



20-04-2012

Sagsnr.
2012-59042

Dokumentnr.
2012-312983

Sagsbehandler
Randi Dürr Harpøth

Bilag 2

Notat om modtagne henvendelser i forbindelse med den offentlige høringsperiode vedrørende forslag til tillæg til lokalplan 443 "Udvidelse af Nordhavn og ny krydstogtterminal"

Der er kommet henvendelser fra følgende:

1. Østerbro Lokaludvalg, Randersgade 35, parterre, 2100 København Ø
2. Inger Rasmussen, Strandboulevarden 61, 4 tv., 2100 København Ø
3. Anita Eriksen, Amager Boulevard 128 A, 5. Tv. 2300 København S
4. Ejerforeninger & Beboerforeninger på Langelinie Allé/Indiakaj/Midtermolen ved Martin Stephensen, Indiakaj 11, 2.tv., 2100 København Ø
5. Grundejerforeningen for Hellerup og Maglegaard Sogne ved Britta Andersen, BroseA@mail.dk
6. FOGUS (Foreningen til Gentofte Kommunes Udvikling og Forskønnelse) ved Gerda Rump Christensen, gerdarump@gmail.dk

Henvendelsernes indhold og forvaltningens bemærkninger hertil

Henvendelser fra offentlige myndigheder

1. E-mail af 16. april 2012 fra Østerbro Lokaludvalg, Randersgade 35, parterre, 2100 København Ø

Østerbro Lokaludvalg henviser til at man tidligere har udtalt sig positivt over for planerne for en ny krydstogtterminal med tilhørende terminalbygninger, idet man dog ønsker løbende vurderinger af krydstogtterminalens trafik- og miljøbelastning.

Center for Bydesign

Njalsgade 13, 5. Lokale
5013
Postboks 449
2300 København S

Telefon
3366 1349

E-mail
ranhar@tmf.kk.dk

Lokaludvalget har noteret sig, at det foreliggende tillæg til lokalplanen vil muliggøre permanente terminalbygninger, herunder kiosk og udsigtstårn. Som tidligere anført lægger lokaludvalget i den sammenhæng vægt på, at bygningerne opføres i en sådan form, at de uden for sæsonen vil kunne anvendes til andre formål f.eks. udstillinger, koncerter, idræt, markedsplads, auktioner el. lign.

Bemærkninger

Jævnfør Ad. A forventes der ingen eller kun en ubetydelig øgning af trafikken i vinterhalvåret. Hvis lokaludvalget mener, at der er trafikale problemer i forbindelse med krydstogtterminalen, drøfter forvaltningen gerne sagen med udvalget.

Tillægget til lokalplan åbner mulighed for, at der kan gives tilladelse til midlertidigt at anvende området til aktiviteter af almen, offentlig karakter, der er forenelig med områdets anvendelse til havneformål, hvilket kan omfatte flere af de nævnte aktiviteter.

Henvendelser fra ejere, beboere, brugere mv.

- 2. E-mail af 1. marts 2012 fra Inger Rasmussen, Strandboulevarden 61, 4. tv., 2100 København Ø*

Inger Rasmussen bemærker, at der ikke er nævnt noget om forurening i forbindelse med skorstensrøg (fuelolie) og spørger om man har tænkt sig at installere el, så skibene ikke bruger fuelolie ved land.

Bemærkninger

Se Ad. B.

- 3. E-mail af 28. marts 2012 fra Anita Eriksen, Amager Boulevard 128 A, 5. tv., 2300 København S*

Anita Eriksen spørger om der er illustrationer af, hvordan pakhuset kommer til at se ud fra Kastellet.

Bemærkninger

Der er ikke udarbejdet illustrationer af terminalbygningerne set fra lang afstand, heller ikke fra Kastellet, idet terminalbygningerne, der kun bliver 15 meter høje på det højeste punkt, vurderes at blive meget lidt synlige fra den afstand.

Se i øvrigt Ad. C.

