavn. Den manglende kollektive trafik kan medføre, at privatbilismen hos de mennesker som bosætter sig i lokalplanområdet, imod intentionen ikke reduceres. Det vurderes, at der er behov for midlertidige parkeringspladser indtil metrolinjen er udbygget, særligt i forbindelse med store events.

Københavns Kommune har vurderet behovet for parkeringspladser, når området udvikles bilfrit. Der er i dag arealer med fast belægning, der allerede anvendes til parkering, blandt andet et større areal øst for Tunnelfabrikken. Der er også mulighed for at parkere ved Krydstogtterminalen (afstand fra lokalplanområdet er ca. 1-1,5 km). Det forventes, at disse arealer vil blive anvendt til parkering indtil de bebygges. Der forventes desuden parkering langs eksisterende veje. Anvendelse af de nævnte arealer som midlertidige parkeringspladser vil kunne afværge de væsentlige miljøpåvirkninger i den mellemliggende periode, men da arealerne ligger uden for lokalplanområdet kan de ikke reguleres i lokalplanen. Der er derfor risiko for, at parkeringsmulighederne kan ændre sig i forbindelse med fremtidig byudvikling og planlægning af disse arealer, før metrolinjen er færdig etableret. Nordhavn er et af København Kommunes store byudviklingsområder, og byudviklingen her går stærkt. At parkeringsmulighederne inden metroen er færdigbygget, udlægges til anden anvendelse end parkering, er derfor sandsynligt.

Tillægget til Miljøvurderingen konkluderer, at der er behov for parkeringspladser til Tunnelfabrikken, ikke mindst i perioden indtil metroen forlænges i Nordhavn. Funktionerne, herunder kulturelle faciliteter, restaurationer, butikker, kontorer, værksteder m.m. kræver langt flere parkeringspladser end de i lokalplanen fastlagte 35 parkeringspladser, for at kunne fungere som et velfungerende samlingspunkt for hele København. Projektets størrelse og ambitiøse vision fordrer, at tilgængeligheden er inkluderende og rummer muligheder for både gående, cyklister og bilister i et fornuftigt omfang indtil den offentlige infrastruktur er tilvejebragt. Uden en veludviklet kollektiv trafikbetjening med tilhørende parkeringspladser, vil Tunnelfabrikken være væsentligt dårligere stillet end andre byudviklingsområder i København og reelt blive presset på både de store visioner og forretningsgrundlaget. I perioden, frem til der åbner en metrostation ved Tunnelfabrikken, må der endvidere forventes infrastrukturel byudvikling i området og deraf meget tung trafik. Det vil flytte nogle fra cykel til bil, fordi det føles sikrere og rarere, når der er mange lastbiler på vejene.

Med baggrund i ovenstående henstiller Tunnelfabrikken til, at lokalplanen muliggør, at der må/skal anlægges 403 p-pladser i lokalplanområdet, svarende til antallet i det lokalplanforslag, der blev forelagt for Miljø- og Teknikudvalget, Økonomiudvalget og Borgerrepræsentationen. Dette vil betyde, at lokalplanområdet skal udvides med et mindre område mod nordøst tilsvarende det oprindelige fremlagte lokalplanforslag.

Forvaltningens bemærkninger:

Nye veje i København skal som udgangspunkt kunne anvendes af cyklister. Servicevejen er planlagt ensrettet mod syd. Cykelparkeringens placering i planen medfører, at "servicevejen" forventes benyttet af cyklister, der vil køre mod ensretningen for at komme til Nordsøvej. Forvaltningen foreslår at sikre forholdene for "modsat kørende cyklister" ved at fastholde, at vejprofilen for Servicevejen har en to meter bred cykelbane mod nord.

I forhold til spørgsmålet om sikre stikrydsninger, herunder evt. helleanlæg på Nordsøvej og Oceanvej i forbindelse med cyklister, der kommer fra servicevejen, bemærker forvaltningen, at den fremtidige trafikvej i området bliver Oceanvej, hvor trafikken i fremtiden kan stige til 7.000-9.000 biler i døgnet. På Oceanvej etableres der en sikker krydsning, der også vil være naturlig at anvende for de cyklister, der benytter "servicevejen". Nordsøvej bliver en lavt trafikeret vej. Servicevejen forventes primært at anvendes af de cyklister, der har "tursmål" i eller i umiddelbar nærhed til Tunnelfabrikken. Den mere overordnede gennemkørende cykeltrafik forventes primært at anvende det planlagte "Grønne Loop", der er planlagt til at ligge ca. 200 meter øst fra Tunnelfabrikken. Der er derfor ikke udfordringer med trafiksikkerheden ved krydsning af Nordsøvej, men ved den fremtidige planlægning bør der kigges på koblingen til "Det grønne loop", og i den forbindelse vurdere behovet for krydsninger af veje i området, herunder Nordsøvej.

For så vidt angår indsigelsen og bemærkningerne vedr. parkeringsnormen og ønsket om en udvidelse af lokalplanområdet med henblik på samme, henvises til forvaltningens bemærkninger til henvendelse nr. 4.

Henvendelse nr. 7

I en henvendelse fra en borger udtrykkes der forundring over, at projektet ikke indeholder seniorboliger. Derudover oplyses det, at der er en stor interesse og ønske om en mulighed for vinterbadning og svømning, samt mulighed for at lave socialt og sundhedsmæssige vandaktiviteter i form af svømmehal, vildmarksbad, koldvandsbassin mm. Endelig foreslås "Cykelskoven" flyttet til et skyggeområde, og at det pågældende areal i stedet bliver indrettet som et kollektivt "fødselsdagsanlæg" med petanquebane, rundboldbane, fodboldbane, skattejagtsruter og med en halvtagsoverdækket picnic plads/snobrødsbål plads samt fælles ude legeområde, hvor der bl.a. kan afholdes børnefødselsdage.

Forvaltningens bemærkninger:

For så vidt angår ønsket om seniorboliger henvises til bemærkninger til henvendelse nr. 3.

Projektet for Tunnelfabrikken indeholder p.t. ikke en svømmehal, eller et kommunalt budget hertil. Områderne langs Øresundskysten umiddelbart nord

for Tunnelfabrikken vil på sigt have gode muligheder for indretning af bade faciliteter, men de er ikke omfattet af denne plan.

Derudover kan det oplyses, at cykelskoven med cykelparkering er placeret på dette sted, ud fra et ønske om at placere cykleparkeringspladserne så tæt på hovedindgangen til Tunnelfabrikken som muligt, såvel som i hensigtsmæssig afstand til områdets hovedfærdselsårer, herunder "Strædet".

Områderne omkring Tunnelfabrikken rummer derudover mange muligheder for leg og fritidsaktivitet, herunder mulighed for indretning af bold- og petanquebaner samt picnicområde, hvis grundejer ønsker det.

Andre rettelser:

§8. stk. 5, sidste afsnit:

"Der skal indrettes minimum 27.000 m² opholdsareal, hvor støjniveauet ikke må overstige 58 dB fra vejtrafik og 64db fra jernbanetrafik, ændres til:

Sætningen udgår. Forvaltningen finder det hensigtsmæssigt, at den nærmere angivelse af størrelsen på opholdsarealet og vurdering heraf skal foretages i forbindelse med byggesagsbehandlingen.