- 4. Ejerforeninger & Beboerforeninger på Langelinje Allé/Indiakaj/Midtermolen ved Martin Stephensen, Indiakaj 11, 2.tv. 2100 København Ø*

Ejer- og beboerforeningerne henviser til at krydstogtskibene forurener ekstremt, når de ligger til kaj. Derfor foreslår foreningerne, at der fra starten lægges strømkabler ud til krydstogtterminalen, så krydstogtskibene har mulighed for at benytte sig af, i stedet for at have motorerne kørende.

Foreningerne mener ikke at København behøver at vente måske 20 år på, at der opnås enighed om internationale standarder. København ønsker at være førende på miljøområdet og man kan starte i det små med at etablere omformerstation for de skibe, der oftest anløber København. Dermed er man i gang og opnår en masse viden om, hvad der skal til for at få landstrøm udbredt til resten af de anløbende skibe.

Den største udfordring er efter foreningernes opfattelse, at det er billigere for skibene at lade dieselmotorerne levere strømmen. Derfor kræver det en afgiftsfritagelse i forbindelse med landstrøm, så det kan betale sig for skibene at koble sig på denne. Alternativt kunne selve kajen være frihavn for på den måde at fritage skibene for afgifter på strøm.

Foreningerne foreslår samtidig, at København benytter de 2 elbusser, som skal testes i 2012 til transport af krydstogtgæster, idet det er vigtigt, at København selv er i front, når krydstogtskibene skal over på landstrøm.

Foruden at være en miljømæssig gevinst, vil det have stor værdi imagemæssigt for København, hvis det første krydstogtgæsterne oplever, at der er helt stille, når de anløber København og de herefter kan sætte sig i en elbus og køre til indre by, hvor de kan fortsætte i mindre elbusser.

Foreningerne har vedlagt tre links, som de mener viser, at det kan lade sig gøre.

Bemærkninger

Se Ad. A og Ad. B.

5. Grundejerforeningen for Hellerup og Maglegaard Sogne ved Britta Andersen, e-mail: BroseA@mail.dk

Grundejerforeningen mener, at opførelse af permanent bebyggelse er uheldig i forhold til hele den oprindelige idé og vil ændre bebyggelseskaraktern af krydstogtkajen.

De viste visualiseringer virker tivoliserende på begrebet ”Danish design” med lysende vinduespartier i mange farver og bygningsformer som grupper af fabrikshaller med græs på taget. De 2,5 m høje fængselshegn og de 8 og 15 m høje lysmaster samt forpjuskede

beplantninger vil heller ikke gøre området tiltrækkende uden for krydstogtsæsonen.

Skulle det mod forventning blive et in-sted, vil trafik og parkering blive til gene.

Distancevirkningen vil vinterhalvåret blive provokerende set fra vort nabo område. Derfor er foreningerne ikke positive overfor det foreslåede tillæg nr. 1 til lokalplanen.

Bemærkninger

Forvaltningen vurderer, at de påtænkte lette terminalbygninger vil virke skulpturelle og indbydende på krydstogtterminalen. Beplantning, lamper mv. tilpasses stedet og de givne vilkår.

De nævnte sikkerhedshegn skal opfylde visse standarder. Hegnet udføres i samme høje kvalitet som sikkerhedshegnet ved Langelinie. Uden for sæsonen nedtages dele af hegnet.

Se i øvrigt Ad. A.

6. *FOGUS (Foreningen til Gentofte Kommunes Udvikling og Forskønnelse) ved Gerda Rump Christensen, e-mail: gerdarump@gmail.com*

FOGUS har tidligere indsendt indsigelser og bemærkninger i forbindelse med lokalplan nr. 443, ligesom FOGUS har deltaget i høringen om udvidelsen af Nordhavnen og den ny krydstogtterminal. FOGUS ville derfor gerne have været informeret om tillægget og høringsperioden.

FOGUS har ikke som sådan noget imod de permanente bygninger, men frygter at der kan opstå gener i forbindelse med anvendelse af bygningerne i den mørke tid. Der vil kunne opstå lypåvirkninger fra de høje master og høje krydstogtskibe med gener for beboerne i Gentofte til følge, navnlig i området ud for Øresund lige nord for Østerbro.

Da forslaget til tillæg kommer så hurtigt efter vedtagelsen af lokalplan 443, lægges der op til at der kommer flere tillæg. FOGUS ønsker at blive orienteret om sådanne ændringsforslag og ændringer i øvrigt til de oprindelige planer.

Bemærkninger

Da der er tale om et lokalplantillæg, som muliggør en mindre ændring i forhold til den vedtagne lokalplan, har forvaltningen vurderet, at det ikke var relevant at informere til så bred en kreds, som kommunen

gjorde i forbindelse med forslag til lokalplan 443 ”Udvidelse af Nordhavn og ny krydstogtterminal”.

Foreningen optages på den interessegruppeliste, der orienteres, når der offentliggøres lokalplanforslag, der berører foreningens interesseområde.

Temaer

Overordnet drejer henvendelserne om følgende emner:

- A. Trafik til og fra området. Henvendelserne vedrører, at lokaludvalget ønsker at blive løbende orienteret og en henvendelse vedrører øget trafik som følge af midlertidig anvendelse af terminalbygningerne.
- B. Mulighed for tilslutning til landstrøm. Det foreslås, at der fra starten etableres landstrøm, som krydstogtskibene kan tilslutte sig.
- C. De permanente bygninger vil virke skæmmende bl.a. set fra Hellerup og Gentofte

Ad A

De trafikale konsekvenser af projektet blev undersøgt i VVM-redegørelsen (dok. 2010-33455) i forbindelse med udarbejdelse af lokalplan 443. Det vurderes, at de trafikale konsekvenser af nærværende tillæg vil være uændrede. Dog kan der eventuelt ske en mindre forøgelse af trafikmængden i vinterhalvåret, hvis de tomme terminalbygninger anvendes til midlertidige formål. Øgningen anses for ubetydelig i forhold til den samlede trafikmængde som følge af lokalplan 443. Adgangsvejen fra krydset Baltikakaj/Kattegatvej og hen til krydstogtterminalen er planlagt med vejbaner, cykelstier og fortov. Den offentlige adgang sikres via den nyetablerede adgangsvej og fortsættes til lokalplanområdet, hvor der etableres vejbaner, cykelstier samt fortov langs terminalområdet og ud til udsigtspunkterne.

Som tidligere oplyst (dok.2011-845417) betjenes området i dag af busser, og det har hidtil været kutyme, at det er selskaberne bag krydstogtskibene, der primært er ansvarlige for transport af gæsterne fra krydstogtterminalen ind til byen. Det forventes dog, at den nye krydstogtterminal vil give passagergrundlag til en udvidet busbetjening af Nordhavn og krydstogtterminalen.

Ad. B

Den nye krydstogtterminal bliver forberedt til landstrøm, så skibe på et senere tidspunkt kan tilsluttes landstrøm. Det er ikke for

nærværende rentabelt at etablere tilslutningsmulighed for landstrøm dels på grund af de store omkostninger, der er forbundet hermed dels fordi kun ganske få skibe kan tilsluttes landstrøm, ligesom der ikke er noget incitament for skibene til at gøre det, idet de selv kan producere strømmen billigere. Se i øvrigt *bilag 3*

Ad. C

I VVM redegørelsen (dok.2010-33455), der blev udarbejdet i forbindelse med udarbejdelsen af lokalplan 443 er projektets påvirkning af de visuelle forhold undersøgt set fra 10 positioner, nemlig: Langelinie Nord, Langelinie Syd, Lynetten, Middelgrundsfortet, til havs, hvor flest sejlere oplevet Københavns byfront, Skovshoved Havn, Charlottenlund Fort, Tuborg Nord, Tuborg Syd og Fiskerihavnen. Der er ikke i forbindelse med udarbejdelse af lokalplantillægget foretaget yderligere visuelle undersøgelser i forbindelse med udarbejdelse af lokalplantillægget. Krydstogtskibene vil blive synlige over store afstande på grund af deres størrelse og form. De høje lagerhaller i området er også synlige. Terminalbygningerne, der kun bliver 15 meter høje på det højeste punkt, vurderes at blive meget lidt synlige. I vinterhalvåret vil de kunne ses om en lysstribe, hvis de anvendes til midlertidige formål.

Ændringer af tillæg til lokalplan

Forvaltningen foreslår, at henvendelserne ikke giver anledning til ændringer i tillæg nr. 1 til lokalplan 443.